

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

56. Sitzung (14.08.1846)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

LVI. öffentliche Sitzung der zweiten Kammer der Landstände.

Karlsruhe, den 14. August 1846.

In Gegenwart der Herren Regierungscommissäre: Oberpostdirector v. Mollenbec und Legationsrath v. Böck;

sodann

sämmtlicher Mitglieder der Kammer mit Ausnahme der Abgeordneten: Bader, Ehrig, Helmreich, Rettig und Vogelmann.

Unter dem Vorsitze des Präsidenten Mittermaier.

Der Präsident verliest die für die Sache der Herzogthümer Holstein, Schleswig und Lauenburg, nach den Beschlüssen der Kammer redigirte, der ersten Kammer mitzutheilende Adresse, welche genehmigt wird.

Beilage lit. A.

Kern übergibt zwei Petitionen, nämlich:

- a. des Gemeinderaths der Stadt Breisach, um Rückgabe mehrerer milden Fonds;
- b. Ebendesselben, die Demolirung der alten Festungswerke und Ausfüllung der Festungsgräben in Breisach betreffend.

v. Ißstein: Bitte mehrerer Gemeinden der Amtsbezirke Borberg und Krautheim, um Errichtung eines Oberamts in Borberg.

Junghans II: Bitte der Gemeinde Rappena u, um Aufnahme der Straßenstrecke von Rappena u nach Wimpfen in den allgemeinen Straßenverband.

Hecker übergibt zwei Petitionen, nämlich:

1. vieler Bürger zu Sandhofen, Beschwerde über die Verweigerung der Abhaltung einer Gemeindeverhandlungen der 2. Kammer. 1846. 88 Protokollheft.

sammlung wegen der übermäßigen Größe ihrer Fohlenweide betreffend;

2. mehrerer Militär-Veteranen zu Waibstadt, um Auszahlung der Straßburger Belagerungsgelder.

Buss übergibt zwei Petitionen, nämlich:

- a. der Gemeinden Kleinlaufenburg, Binzgen, Niederhof, Oberhof, Hänner, Hottingen u., um einen Staatszuschuß zu den Kosten der Errichtung und Unterhaltung einer Verbindungsstraße zwischen dem Rheinhale und dem Schwarzwalde;
- b. mehrerer Bahnmänner des Bezirks Säckingen, um Aufnahme der Straße von Laufenburg nach Todtmoos und Freiburg in den allgemeinen Straßenverband;

ferner um Abänderung einiger gesetzlichen Bestimmungen in bürgerlichen Rechtsverhältnissen und Polizeisachen.

Straub legt drei Petitionen vor, als:

- a. der Stadtgemeinde Stockach, um Berücksichtigung bei Eintheilung der Gerichtsbezirke;
- b. der Gemeindebürger zu Engelwies, um Ablösung eines Mühlenbannrechts;

c. der Gemeinden Salem, Rickenbach, Frickingen, Lippertsreute &c, um Aufnahme der Poststraße nach Stockach in den allgemeinen Straßenverband.

Jungmanns I. reicht vier Petitionen ein, als:

- a. mehrerer Bürger von Einsheim, die Anlegung einer Eisenbahn von Wiesloch über Einsheim betriff.;
- b. derselben, um Abänderung des Gesetzes, die Werthtaxen in Rechtspolizeigeschäften betreffend;
- c. derselben, um Revision der Gemeindeordnung;
- d. ebenderselben, um Abänderung des Gesetzes über die Unterstützung unehelicher Kinder.

Welte übergibt drei Petitionen, als:

- a. vieler Bürger der Stadtgemeinde Lörrach, die Erhaltung der Integrität von Deutschland in Bezug auf Schleswig-Holstein betreffend;
- b. der Gemeinde Sutmadingen, die Rechtsverhältnisse der Standes- und Grundherren, Abschaffung der Jagd- und Fischereirechte, Lehensallodificationen und Glaubensfreiheit betreffend;
- c. vieler Bürger von Behla und Hausen vor Wald, um Verbesserung der Amtsbotenanstalt.

Baum übergibt drei Petitionen, als:

- a. des Gemeinderaths und des kleinen und großen Ausschusses von Lahr, um Belassung der Polizei bei der Gemeinde, und um Rückgabe derselben an alle Gemeinden des Landes;
- b. derselben, um Errichtung eines Bezirksstrafgerichts daselbst;
- c. vieler Bürger zu Kürzell, die Ungültigkeit der Bürgermeisterwahl daselbst betreffend.

Brentano übergibt eine Petition vieler Bürger zu Büchenau, Untergrombach und Obergrombach, die Bedeckung der Stehwagen auf der badischen Eisenbahn betreffend.

Das Secretariat zeigt zwei Petitionen an:

- a. des Joseph Waibel in Freiburg, einen Rechtsstreit betreffend;
- b. der Anna Maria Bollschweiler zu Obereggenen, Forderung, resp. Rechtsstreit betreffend.

Sämmtliche Eingaben werden an die Petitionscommission zum Bericht verwiesen.

Buss bemerkt hierauf: Ich sehe mich veranlaßt, eine Motion anzukündigen, so sehr es mir auch bei dem vorgerückten Stadium unserer Geschäfte leid ist, dies thun zu müssen. Die gestrige Abstimmung und die Art und Weise ihrer Begründung aber, nöthigen mich, eine Motion auf Herstellung der Freiheit und Selbstständigkeit der katholischen Kirche in Baden zu stellen. Ist die Gesinnung, wie sie gestern von der Mehrheit dieses Hauses über die kirchlichen Verhältnisse ausgesprochen worden ist, die des Landes, so ist die katholische Kirche verpflichtet, und wie sich von selbst versteht, auch berechtigt, dieselige Selbstständigkeit ihrer Stellung im Lande zu verlangen, die nothwendig ist, um dem aus einem solchen Zustande hervorgehenden Verfahren entgegenzutreten. Die Herstellung der Selbstständigkeit derselben soll in der Weise erfolgen, daß keiner anderen Kirche und auch nicht dem Staat die mindeste Gefährdung zugeht, aber in ihrem Innern muß sie die Mittel haben, um einem solchen Zustande, wenn er wirklich vorhanden sein sollte, mit gehöriger Kraft entgegenzutreten. Ich weiß, daß meine Motion durchfallen, ja vielleicht gar keine Unterstützung finden wird, allein ich muß meiner Pflicht und meinem Eid genügen.

Der Präsident ersucht den Abg. Buss, diese Motionsanzeige schriftlich zu übergeben.

Welcker: Ich erlaube mir, an den Herrn Präsidenten eine Bitte in Beziehung auf die Geschäftsordnung dieses Hauses zu stellen und es wird in der That nur dieser Bitte und keines förmlichen Antrags bedürfen, um meinen Zweck zu erreichen. Unsere Geschäftsordnung gibt den Herren Regierungskommissären das Recht, jederzeit das Wort zu nehmen; allein sie bestimmt auch ausdrücklich im §. 38, daß wenn auch nach geschlossener Discussion neue Gründe und Einwendungen aufgestellt werden, auch hierüber die Discussion neuerlich eröffnet werden müsse. Nun ist es auch schon oft geschehen, daß die Herren Regierungskommissäre nach dem Schluß der Discussion das Wort ergriffen, ausführliche Reden gehalten, und neue Gründe oder Thatsachen vorgebracht haben, und man müßte nur diese Reden für uneinflussreich auf die Abstimmung

der Mitglieder, ja man müßte es nicht im Interesse dieses Hauses halten, diese Gründe, falls es nothwendig ist, zu beleuchten, wenn man im Namen der Kammer auf das Recht verzichten wollte, daß die Discussion alsdann neu eröffnet werden müsse. Wenn nun der Herr Präsident die Herren Regierungskommissäre freundlich einladet, das was sie zu sagen haben, vor dem Schluß der Discussion und nicht wie gestern geschehen, erst hintennach vorzutragen, so wird auch die Gefahr nicht eintreten, daß die Discussion unnöthig verlängert wird.

Präsident: Der Abg. Welcker hat ganz Recht, und ich habe auch schon oft darum gebeten, allein es fruchtet nichts.

Junghans I.: Wenn diesem Antrag Folge gegeben werden soll, so muß ich dies widersprechen, denn das Verfahren der Herren Regierungskommissäre von gestern und sonst ist ganz der Geschäftsordnung gemäß, welche ausdrücklich sagt, daß ein Regierungskommissär das Recht habe, nach jedem Redner, und also auch nach dem Berichterstatter noch zu sprechen, wenn er neue Thatsachen vorzubringen hat.

Präsident: Es kommt darauf an, daß alles Einflußreiche gehörig beleuchtet werde, denn der einzige wahre Zweck, den eine Geschäftsordnung haben kann, ist der, daß eine gehörige Begründung der Abstimmung stattfindet.

Brentano: Ich benütze diese Gelegenheit, um dem Herrn Präsidenten zu bemerken, daß mir vor vielen Bürgern, welche der Verhandlung über die Petitionen der Deutschkatholiken anwohnten, über die ungebührliche Behandlung geklagt wurde, die sie gestern auf der Gallerie von dem wachhabenden Dienstpersonal zu erfahren hatten. Insbesondere wurde mir erzählt, daß sogar gegen Frauenzimmer auf eine Art verfahren worden, die durchaus nicht mit den Gesetzen des Anstandes im Verhältnisse stehen. Das, was ich hier sage, habe ich aus ganz guter Quelle vernommen und theilweise auch mit eigenen Augen solche Ungebührlichkeiten gesehen. Ich glaube, daß die Ehre und das Interesse der Kammer gebieten, auf kräftige Weise hier einzuschreiten.

Präsident: Ich halte darauf, daß die Wachen meine Aufträge erfüllen, daß ihnen aber auch, so weit sie

sich mit Anstand betragen, auf der Gallerie gehorcht werde. Im Uebrigen hat der Abg. Brentano Recht.

Der Abg. v. Jgstein übergibt den Bericht über das außerordentliche Budget für die Finanzjahre 1846 u. 1847.

Beilage Nr. 1.

(Achstes Beilagenheft, Seite I bis CXXVIII).

Denning übergibt den Bericht der Eisenbahnbau Commission über das Budget des Eisenbahnbaues für die Jahre 1846 und 1847 und über die Nachweisung des Bauaufwandes bis 1. October 1845.

Beilage Nr. 2.

(Achstes Beilagenheft, Seite 231—261).

Derselbe bemerkt dabei, daß dieser Bericht noch nichts enthalte über die erst in allerneuester Zeit aufgefundenen Linie, durch welche man unter günstigen Steigungsverhältnissen einen Ausweg über Lörrach nach dem oberen Rheinthale auf eigenem Gebiete erhalte. Es seien der Commission nähere Mittheilungen, insbesondere auch die Kostenüberschläge für diese Bahnlinie, von der Regierung zugesagt, die der Kammer in einem anderen Berichte werden vorgelegt werden. In dem gegenwärtigen Bericht hätten sie nicht mehr aufgenommen werden können, daher Herr Präsident auf die Vorlage desselben sehr gedrungen habe.

Der Präsident bemerkt, daß dieser Gegenstand mit einem anderen in geheimer Sitzung zu berathenden, wofür bereits auch ein Berichterstatter ernannt sei, zusammenhänge, beide miteinander seiner Zeit ihre Erledigung erhalten würden.

Maly übergibt den Commissionsbericht über die zur Motion erhobene Vorstellung der Direction des badischen Industrievereins, die Errichtung einer badischen Credit- oder Siorbank betreffend.

Beilage Nr. 3.

(Siebentes Beilagenheft, Seite 355—366).

Er bemerkt hierbei Namens der Budgetcommission, daß derselben erst neulich eine Petition der Gemeinden Breisach u. c., um Aufhebung der Flußbausteuer zugekommen, bei der Berathung des Budgets der Steuerverwaltung aber ein Beschluß in dieser Hinsicht gefaßt worden sei, wodurch dieselbe ihre Erledigung erhalte.

Die Tagesordnung führt zur Discussion des (auf Seite 213 — 230 des achten Beilagenhefts abgedruckten) Berichts des Abg. Weller über das ordentliche, nachträgliche und außerordentliche Budget der Postverwaltung für die Jahre 1846 und 1847.

Nachdem der Abg. Weller einige Druckfehler, die sich in den Bericht eingeschlichen, berichtigt hatte, erhält der Abgeordnete

Hecker das Wort und äußert: Durch einen Erlaß des Großherzoglichen Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten vom 23. Juni 1845, Nr. 1612, der im Verordnungsblatt der Direction der Post und Eisenbahn vom 11. Juli 1845 verkündigt ist, ist folgendes bestimmt: „Im Interesse des Dienstes haben die Befreiung von den Eisenbahntaren die unten genannten Beamten für ihre Person und jeweils für die Dauer eines Jahres und der inne habenden Amtseigenschaft anzusprechen, der Minister und die Collegialmitglieder des Ministeriums des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, der Referent des Ministeriums des Innern in Eisenbahnsachen, der Director und die Collegialmitglieder der Großherzoglichen Oberdirection des Wasser- und Straßenbaues, der Director und die Collegialmitglieder der Direction der Posten und Eisenbahnen, die Wasser- und Straßenbauinspectoren und Bauleiters erster Classe.“

Es folgen dann die näheren Bestimmungen in Beziehung auf den Umfang und die Ausdehnung des ertheilten Frei thums.

Meine Herren! Die Eisenbahn ist auf Kosten des Staats gebaut und die Mittel dazu müssen die Steuerpflichtigen aufbringen. Die Tilgung der großen Schuldenlast hat aber, so weit der Betrag der Eisenbahn reicht, aus dem Ertrag derselben zu geschehen. Wir müssen also zuvörderst dafür sorgen, daß nicht auf Kosten der Steuerpflichtigen, jener gezwungenen Actionäre, wie sie der frühere Finanzminister v. Böckh genannt hat, eine besondere Begünstigung hier eintrete. Eine solche liegt nun aber in der hier ausgesprochenen Tarfreiheit. Sonst muß jeder untergeordnete Staatsdiener, außer den dort genannten Herren, jeder niedere Beamte, wenn er eine Reise vornimmt, über alle Auslagen Scheine und Zettel vorlegen. Hier aber ist *carte blanche*

für eine Reise an Personen gegeben und besondere Begünstigungen können nach dem Rescript noch weiter verliehen werden. Nachdem wir bei verschiedenen Budgets unter der Rubrik „Dienstreisen“ so ungeheure Summen aufgewendet gesehen und dieß mit Recht gerügt haben, ist es auffallend, daß gegenwärtig, nach mir mitgetheilten glaubwürdigen Berichten und nach eigenen Wahrnehmungen, man mag auf der Eisenbahn hinfahren, wo man will, Beamte darauf sitzen, wovon ein großer Theil mit Freikarten versehen ist, welche letztere nicht bloß zu Dienst-, sondern auch zu Vergnügungstreisen benützt werden. Es geschieht dies auf Kosten des Landes und zur Beeinträchtigung der übrigen Personen, die auf der Eisenbahn mitfahren, weil Diejenigen, welche Freikarten besitzen, zum Voraus die besten Plätze einnehmen. Wenn Einer eine Dienstreise zu machen hat, so soll er die Auslagen für die Eisenbahnfahrt bescheinigt vorweisen, denn solche Freikarten sind ein Mißbrauch, der nicht zu dulden ist, besonders da die besser besoldeten und höhern Beamten des Staats, gegenüber von den untergeordneten begünstigt sind und diese Begünstigung zum Nachtheil des Landes gereicht. Solche Privilegien und Freibriefe kann die Regierung einseitig gar nicht geben, und wenn auch da und dort auf anderen Eisenbahnen solche Begünstigungen gleichfalls gestattet sind, so ist da ein anderes Verhältniß. Es geht auf Rechnung der Direction und Privatunternehmer, die dazu einwilligen. Auf einer Staatsbahn darf es aber nicht vorkommen, und ich bringe deshalb diesen Mißbrauch öffentlich zur Sprache, indem ich gegenüber der Regierung die Erwartung ausspreche, daß diese widerrechtlich und ungeeignet erlassene Verordnung augenblicklich werde zurückgenommen werden.

Legationrath v. Böckh: Es besteht allerdings eine Verordnung, wonach gewisse Personen, die mit dem Eisenbahnwesen zu thun haben, Freikarten erhalten, die theilweise ohne Beschränkung auf bestimmte Plätze und bestimmte Fahrten, theilweise aber auch, und zwar von der Direction der Posten und Eisenbahnen, an Personen, die sie in Dienstgeschäften fortschickt, für bestimmte Fahrten ausgestellt werden. Diese Einrichtung besteht in vielen andern Ländern, wo die Eisenbahnen auch Staatsunternehmungen sind, namentlich besteht eine ganz gleiche Verord-

nung in dem Königreich Belgien, wo die Eisenbahnen auch von dem Staat verwaltet werden. Daß diese Einrichtung auf Privatbahnen existirt, ist natürlich und wir wollen uns auch damit nicht vergleichen. Wenn wir Freikarten gestattet haben, so geschah es lediglich im Interesse des Dienstes und zur Ersparung der Kosten, nicht aber zur Beförderung des Vergnügens der Beamten, die zufällig bei dieser Branche angestellt sind. Ich sage, im Interesse des Dienstes. Sie werden selbst leicht einsehen, daß diese Beamten, daß die Mitglieder des Ministeriums des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten von dem Dienst auf der Eisenbahn fortwährend Kenntniß nehmen und sich mit den verschiedenen Einrichtungen daselbst vertraut machen müssen. Diese Karten beziehen sich deshalb auch nicht bloß auf freie Fahrten, sondern auch auf den Zutritt in allen Bahnhöfen und Besichtigung alles dessen, was dazu gehört. Eben so verhält es sich mit den Mitgliedern der Oberdirection des Wasser- und Straßenbaues, die den Eisenbahnbau zu leiten haben und natürlicherweise in hohem Grade interessiert sind, von dem Zustand der Eisenbahn fortwährend Kenntniß zu haben und Beobachtungen zu machen, wie sich die verschiedenen Werke im Laufe der Zeit erhalten. Diese Einrichtung dient aber auch zu Ersparung von Kosten, denn wenn die von mir genannten Personen nicht solche Freischeine hätten, so müßten sie, da sie sehr oft mit dem Auftrag hinaus geschickt werden, Beobachtungen über die Fahrten selbst anzustellen, das Personal zu beaufsichtigen und Einsicht von den Bahnhöfen zu nehmen, berechtigt sein, Diäten anzurechnen. Wenn ein solcher Beamter mit einer derartigen der Eisenbahn selbst zum Nutzen gereichenden Reise zugleich ein Vergnügen verbindet, so hat er keine Diäten aufzurechnen, und es werden in dieser Hinsicht nicht unbedeutende Summen erspart werden. Daß die Direction der Posten und Eisenbahnen solche Freischeine für Personen, die sie in Dienstgeschäften fortschickt, ausstellen darf, wird wohl nicht bestritten werden können, da es lediglich nur im Interesse des Dienstes geschehen kann.

Oberpostdirector v. Mollenbec: Wenn die Mitglieder des Ministeriums des Innern und der auswärtigen Angelegenheiten, so wie der beiden Directionen, welche mit

der Beaufsichtigung des Eisenbahnbaues und Betriebes beauftragt sind, reisen, so geschieht es im Interesse der Sache und es wäre nur zu wünschen, daß diese Reisen öfter statt fänden, indem nur hierdurch eine sehr wohlthätige Aufsicht über die Eisenbahn geführt werden kann. Ich bin weit entfernt, Mißbräuchen das Wort zu reden, allein die genannten Beamten nicht frei mitfahren zu lassen, käme mir vor, wie wenn man die Conducteurs und Locomotivführer ebenfalls bezahlen lassen wollte. Ich betrachte jede Fahrt der obgedachten Beamten als eine Dienstreise, und wenn man auch glaubt, es mache hin und wieder einer eine kurze Vergnügungsreise, so wird er doch auch da vielleicht noch mehr sehen, als wenn er eine entferntere Dienstreise macht, und es kann hierin überall kein Mißbrauch gesehen und gefunden werden.

v. Jgstein: Wenn auch nach der Auskunft des Herrn Regierungskommissärs in andern constitutionellen Staaten die gleiche Verordnung besteht, so mögen es diese mit ihren Kammern ausmachen und werden es ausmachen. Ich aber finde mit dem Abg. Hecker, daß die fragliche Verordnung zu Mißbräuchen führt und führen muß. Es liegt durchaus kein Grund vor, solche Geschäftsreisen mit Freischeinen machen zu lassen, während jede Reise eines andern Beamten berechnet und nach Vorlage des Diätzettels von dem Staat in gehöriger Weise vergütet wird. Warum sollte nicht dasselbe bei diesen Leuten geschehen können, die keineswegs Conducteurs und Locomotiv- oder Zugführer sind? denn das wird der Herr Regierungskommissär zugeben, daß wir wohl wissen, daß solcher Männer Geschäft ist, auf der Bahn hin und her zu fahren und daß man sie dafür nicht bezahlen lassen kann. Wenn aber ein solcher Beamter den besondern Auftrag hat, eine Geschäftsreise zu machen, so mag er Reisekosten und Diäten verrechnen; er mag bezahlen und seine Auslagen in Rechnung setzen, wie jeder andere Beamte auch thun muß. Man wird sich wohl noch erinnern, daß die Beamten auch Portofreiheit hatten. Dies wurde aufgehoben und wir müssen jetzt bezahlen, wie jeder andere Bürger und mit Recht. So sollte es auch mit den Eisenbahnfreikarten gehalten werden, die man mag sagen, was man will, zu Mißbräuchen führen und, wie die allgemeine Sage geht, zu Reisen benützt

werden sollen, auf welchen man allerdings auch sehen kann, was im Eisenbahnweg vorgeht, dann aber auch zu Beförderung von Privatzielen dienen, wofür andere Leute, die keine Freischeine auf ein ganzes Jahr haben, manchen Gulden aufwenden müssen. Ich unterstütze deshalb den Antrag des Abg. Hecker, diese Verordnung zurück zu nehmen.

Schaaff: Wenn der gestellte Antrag unterstützt wird, so muß ich mich dagegen erklären. Wir werden nicht etwas haben wollen, was in der ganzen Welt nicht besteht. (Hecker: Wir nehmen von dem Ausland immer das Schlechte und nicht das Gute.) Wir haben allerdings schon viel Schlechtes von dem Ausland genommen. Es ist durchaus im Interesse des Dienstes und des fahrenden Publikums, daß gewisse Personen, die mit dem Eisenbahnbau und Betrieb zu thun haben, so oft es nur immer möglich ist, sich auf der Bahn befinden. Abgesehen davon, daß sie da ihre Beobachtungen über den Bau der Eisenbahn und die Beschaffenheit des Materials anstellen, macht dies schon einen großen Eindruck auf das niedere Dienst- und Betriebspersonal, und es wäre in der That lächerlich, wenn z. B. der Director der Posten und Eisenbahn jedesmal mit einem Billet sich versehen und einen Kostenzettel eingeben müßte, wenn er die Eisenbahn benützt. Gerade dadurch, daß dies nicht notwendig ist, wird die Aufsicht noch verschärft, und solche Gelegenheitsreisen haben oft eine viel wohlthätigere Wirkung, als offizielle Dienstreisen. Wenn man weiß, daß dieser oder jener Herr, der mit dem Eisenbahnwesen zu thun hat, eine Visitationstreife macht, so trifft er alles vortrefflich an und Jeder ist auf seinem Platz. Wenn er aber so unerwartet kommt, so findet er vielleicht etwas, was einem Mißbrauch gleicht und gewöhnlich auch sogleich abgestellt werden kann. So ist z. B. der Director der Taunuseisenbahn fast auf jeder Fahrt zu finden, so oft es nur immer thunlich ist und ihn nicht andere Dienstgeschäfte abhalten, und gerade dies hat die Taunusbahn so sehr in Credit gebracht gegenüber von andern Bahnen, wobei ich übrigens nicht von der unsrigen sprechen will, denn dagegen läßt sich nichts sagen und diese steht jeder andern würdig zur Seite. Daß ein solcher Gebrauch bestehen muß, wird von Jedem anerkannt werden müssen, der nur einige Idee von diesem ganzen Wesen hat. Daß Mißbräuche unter-

laufen können, gebe ich zu, wie überall, wo ein guter Gebrauch stattfindet, auch Mißbrauch möglich ist. Den guten Gebrauch aber darum abzuschaffen, damit kein Mißbrauch möglich sei, würde zu Absurditäten führen. Wenn Sie diesen Satz festhalten, erlangen Sie Ihr Verlangen die Pressfreiheit nicht.

Gottschalk: Der Abg. Schaaff hat nachzuweisen gesucht, daß wenn der Director einer Eisenbahnverwaltung oft auf der Eisenbahn fährt, dies von Nutzen für die Bahn selbst sei. Dies haben wir schon vorher gewußt. In dem vorliegenden Rescript ist aber etwas anderes enthalten. Ich erinnere nur daran, mit welchem Jubel die Aufhebung der Briefportofreiheit, womit ebenfalls Unfug getrieben worden ist, und deshalb eine Radicalcur vorgenommen werden mußte, begrüßt worden ist, und nun sind wir wieder auf dem Wege, in einen neuen ähnlichen Mißgriff zu verfallen. Wenn ich auch zugebe, daß ein solches Freithum einzelnen Oberbeamten, die oft Reisen machen müssen, zu wünschen ist, so muß doch Alles sein Maß und Ziel haben und wir müssen, besonders nach der Ausführung des Abg. Hecker, im Interesse der gezwungenen Actionäre darauf sehen, daß die Eisenbahn auch etwas rentire. Uebrigens betrachte ich die Sache noch aus einem andern Gesichtspunkt. Man wird zugeben, daß die Freikarten ein Reiz zum Reisen sind, und in dem fraglichen Erlaß sind manche Beamte genannt, hinsichtlich welchen ich behaupte, daß durch solche Reisen andere Dienstzweige vernachlässigt werden, und wir haben also auch in dieser Rücksicht und nicht bloß darum, daß dieser ungeheure Aufwand des Landes, diese großartige Industrie, deren Folgen wir besonders in finanzieller Beziehung noch gar nicht genau kennen, etwas ertrage und das Land nicht in Verarmung stürze, alle Ursache, diesen Gegenstand jetzt schon zur Sprache zu bringen, wie ich denn auch überzeugt bin, daß es die Anerkennung der meisten Mitglieder dieses Hauses erhalten wird. Wir müßten gar kein Vertrauen zu unsern Zugführern und Conducteurs haben, wenn wir voraussetzen wollten, es sei notwendig, daß jedesmal eine Masse dieser verschiedenen Herren, wie man dies mit eigenen Augen sehen kann, mitfahren. Ich unterstütze deshalb den Antrag des Abg. Hecker aus voller Ueberzeugung.

Baum: Ich habe diesen Gegenstand schon auf dem vorigen Landtage in Form einer Anfrage an die Ministerbank zur Sprache gebracht, denn es war mir damals schon sehr wohl bekannt, daß der Mißbrauch besteht, und gleich darauf erfuhr ich auch, daß, vielleicht in Folge meiner Anfrage, Mehreren, die Freikarten hatten, solche abgenommen worden sind. Es ist mir aber auch ein Beamter bekannt, der mit einer Freikarte versehen war und bloß zu seinem Vergnügen und nicht um die Eisenbahnarbeiten zu betrachten, gereist ist, indem er in vierzehn Tagen fünfmal in das Theater einer benachbarten Stadt fuhr, dort übernachtete und am andern Morgen zurückkehrte. Dieser Beamte hat an jenem Mittag, wo er hureiste, und an dem andern Vormittag, wo er zurückfuhr, seine Dienstgeschäfte nicht besorgt. Ich hoffe, das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten werde die Bemerkungen, die der Abg. Hecker mit Recht vorbrachte, gebührend berücksichtigen und nur dann, wenn es sich ausschließlich um Dienststreifen handelt, solche Freikarten ertheilen, nicht aber unbedingte Eisenbahnfreiheit gestatten.

Brentano: Es will gewiß Niemand haben, daß die Beamten, die zur Beaufsichtigung der Eisenbahn Reisen machen, die Fahrkosten bezahlen und dies ist auch offenbar die Absicht des Abg. Hecker nicht. Es unterliegt aber doch keinem Zweifel, daß mit solchen Freikarten Mißbrauch getrieben wird. Wenn der Beamte im Interesse des Dienstes eine Reise unternimmt, so kann er die wenigen Kreuzer auslegen, und dann zugleich der vorgesetzten Behörde nachweisen, daß und in wie weit er seinen Dienst versteht. Ja, ich glaube sogar, daß im Interesse dieser Beamten selbst die Verordnung zurückgenommen werden sollte, weil es sich gar nicht mit ihrer Würde verträgt, daß sie den Conducteuren Freikarten vorzeigen und von allen Seiten betrachten lassen müssen, ob sie gültig sind oder nicht. Es erregt ein widriges Gefühl, und ein solcher Beamter hat mich wirklich einmal gedauert, daß er eine Freikarte vorzuzeigen hatte, während ich mein bezahltes Billet zeigen mußte.

Knapp: Ich erkläre mich mit der Ansicht des Abg. Schaaff, von welchem der Antrag auf Aufhebung des Briefportofreithums ausgieng, einverstanden. Es mögen

allerdings Mißbräuche getrieben werden, wie der Abgeordnete Baum einen erzählte, allein in solchen Fällen sollte man den betreffenden Beamten strafen. Den Grundsatz im Allgemeinen aber aufzustellen, daß es keine Freikarten mehr geben solle, geht nicht an, und die Controle, die nothwendig ist und in anderer Weise bezahlt werden müßte, würde gewiß mehr kosten, als auf dem gegenwärtigen Wege der Fall ist. Man sollte es deshalb bei dem Bestehenden lassen.

Buhl: Man hat gesagt, es sei wünschenswerth, daß von den Beamten, die den Betrieb der Eisenbahn in Augenschein zu nehmen haben, oft gereist werde, indem dies in dem Interesse des Publikums sei. Ich meine aber, man könnte hieraus den Schluß ziehen, daß gerade Diejenigen, die den Betrieb zu überwachen haben, keine Freikarten haben sollten, indem sie durch diese dem untergeordneten Personal alsbald zu erkennen geben, daß sie solche seien, die zur Direction des Eisenbahnbetriebs gehören, wodurch der Zweck, der erreicht werden soll, zuweilen verfehlt werden könnte, indem sich die Conducteurs dann wohl in Acht nehmen werden. Uebrigens bin ich weit entfernt, von den Herren, die da reisen, um den Betrieb der Eisenbahn zu beaufsichtigen, zu verlangen, daß sie sich Karten lösen. Diese mögen ungeachtet des von mir bezeichneten Umstandes fortwährend Freikarten haben, aber auch nur diese und der Abg. Hecker wird vielleicht seinen Antrag dahin modificiren, daß der Vorstand des Eisenbahnbetriebs und die demselben unmittelbar untergeordneten Beamten, so fern sie den Betrieb unter seiner Aufsicht inspiciren, so wie die Bezirksbahn-Ingenieure, so fern sie ihren Bezirk bereisen, Freikarten erhalten, alle übrigen aber von diesem Privilegium ausgeschlossen werden sollen.

Oberpostdirector v. Mollenbec: Das Kürzeste wird sein, wenn man Mißbräuche wahrnimmt, solche anzuzeigen, um sie rügen und bestrafen zu können. Die Beamten, die mit dem Betrieb der Eisenbahn beauftragt sind, gehören auf die Bahn und es ist wesentlich nothwendig, daß sie solche oft besuchen, und zwar in der Weise, daß sie nicht ein Billet von hier bis auf die nächste Station zu lösen haben, woraus man sieht, wie weit ihre Reise geht. Dieß muß unbekannt bleiben und der Betrieb der

Bahn kann nur gewinnen, wenn diese Beamten recht oft reisen. Ich wünsche auch, daß Unterschleife bestraft werden, allein selbst wenn solche hin und wieder vorkommen, so wiegen diese den Nutzen nicht auf, der durch das viele Reisen erzielt wird.

Buff: Ich glaube, daß der Nutzen der Maßregel, die in Beziehung auf dieses schnelle Communicationsmittel getroffen wurde, nämlich die Ertheilung der Freikarten beibehalten und doch der Unfug beseitigt werden könnte, und zwar dadurch, daß das Privilegium auf bestimmte Classen von Beamten, nämlich die Techniker und Bezirks-Inspectoren beschränkt würde, was um so eher angehen dürfte, als die Collegialmitglieder ihrerseits nur eine mittelbare Inspection zu führen haben.

Hecker: Ich will nur auf einen Paragraphen in der Verordnung aufmerksam machen, worin es heißt, auch andere Beamte und Bedienstete der Post- und Eisenbahnverwaltung können für einzelne Fahrten bei dienstlichen Versendungen tarfrei befördert werden. In dieser einzelnen Bestimmung liegt ein wahrer Lockvogel, Reisen zu unternehmen, denn es wird da herum und hinum gesucht, um ein Dienstzweckchen herauszubringen, und auf Kosten des Landes eine Fahrt machen zu können. Namentlich wird, wenn Wahlen stattfinden, von Bediensteten an einem fort draußen herumgeruischt. Diese Freikarten werden zu nichts anderem, als zum Vergnügen benützt, denn ich weiß zum Beispiel, daß unter der Rubrik „Dienstreisen“ bei dem Ministerium keine anderen Städte als Baden und Heidelberg vorkommen. Warum nicht auch Wiesloch? weil es ein langweiliger Ort ist, und man lieber nach Baden als nach Wiesloch fährt. Man darf nur an Sonntagen auf die Eisenbahn gehen, und man wird diese Freikärtner alle dort fahren sehen, zur Beeinträchtigung anderer Leute. Ich will allerdings, daß die Collegialvorstände nicht gehindert sein sollen, die Eisenbahn zu benützen und ihnen solche Karten zu Gebot stehen müssen. Sie werden übrigens nicht einmal solche Karten vorzuzeigen haben, wenn sie auf die Eisenbahn kommen. Wenn aber andere Beamte eine Dienstreise zu machen haben, so sollen sie Diäten beziehen und die Eisenbahntaxe berechnen. Mit Freikarten hinausfahren dürfen, ist aber nur eine Anlockung zu unnöthigen Dienst- und

anderen Reisen, die das Land sammt und sonders bezahlen muß.

Trefurt: Ich möchte den Abg. Hecker fragen, ob er nicht auf die Modification des Abg. Buhl eingehen will, wonach Diejenigen, die unmittelbar mit der Eisenbahn zu schaffen haben, Freikarten haben sollen. So geformt, würde ich für seinen Antrag stimmen.

Hecker: Diese Personen müßten dann genau bezeichnet sein. Uebrigens würde dies auch wieder zu weit führen. In der Verordnung sind alle Collegialmitglieder der betreffenden Mittelstellen genannt, die jedoch nur ein mittelbares Interesse hiebei haben. Das Hauptinteresse hat der Director und ein unmittelbares Interesse könnten auch die Ingenieure haben. Wenn man aber den Antrag des Abg. Buhl annimmt, so kommt das ganze Personal bis zum Registrator herunter auf die Eisenbahn. Uebrigens will ich mich bescheiden, vorausgesetzt, daß die neue Verordnung uns zu Gesicht kommt, und nur diejenigen Personen, die absolut und unmittelbar mit der Beaufsichtigung beschäftigt sind, solche Freikarten erhalten. In der gegenwärtigen Ausdehnung kann aber kein vernünftiger Mensch der Sache zustimmen, denn sie ist eine Quelle von Mißbräuchen.

Helbing: Bei Berathung des Budgets des Ministeriums des Innern haben wir gewissen Beamten die volle Pferdsfourrage bewilligt, und jetzt fahren die Leute frei auf der Eisenbahn.

v. Igstein: Es handelt sich hier um offenbare Unordnungen im Interesse der Herren Beamten.

Als der Präsident eine Frage im Sinne des Antrags des Abg. Buhl zur Abstimmung bringen wollte, bemerkt:

Hecker, daß er damit nicht einverstanden sein könne; die Verordnung solle zurückgenommen werden, oder die Regierung darüber eine Vorlage machen.

Trefurt: Der Abg. Hecker und jedes Mitglied dieses Hauses könnte sich damit vereinigen, die Regierung zu bitten, in Betracht der stattgehabten Discussion die Verordnung einer Modification zu unterwerfen. Wenn dann die so modificirte Verordnung der Kammer wieder nicht gefällt, so kann sie abermals ihre Rüge eintren lassen.

Hecker: Das ist allerdings das Vernünftigste, und hiermit vereinige ich mich.

Der Präsident bringt hierauf die Frage zur Abstimmung:

Soll die Regierung gebeten werden, die Ministerialverordnung über Freikarten in Beziehung auf die in der heutigen Discussion zur Sprache gebrachten Mißbräuche und Ausdehnungen einer Modification zu unterwerfen?

Diese Frage wird allgemein bejaht, und hierauf zur Berathung des Budgets selbst übergegangen.

Zu §. 5. Beitrag der Eisenbahn zur Centralverwaltung

bemerkt

Weller, daß dieser Posten bloß ein durchlaufender sei, und bei dem Etat der Eisenbahnbetriebs-Verwaltung zur Berathung kommen werde, ob dieser Beitrag nicht erhöht werden solle. Er selbst werde dießfalls einen Antrag stellen, und wenn dieser die Zustimmung der Kammer erhalte, so werde auch die vorliegende Position eine Abänderung erleiden müssen.

Legationsrath v. Böckh bemerkt, daß hierbei nichts zu erinnern sei.

Ausgaben.

§. 1. Besoldungen.

Legationsrath v. Böckh: Ihre Commission bemerkt, in dem vorliegenden Budgetsag, der diesmal die fixen Besoldungen in ihrem Gesamtbetrag zusammenfasse, seien die Emolumente nicht, wie früher geschehen, abgezogen worden, ohne daß hiefür ein Grund in der Begründung des Budgets angeführt worden sei. Zur Abweisung dieses Vorwurfs einer unvollständigen Begründung des Budgetsageß muß ich die Budgetcommission auf die Verhandlungen des letzten Landtags verweisen, wo die Regierungskommission die Kammer von der längst gewünschten und damals beschlossenen Aufhebung der Emolumente in Kenntniß gesetzt und damit den Antrag verbunden hat, den budgetmäßigen Betrag der Emolumente dem Ertrag der Postanstalt beizuschlagen, und ebenso bei der Ausgabe für Besoldungen. Es erschien deßhalb auch für das halbe Jahr 1844 der halbe Betrag und für das Jahr 1845 der volle Betrag

Verhandlungen der 2. Kammer 1846. 88 Protokollheft.

dieser Emolumente unter §. 1 dem Post-Ertrag und bei den Besoldungen zugerechnet, weshalb es nicht nothwendig war, in der Begründung dieses Sachverhältnisses nochmals zu erwähnen.

Zu den §§. 2 und 3 wird nichts erinnert.

§. 4. Gehalte des untern Hülfspersonals.

Die Commission spricht hier, indem sie auf Bewilligung der Forderung der Regierung anträgt, die Erwartung aus, daß die allgemeinen Klagen über schlechte und verspätete Besorgung der Briefe seit Einführung der Eisenbahn beseitigt werden.

Oberpostdirector v. Mollenbec: Wie die Conducteurs, um die es sich hier handelt, mit der Beförderung und schlechten Bestellung der Briefe in Verbindung gebracht werden, begreife ich nicht recht. Diese Conducteurs wurden angestellt, um die Unordnungen zu vermeiden, die durch unregelmäßige Abgabe der Felleisen und Pakete auf den einzelnen Stationen, wo man nur einige Minuten Zeit hat, entstanden sind, und damit eine bestimmte Person da ist, an die man sich zu halten hat, wenn die Pakete nicht richtig ankommen. Es hat sich auch die Richtigkeit der Ansicht der Verwaltung, daß zum richtigen Gang der Briefpakete auf der Eisenbahn eigens hierzu bestimmte Personen nothwendig sind, vollkommen bewährt. Ein anderer Punkt ist der, daß einzelne Briefe nicht richtig ankommen. Dieß ist eine Beschwerde, die sich schon sehr oft erneuert hat und die leider auch theilweise gegründet ist. Seit dem Betrieb der Eisenbahn hat die Beförderung der Briefpost allerdings manche Hindernisse gefunden und es ist noch Verschiedenes zu wünschen übrig. In dem provisorischen Zustande aber, worin sich unsere Eisenbahnen befinden, und da einerseits noch die Postbüreaus theils in den Bahnhöfen, theils innerhalb der Städte sich befinden, und andererseits die Pakete um das zwei- und vierfache vermehrt wurden, ist es eine sehr schwierige Aufgabe für die Verwaltung, zu verhüten, daß nicht hier und da Irrungen vorgehen. Sie ist übrigens bemüht, solche Unordnungen abzustellen, und es wäre sehr erwünscht, wenn von einzelnen solchen Fällen sogleich offizielle Anzeige gemacht würde, damit man in flagranti nachspüren könnte. Kommen solche

Beschwerden, die ich lebhaft bedaure, oft zehn Tage hinternach, so will Niemand mehr wissen, wer es gethan hat, und jeder Anhaltspunkt zu einer näheren Untersuchung fehlt. Auf jede alsbaldige Anzeige verspreche ich die strengste augenblickliche Untersuchung und sie wird dann auch gewiß zu einem Resultat führen. Uebrigens ist schon Vieles zur Abhülfe geschehen, und es muß und wird immer noch mehr geschehen.

Fauth: Ich glaube gern, daß es für die Direction unangenehm ist, wenn häufige Klagen über nicht gehörige Bestellung von Briefen und Paketen vorkommen, und es ist mir auch aus eigener Erfahrung bekannt, daß die Direction wünscht, die Ursachen, an denen die Schuld liegt, kennen zu lernen. Indessen glaube ich, daß sie ein Mittel in der Hand hätte, wodurch ihre Nachforschungen bedeutend erleichtert würden, ein Mittel, das auch in anderen Städten, wie z. B. in Frankfurt und Berlin, angewendet wird. Ich meine den Stundenstempel. Wenn man sich bei uns darüber beschwert, daß ein Brief zwei oder drei Tage länger gelaufen ist, als er hätte laufen sollen, so heißt es: „man wisse nicht, wann der Brief in die Brieflade gekommen sei, er könne Abends dahin gekommen sein, nachdem das Bureau schon geschlossen, oder Morgens, nachdem die Brieflade schon eröffnet war.“ In jenen Städten wird dagegen jede Stunde die Brieflade geöffnet, und der Stundenstempel auf die Briefe aufgedrückt, so daß man sich stets gehörig versichern kann. In der Form unserer Poststempel selbst liegt aber auch ein Fehler, und es wäre zu wünschen, daß der Stempel künftig geändert würde, indem er oft so undeutlich ist, daß man das Datum gar nicht erkennen kann, und wenn ein Versehen vorgeht, man gar nicht weiß, an welchem Tag der Brief aufgegeben wurde. Jedenfalls drücken sich die runden Stempel besser aus, und es dürfte im Interesse der Postverwaltung selbst liegen, auf diese Bemerkung Rücksicht zu nehmen. Ich will nicht näher darauf eingehen, ob das Personal reicht, oder nicht. Wenn es aber nicht reichen sollte, so wäre unseren Staatsangehörigen, dem Auslande und der Ehre der badischen Postverwaltung gewiß sehr gedient, mit einem Mehraufwand von einigen tausend Gulden Nachtheile zu vermeiden, die möglicherweise viel höher an-

zuschlagen sind, als jene Summe, und ich bin überzeugt, daß auch die Budgetcommission im Interesse der Sache und des ganzen Verkehrs eine solche Ausgabe zu bewilligen in Antrag bringen würde.

Baum: Der Stundenstempel ist zwar ein gutes Mittel, aber er nützt nichts, wenn er nicht von der Post auch auf die ankommenden Briefe gedrückt wird. Ich habe auf dem letzten Landtage die Sache zur Sprache gebracht und weiß nicht, ob von der Regierung darauf Rücksicht genommen wurde. Gerade darin aber, daß die Briefe bei der Ausgabe und bei ihrer Ankunft wieder gestempelt werden, liegt eine Controle für die beiden Beamten und das Mittel, falls auch eine Beschwerde etwas verspätet angezeigt wird, zu finden, wo der Fehler vorging.

v. Zgstein: In Beziehung auf die Post von Karlsruhe nach Mannheim, habe ich an den Herrn Regierungskommissär eine Frage zu richten. Ein Brief, welcher Familienverhältnisse betraf, die für mich hochwichtig waren, wurde von mir mit der Eisenbahn, die um 3 Uhr abgeht, nach Mannheim geschickt. Derselbe wurde aber erst den andern Morgen um 9 Uhr ausgetragen, obgleich er noch bei ganz hellem Tage in Mannheim ankam, also noch gut hätte ausgetragen werden können. Daß dieß nicht geschehen, ist eine offenbare sträfliche Nachlässigkeit, denn wean ich auch annehme, daß der Staat vielleicht kein großes Gewicht auf meine Familienverhältnisse legt, so muß er es doch auf Handel und Wandel legen, und es können eben so gut Briefe liegen bleiben, die für die Handelsleute von größter Wichtigkeit sind. Ich möchte deshalb fragen, ob das verspätete Ausheilen des Briefpakets ein Fehler der Beamten war, oder ob es in der Anordnung der Post seinen Grund hat. Wäre das letztere der Fall, so müßte ich sehr bitten, eine Aenderung eintreten zu lassen, und könnte nur beklagen, daß ein solcher Mißstand bis jetzt stattfand. War es dagegen ein Versehen Einzelner, so tritt der Fall ein, daß es für mich zu spät ist, eine Beschwerde zu erheben. Jedenfalls hielt ich es aber für Pflicht, den Vorfall zur Kenntniß der Verwaltung zu bringen und bitte nun, mir nur zu erklären, ob es in Folge einer Regierungsweisung so gegangen ist.

Oberpostdirector v. Mollenberc: Es besteht keine Regie-

rungsweisung, Briefe schlecht zu bestellen, und wenn der fragliche Brief um 3 Uhr abging, so hätte er an demselben Tage noch in Mannheim bestellt werden sollen. Ob übrigens der Brief zur rechten Zeit aufgegeben wurde, oder durch irgend einen Mißgriff nicht in das Paket kam, weiß ich nicht.

v. Jzstein: Das Paket ist gar nicht besorgt oder ausgeheilt worden.

Oberpostdirector v. Mollenbec: Dann kann ich nur bedauern, daß es nicht zur Anzeige kam. Den betreffenden Beamten würde man gebührend bestraft haben.

v. Jzstein: Aus dieser Erklärung geht hervor, daß die um 3 Uhr abgehenden Briefe in Mannheim noch an demselben Tag vertheilt werden müssen.

Oberpostdirector v. Mollenbec: Allerdings, wenn sie bei Tag ankommen. Im Winter geschieht es nicht.

v. Jzstein: Der von mir bezeichnete Brief wurde zu einer Zeit aufgegeben, wo es hoher Sommer war, nämlich im Juli.

Oberpostdirector v. Mollenbec: Es werden jedes Jahr mehrere Millionen Briefe aufgegeben. Ob nun einer oder der andere nicht richtig zur Post bestellt oder dort falsch behandelt wird, will ich nicht untersuchen. Daß es aber nicht die Absicht ist, sie schlecht zu behandeln, kann ich versichern.

Hägelin: In Beziehung auf den Stundenstempel und die Stempelung der Briefe bei ihrer Ankunft, muß ich bemerken, daß dies nur für das Inland und nicht auch für das Ausland berechnet sein kann, es müßte denn nur ein dießfalliger Vertrag mit den ausländischen Postbehörden abgeschlossen werden. Ich selbst habe schon oft einen Brief noch lange vor Abgang der Post aufgegeben; allein es hat sich gezeigt, daß der Brief mit dem Datum des andern Tages gestempelt wurde, also erst einen Tag später und zwar nicht mit der Eisenbahn, sondern mit der Post von hier abging.

Oberpostdirector v. Mollenbec: Die Regel ist die, daß die Briefe, wie sie aufgegeben werden, den Stempel erhalten, wenn die Post denselben Tag noch abgeht. Ist sie aber schon abgegangen, so sollen sie mit dem Stempel „nach Abgang der Post“ oder mit dem Stempel des

folgenden Tages versehen werden. Wenn die Briefe ankommen, so werden sie bei den größeren Postämtern mit dem Stempel des Tages, wo sie ankommen, versehen und ausgetragen werden. Daß nun aber hier und da einmal ein Briefträger zu faul ist, oder vergißt, den Stempel gehörig zu richten, ist möglich. Solche Fälle sind mir selbst schon vorgekommen, allein ich war nicht im Stande, das Factum auszumitteln.

Hägelin: Daß es ein Versehen sei, hat man mir auch bemerkt.

Oberpostdirector v. Mollenbec: Solchen Beschwerden läßt sich nur abhelfen, wenn sie augenblicklich angezeigt werden, denn sonst sagt Jeder, er habe es nicht gethan.

Rnittel: Der Hauptfehler ist der, daß nicht jeder Bahnzug Briefe mit sich nimmt und hieraus läßt sich vielleicht auch der von dem Abg. v. Jzstein angeführte Fall erklären.

v. Jzstein: Ich weiß und kann urkundlich darthun, daß mein Brief richtig abgegangen ist.

Oberpostdirector v. Mollenbec: Dann ist eben der Brief in Mannheim liegen geblieben.

v. Jzstein: Leider ist es so!

Rnittel: Es gibt Routen, wo man das Unglaubliche erlebt, und die Post mit der Eisenbahn so genau harmonirt, daß zwischen beiden ein Aufenthalt von 24 Stunden liegt. Wenn man z. B. einen Brief in die Renschbäder schickt, so kommt er an der letzten Station mit der Eisenbahn an, nachdem der Eilwagen schon eine halbe Stunde abgegangen ist, so daß ein Paket nach Rippoldsau zwei- bis dreimal 24 Stunden unterwegs sein kann.

Oberpostdirector v. Mollenbec: Die Briefe nach Rippoldsau gehen zu einer bestimmten Stunde, nämlich Nachmittags 2 Uhr von Appenweiler ab, und ein Brief, der nicht gerade mit dem Influenzzug dahin kommt, bleibt allerdings liegen.

Rnittel: Daß die Briefe seit der Errichtung der Eisenbahn viel langsamer spedirt werden, als vorher, wo wir noch keine Eisenbahnen hatten, muß ich bestätigen und zwar nicht bloß aus vielfacher eigener Erfahrung, sondern auch aus Erfahrungen vieler meiner Correspondenten. Ich habe mehr als dreimal den Fall erlebt, daß Briefe, die ich in Rastatt aufgab, zwei Tage

nach Mannheim liefen und umgekehrt. Das ist ein Fehler in der Aufsicht, weshalb ich die Direction dringend ersuchen möchte, diesem Uebelstande abzuweichen.

Buff: Diese Uebelstände hängen nothwendig mit dem provisorischen Zustande zusammen, der gegenwärtig in dieser Sache noch besteht. Die Bahnhöfe befinden sich außerhalb der Städte und der Weg zur Beförderung der Briefe ist ein weiter. Sodann habe ich aber auch gehört, daß eben nicht Briefträger genug angestellt seien und dadurch werden die vorhandenen vom Morgen bis Abend so abgemüdet, daß sie die Briefe, die sie am Tag ihres Eintreffens noch bestellen sollten, erst am andern Tage austragen, und dann oft sogar noch vergessen.

Legationsrath v. Böckh: Ich kann nur bedauern, daß diese Klagen nicht ganz ungegründet sind. Es gibt aber der Ursachen, warum eine Verspätung eintreten kann, sehr verschiedene. Sie kann ihren Grund in nicht guten Posteinrichtungen selbst, und dann in Versehen und Nachlässigkeiten des Dienstpersonals, endlich aber auch in Versäumnissen des Publikums selbst haben.

Was die Posteinrichtung selbst betrifft, so hat man Verbesserungen eintreten lassen, allein ein Hauptgebrechen, dem sich nicht leicht abhelfen läßt, besteht darin, daß gegenwärtig die Briefe nur noch bei Tag befördert werden, während sie früher Tag und Nacht fortliefen. In dieser Beziehung könnte man nur abhelfen, wenn man Nachzüge einführt. Was die Versehen und Nachlässigkeiten des Dienstpersonals betrifft, so ist eine Controle rein unmöglich oder es würde dieselbe zu solchen Weitläufigkeiten führen, daß man den Zweck ganz verfehlen würde. Die Briefe gehen durch so viele Hände und wenn nicht einer den andern bescheinigt, so kann man nur selten Denjenigen herausfinden, dem das Versehen zur Last fällt. Denn selbst was den Datumstempel bei der Aufgabe betrifft, so ist leicht möglich, daß das Personal eben erst den andern Tag stempelt, und eben so verhält es sich mit den Briefen die ankommen. Solchergehalt kann man der Oberpostverwaltung nichts zur Last legen, wenn hier keine größere Ordnung herrscht, weil es äußerst schwierig ist, im einzelnen Fall den Grund der Verzögerung zu ermitteln.

Selbing: Was die Einführung einer Ruralpost

betrifft, so enthalte ich mich, jetzt einen Antrag in dieser Beziehung zu stellen, weil Petitionen vorliegen, die diesen Gegenstand betreffen und demnächst zur Discussion kommen werden.

Oberpostdirector v. Mollenbec: Ich kann die Kammer versichern, daß sich die Verwaltung in diesem Augenblick sehr lebhaft damit beschäftigt, diese Ruralposteinrichtung vorzubereiten. Man hat sich mit den Kreisregierungen ins Benehmen gesetzt, um die Ausgaben zu erheben, die gegenwärtig für diese Briefbeförderung auf dem Lande gemacht werden. Die Verwaltung hat den Auftrag, Vortrag darüber zu erstatten, und die Sache ist so weit gediehen, daß bis zum nächsten Landtag die Ruralposten wohl in vollem Leben sein werden.

Weller: Die Herren Regierungskommissäre haben den Grund der Beschwerden wegen Verspätung der Briefpost anerkannt und Abhilfe versprochen, weshalb ich nicht weiter auf diesen Gegenstand eingehen will. Ich danke zugleich für das weitere Versprechen, der Errichtung einer Ruralpost alle Aufmerksamkeit widmen zu wollen. Nur eine Bemerkung, warum von der Verzögerung der Briefpost gerade hier die Rede ist, scheint mir noch nöthig. Die Erläuterungen der Regierung haben hierauf geführt, denn hier werden acht neue Postconducteurs deshalb gefordert, um der Verzögerung der Briefposten zu begegnen, die durch den bisherigen Mangel an Conducteurs verursacht worden sei. Hieran knüpft sich dann unser Wunsch, daß durch die Bewilligung der acht neuen Conducteurs der bisherigen Verspätung der Briefpost abgeholfen werden möchte.

Damit wird dieser Gegenstand verlassen.

Zu den §§. 5—10

wird nichts erinnert.

Bei

§. 11. Besoldungen

stellt die Minorität der Commission den Antrag, in einer Adresse an Seine Königliche Hoheit den Großherzog auszusprechen:

A. „die Kammer erkenne es im Interesse des Baues, Betriebs und der Erhaltung der Eisenbahn, für dringend nothwendig, daß die Bau- und Betriebsverwaltung der Eisenbahn in eine Centralstelle unter einem Mini-

sterium vereinigt werde; die Regierung möge daher die dießfalls nöthige Organisation entwerfen lassen und der Kammer zur Zustimmung vorlegen;

B. „bis dahin aber die für zwei weitere technische bei der Centralpostbehörden anzustellenden Beamte geforderten 3,200 fl. die Zustimmung nicht zu erteilen.“

Legationsrath v. Böckh: Meine Herren! Ihre verehrliche Commission hat eine Vergleichung angestellt zwischen dem Aufwand an Besoldungen der Centralstelle von der Periode 1835/36 an bis heute.

Sie bemerkt, in der Budgetperiode von 1835/36 hätten die Besoldungen noch betragen 16,000 fl.

Wegen der Eisenbahngeschäfte sei der Aufwand im Jahr 1839 auf 20,500 fl. gestiegen.

Diese Zahlen sind richtig, aber die Ursache des Steigens in der Budgetperiode 1839/40 ist irrig angegeben, da bei Feststellung des Budgets von 1839/40 noch gar nicht bestimmt war, daß der Eisenbahnbetrieb der Postverwaltung übergeben werden soll.

Der Grund des Steigens dieser Position bis zum Jahr 1839 liegt lediglich in der großartigen Entwicklung des Postwesens, mit welcher der Besoldungsaufwand bei der Centralstelle nothwendig fortschreiten mußte.

Eine Vergleichung der Bruttoeinnahme dieser Periode zeigt dieß deutlich.

Der Voranschlag der Einnahmen betrug in der Budgetperiode 1835/36 jährlich 563,474 fl. dagegen der Voranschlag von 1839/40 . . . 1,020,188 „ und hat sich die Einnahme der letztern Budgetperiode beinahe verdoppelt, während der Besoldungsaufwand nur um weniges über das 1 1/2 fache sich gesteigert hat.

Hierin wird man aber durchaus nichts Unnatürliches und Außerordentliches erblicken können.

Wenn Sie, meine Herren, was die Absicht Ihrer verehrlichen Budgetcommission ist, die Wirkung der Vereinigung der Eisenbahnverwaltung mit der Postverwaltung in der Direction der Post und Eisenbahn erforschen wollen, so dürfen Sie erst von der Budgetperiode von 1839 und 1840 ausgehen, das letzte Budget, welches bei Feststellung des

Centralaufwandes noch keine Rücksicht auf den Eisenbahnbetrieb genommen hat.

In diesem Budget betrug der Ueberschlag . 20,500 fl. Er stieg sofort, nachdem der Eisenbahnbetrieb der Direction der Posten und Eisenbahnen zugewachsen war, in der Budgetperiode von 1842/43 auf jährlich . . . 22,900 fl. in der Budgetperiode von 1844/45 auf jährlich 28,800 „ und für die Budgetperiode von 1846/47 sind . 35,500 „ gefordert.

Diese Vermehrung war eine unumgänglich nothwendige und steht im Verhältniß zu dem Geschäftszuwachs, was sich abermals wieder am besten aus der Vergleichung mit dem Voranschlag der Einnahme erkennen läßt.

Die Bruttoeinnahme betrug im Jahr 1840 1,062,321 fl.
 „ „ „ „ 1843 1,564,205 „
 „ „ „ „ 1845 2,129,547 „

und ist angeschlagen für das Jahr 1847 auf 3,040,601 „

Die Einnahme ist seit 1840 um 1,978,280 fl. oder um mehr als das 2,8 fache gestiegen, während der Besoldungsaufwand der Centralstelle nur um 15,000 fl. oder nur um das 1,7 fache sich vermehrt hat.

Diese Steigerung muß als eine mäßige betrachtet werden, und es würde, wenn für den Eisenbahnbetrieb eine eigene Direction gegründet worden wäre, gewiß ein viel beträchtlicher Aufwand erforderlich gewesen sein, denn für eine Verwaltung von dem Umfang, den gegenwärtig der Eisenbetrieb hat, ist eine Ausgabe von 15,000 fl. gewiß eine äußerst niedrige.

Ich glaube daher, daß das Steigen des Aufwandes bei der Centralstelle weder als ein unverhältnißmäßiger, noch viel weniger aber als ein enormer bezeichnet werden kann, wie Ihre verehrliche Commission es bezeichnet hat.

Ich komme nun auf einen anderen Gegenstand, die Organisationsfrage.

Meine Herren! Veranlaßt durch die Anforderung von zwei neuen Besoldungen für einen Eisenbahn-Ingenieur und für einen Bauinspector hat die Minorität Ihrer verehrlichen Commission die Organisationsfrage wieder aufgegriffen.

Sie schlägt Ihnen eine Adresse zur Annahme vor. Sie will also, daß die Eisenbahnverwaltung von der

Postverwaltung getrennt, und mit der Oberdirection des Wasser- und Straßenbaues vereinigt und folgeweise dem Ministerium des Innern untergeordnet werde.

Bevor ich auf eine Beleuchtung des Inhaltes der Adresse und ihrer Motivirung eingehe, erlaube ich mir über das Verhältniß der Post zur Eisenbahn Einiges vorzutragen.

Offenbar steht keine Staatsanstalt in einem innigern und engern Zusammenhang mit der Eisenbahn, als die Administration der Posten.

Während die erstere einen unmittelbaren und sehr wesentlichen Einfluß auf sämtliche — mit der von ihr berührten Strecke in Verbindung stehenden — Postkurse ausübt, wird und muß die letztere eben so auf den Gang der Eisenbahn einwirken.

Die Eisenbahn dient der Post als Beförderungsmittel, und so wie diese zur Alimenterung jener beiträgt, so gewinnt auch hinwiederum die Post durch zweckmäßiges Zusammenwirken an Ausdehnung und Ertrag. Sollen diese großen und wesentlichen Vortheile nicht verloren gehen, so erscheint eine möglichst nahe Verbindung der Postverwaltung mit dem Eisenbahnbetrieb als unerläßlich, eine Trennung derselben aber als die Interessen beider Anstalten gefährdend.

Der Betrieb der Bahn oder die Benutzung derselben als öffentliches Communicationsmittel im staatswirtschaftlichen Interesse oder nach den zur Hebung des Verkehrs und zum bestmöglichen Vortheil des großh. Herrsch. zweckdienlichsten Grundsätzen, ist Zweck der Anstalt, offenbar die Hauptsache; die Bahn selbst mit den weiteren Erfordernissen nur Mittel. Der technischen Geschäftsabtheilung, welcher die Beaufsichtigung der Bahn und der meisten Transportmittel obliegt, und deren Wichtigkeit übrigens nicht zu verkennen ist, ein Uebergewicht über die Administrativbehörde zu geben, wäre, dem Prinzip nach, Zweck dem Mittel unterordnen.

Der Zweck der Post und der Eisenbahn ist ganz der gleiche; die Verschiedenheit der Anstalten liegt nur in der Verschiedenheit der Mittel. Die Postadministration muß daher bei der Leitung der beiden Anstalten von völlig übereinstimmenden Grundsätzen ausgehen; sie ist allein im

Stande, das Zusammenwirken derselben in einer und derselben Richtung kräftig zu fördern.

Die Anträge der Postadministration über den Gang beider Anstalten finden sich bei einem und demselben Ministerium vereinigt, es kann daher auch dieses die Zweckmäßigkeit derselben, die oft einzig in ihrer Uebereinstimmung zu finden ist, einer gründlichen Prüfung unterwerfen; die klare Uebersichtlichkeit ist erhalten und eine rasche und durchgreifende Erledigung gesichert, während im andern Fall nur Zerstückung und Mangel des nöthigen Ueberschauens vom Standpunkt der höheren Behörde aus, Beeinträchtigung der administrativen Wirksamkeit und finanzielle Verwicklungen entstehen müßten. Aus diesen Gründen scheint es daher unzweifelhaft, daß wohl keine Behörde zur Führung der Gesamtverwaltung der Eisenbahn geeigneter sein kann, als die Direction der Posten und Eisenbahnen.

Die Zweckmäßigkeit einer innigen Verbindung der Post und der Eisenbahn ist auch von Ihnen, meine Herren, erkannt worden und Sie haben kein Opfer gescheut, um die nöthigen Einrichtungen, wodurch die Verbindung der Post und Eisenbahn bedingt wurde, zu sichern. Man hat auf Herstellung der Gebäulichkeiten zur Aufnahme der Posten in den Bahnhöfen nicht unbeträchtliche Summen verwendet.

Ueberhaupt sind alle Einrichtungen auf diese Verschmelzung der Postanstalt mit der Eisenbahnanstalt berechnet, und das Personal ist für beide Zweige zum Theil ein gemeinschaftliches, wodurch erhebliche Ersparnisse erzielt worden sind.

Kurz, die Posten und Eisenbahnen bilden zusammen ein Ganzes, ein durch ihre Vereinigung nach allen Seiten hin sich verzweigendes und wieder zusammenlaufendes Transportsystem, das nach übereinstimmenden Grundsätzen geleitet werden muß, soll sich der Verkehr aller der Vortheile erfreuen, welche ihm aus einer Verschmelzung beider Anstalten zufließen kann.

Es liegt in der Natur der Sache, daß diese beiden Verwaltungen, als gleiche Zwecke verfolgend, auch von einer und derselben Oberbehörde geleitet und überwacht werden.

Eine Trennung derselben wird ein großer Mißgriff, ein wahrer Rückschritt sein.

Lassen Sie beisammen, meine Herren, was zusammengehört. Und dann erlauben Sie uns doch auch zu fragen, ob denn bisher irgend ein Nachtheil bei der bestehenden Einrichtung sich gezeigt hat, welcher rechtfertigen konnte, plötzlich zu einer andern Organisation überzugehen, Verwandtes von Verwandtem zu trennen und Ungleichartiges mit einander zu verbinden?

Ist der Eisenbahnbetrieb bisher nicht zur allgemeinen Zufriedenheit geführt worden? Doch, meine Herren, die Eisenbahnbetriebsverwaltung hat von vielen Seiten und namentlich von Sachverständigen des In- und Auslandes Anerkennung gefunden, und sie hat ihre Aufgabe, welche eine gewiß schwierige war und immer bleiben wird, zu ihrer eigenen und des Landes Ehre würdig gelöst.

Warum ihr also den Betrieb abnehmen, den sie auf's Beste organisiert und geleitet hat, und einer andern Stelle übertragen, welcher die von jener gemachten reichen Erfahrungen abgehen, und die sich niemals mit dem Transportwesen selbst beschäftigt, sondern nur die Aufgabe hat, die Wege, auf welchen der Transport zu bewerkstelligen ist, zu schaffen?

Hat man doch nie daran gedacht, dieser Behörde den Postbetrieb zu übertragen, obwohl sie die Poststraßen gebaut hat!

Unsere Ueberzeugung, meine Herren, steht fest, daß die Vereinigung der Post mit dem Betrieb großen Vortheil gewährt und nur nach reiflicher Erwägung ward dieselbe beschlossen. Man hat über die zweckmäßigste Organisation der Eisenbahnverwaltung viel berathen und der Gegenstand ist von allen Seiten gründlich erörtert worden.

Auch mußte man mehrere Stadien durchlaufen, ehe man allmählig zu derjenigen Einrichtung gelangte, welche, wie wir glauben, die allein zweckmäßige ist.

Zuerst wurde durch hohes Rescript vom 20. Juli 1839 bestimmt, daß der Postverwaltung nur der gewerbliche Theil des Betriebs der Eisenbahn, nämlich die Beförderung der Briefschaften, der Passagiere und des Gepäcks überlassen, alles Uebrige aber der technischen Behörde zugewiesen werde.

Noch ehe diese höchste Bestimmung in Wirksamkeit trat, hat man nach näherer Einsicht von dem Betrieb anderer Bahnen sich überzeugt, daß sich eine durchgängige Trennung des technischen und gewerblichen Betriebs nicht nur als eine auf theoretischem Wege fast unmögliche Organisation, sondern auch nach den Erfahrungen anderer Eisenbahnen als praktisch unausführbare Einrichtung erweise.

Es wurde darum unterm 20. Juni und 30. Juli 1840 die obere Leitung des Betriebs der Eisenbahn einschließlich der Instandhaltung der Bahn und des Betriebsmaterials, und später auch die Anschaffung des Betriebsmaterials der Postverwaltung übertragen, mit der Bestimmung, daß sie sich bei Leitung des technischen Betriebs der Beihülfe der Oberdirection des Wasser- und Straßenbaues zu bedienen habe.

Zur Vereinfachung der Geschäfte, um zu häufige Communicationen mit der Baubehörde abzuschneiden und solche möglichst überflüssig zu machen, wurde der Direction der Posten und Eisenbahnen das nöthige technische Personal beigegeben und die Geschäftsberührungen der Betriebs- und Baubehörde dadurch zu erleichtern gesucht, daß ein Mitglied der Oberdirection des Wasser- und Straßenbaues der Direction der Posten und Eisenbahnen als functionirendes technisches Mitglied mit entscheidender Stimme beigelegt wurde, welches den Sitzungen, wo technische Fragen zur Berathung und Entscheidung gebracht werden, beizuwohnen hat. Durch die Anstellung eines weiteren technischen Rathes, der außerdem unentbehrlich ist, soll nun ein förmliches technisches Collegium für technische Betriebsgegenstände constituirt werden, welchem sodann die Competenz zur Entscheidung aller technischen Fragen zugestanden werden muß.

Nachdem nun nach und nach eine Organisation der Betriebsbehörde, wie sie dem Interesse des Dienstes vollkommen entspricht, herbeigeführt ist, soll die ganze Einrichtung wieder in Frage gestellt werden, indem eine Minorität Ihrer verehrlichen Commission die Leitung des Eisenbahnbetriebs der Oberdirection des Wasser- und Straßenbaues übertragen zu wissen wünscht.

Ihre Gründe, welche wir nun prüfen wollen, scheinen uns jedoch durchaus nicht genügend, um diesen Antrag zu motiviren.

Man sagt, das Personal der Bauverwaltung ist vorhanden und kann die geringen und unbedeutenden Geschäfte der Unterhaltung der Bahn und die technische Leitung des Betriebs mit besorgen und besser besorgen, als einzelne nur hierzu besonders angestellte Techniker der Post, deren praktische Ausbildung gerade deshalb, weil sie sich nur mit einem Theil der Eisenbahngeschäfte, des Betriebs, beschäftigen, immer einseitig bleiben muß.

Meine Herren! Das technische Betriebspersonal ist ebenfalls vorhanden, und was soll aus diesem werden, wenn die technische Leitung des Betriebs den Bezirks-Ingenieuren und der Oberdirection des Wasser- und Straßenbaues als Nebengeschäft übertragen wird?

Glauben Sie aber ja nicht, daß die Betriebsgeschäfte technischer Natur so nebenher besorgt werden können, nein, sie erfordern eine unausgesetzte und anstrengende Dienstthätigkeit der Beamten.

Es ist dies zu klar, um hierüber viel Worte zu verlieren.

Wenn man aber glaubt, daß die Ingenieure, welche sich gleichzeitig mit dem Eisenbahnbau, dem Straßenbau, dem Brückenbau und dem Flußbau zu beschäftigen haben, wegen dieser Vielseitigkeit ihrer Beschäftigung geeigneter sind, auch noch den Eisenbahnbetrieb zu besorgen, so widerspricht dies aller Erfahrung, welche vielmehr lehrt, daß jemehr die Thätigkeit eines Menschen auf eine Art von Beschäftigung gerichtet, um so größer der Erfolg seines Wirkens ist.

Sie finden bei allen Fächern, daß Einzelne in dem einen oder andern Zweige sich auszeichnen, weil sie dafür mehr Talent und größere Vorliebe haben, wozu noch die fortwährende praktische Übung in dem speziellen Zweige kommt. Darüber kann gewiß kein Zweifel obwalten, daß ein kleines Collegium von wahren Sachverständigen, von Beamten, deren alleiniges Geschäft die technischen Gegenstände des Betriebs, die Instandhaltung der Bahn und die Reäification, so wie die Beforgung des Betriebsmaterials bilden, zur prompten und guten Erledigung der einschlagenden Geschäfte mehr geeignet ist, als ein großes Collegium von Technikern, das eine Menge verschiedenartiger Geschäftsgegenstände zu behandeln hat. Uebrigens muß noch bemerkt werden, daß die bei dem Eisenbahnbetrieb angestellten Techniker wissenschaftlich

gebildete und geprüfte Ingenieure sind, welche auch die praktische Schule des Wasser- und Straßenbaues und des Eisenbahnbau durchlaufen haben.

Sie sind von der Oberdirection des Wasser- und Straßenbaues, als vorzugsweise für den Betrieb der Bahn geeignet, empfohlen worden, und indem sie alle vorher bei dem Eisenbahnbau mitgewirkt haben, so ist es für sie nicht minder eine Ehrensache, daß die Eisenbahn fortwährend in gutem Zustande erhalten werde, wovon überdies ein regelmäßiger und sicherer Betrieb vorzugsweise abhängt.

Man klagt ferner die Betriebsverwaltung an, daß sie zu schwere Maschinen verwendet habe, die der Stärke der Schienen nicht entsprechen. Es ist richtig, daß das Gewicht der Schienen auf einem Theil der Bahn nicht im Verhältniß steht zu demjenigen der Locomotive, und daher eine stärkere Abnutzung der Schienen stattfinden muß, als der Fall sein würde, wenn ein richtigeres Verhältniß in dieser Beziehung bestünde und darum sind auch auf den später erbauten Bahnstrecken auf das Verlangen der Betriebsverwaltung, welche diesen Mangel alsbald erkannte, stärkere, mit dem Gewicht der Locomotive im Verhältniß stehende Schienen verwendet worden.

In wie fern die Bemerkung in dem Budgetbericht begründet ist, daß die Construction der Bahn nur auf den Betrieb mit Locomotiven von 12 Tonnen Schwere berechnet sei, weiß ich nicht zu ermessen.

Ich habe in der ausführlichen Geschäftsnachweisung der Baubehörde nichts Bezügliches gefunden, sondern vielmehr daraus ersehen, daß die Bauverwaltung selbst 15,4 Tonnen schwere Maschinen angeschafft hat. Rechnet man hierzu das Gewicht des Wassers im Kessel, so wiegen diese Maschinen zwischen 17 und 18 Tonnen. Wäre jene Bemerkung richtig, so hätte die Bauverwaltung den nämlichen Fehler, wie die Betriebsverwaltung, begangen.

Wenn jedoch die Betriebsverwaltung Maschinen bis zu 22 Tonnen Schwere angeschafft hat, so darf dabei nicht unbeachtet gelassen werden, daß die Wirkung dieser Locomotive auf die Schienen darum keine verderbliche ist, weil diese mit gemäßigter Geschwindigkeit gehenden Locomotive, — es sind nämlich Gütermaschinen, — der Art construir

sind, daß sich ihr Gewicht auf eine vortheilhaftere Weise auf die Räder vertheilt.

Während nämlich bei den 15 Tonnen schweren Personenlocomotiven das Gewicht zur Hälfte auf die Triebräder drückt, so ist dagegen bei der Maschine mit gekuppelten Rädern das Gesamtgewicht der Maschine auf alle sechs Räder gleichmäßig vertheilt.

Wenn es demungeachtet immerhin wahr bleibt, daß die Stärke der Schienen nicht ganz im Verhältnis zu dem Gewicht der Maschinen steht, so trifft doch in dieser Beziehung die Betriebsverwaltung eben so wenig ein Vorwurf als die Bauverwaltung. Er trifft uns vielmehr Alle, die Regierung und die Stände und wer immer zu Rath gezogen wurde.

Man hat nämlich die Wirkung der Eisenbahnen auf die Belegung des Verkehrs nicht richtig zu würdigen gewußt, und hierin ist es uns ergangen, wie gar vielen Andern, welche Eisenbahnen bauten.

Die anzuwendenden Bewegungsmittel müssen sich aber nothwendig dem Verkehr anpassen und es war bei dem Mangel eines zweiten Geleises um so mehr nothwendig, genügend kräftige Maschinen anzuschaffen, sollte die Regelmäßigkeit und Sicherheit der Fahrten nicht im höchsten Grade gefährdet werden, wodurch die Anstalt gewiß in großen Mißcredit gekommen und somit dem Lande großer Nachtheil zugefügt worden wäre.

Nur der glücklichen Wahl der Betriebsmittel verdanken wir es, daß der Betrieb zur Zufriedenheit des Publikums und des Staates vor sich gieng.

Einen zweiten Tadel spricht der Bericht darüber aus, daß die Betriebsverwaltung einige amerikanische Locomotive angeschafft habe, wodurch die Abänderung mehrerer Drehscheiben nothwendig geworden und ein nicht unbeträchtlicher Kostenaufwand herbeigeführt worden sei.

Meine Herren! Das amerikanische Locomotivsystem ist in Deutschland und Amerika weit verbreitet und auch in England eingeführt.

Diese Maschinen, welche bewegliche Untergestelle haben, eignen sich insbesondere für Bahnen, wo scharfe Krümmungen vorkommen.

Die angeschafften Amerikaner sind aber zunächst für die

Bahnstrecke von Freiburg und namentlich für die Strecke von Schliengen bis Basel bestimmt, wo die Bahn viele Bögen mit kleinen Radien beschreibt.

Uebrigens ist der dadurch veranlaßte Kostenaufwand von keiner Bedeutung, weil die Paar Drehscheiben, welche durch größere ersetzt werden, anderwärts verwendet werden können. Als ein weiterer Mißstand, aus der Trennung des Baues und des Betriebes hervorgehend, wird die Vielschreiberei bezeichnet. Es ist dies ein Uebelstand der gegenwärtigen Zeit überhaupt, er verschwindet jedoch in Bezug auf das getrennte Verhältnis der Bau- und Betriebsbehörde vollständig, sobald die Bahn einmal, und dies wird in wenigen Jahren der Fall sein, vollendet ist.

Uebrigens ist die Communication zwischen diesen beiden Behörden lang nicht so weitschweifig, als die Minorität Ihrer Commission denkt. Der größte Theil der Geschäfte, wo eine Verständigung zwischen der Bau- und Betriebsbehörde nöthig wird, erledigt sich durch unmittelbare Correspondenz, und vielfältig schon durch persönliches Benehmen in Folge der Einrichtung, daß ein Mitglied der Direction des Wasser- und Straßenbaues den Sitzungen der Direction der Posten und Eisenbahnen anwohnt. In einzelnen Fällen wird allerdings die Dazwischenkunft der Ministerien nothwendig. Der Fall indessen, daß das Staatsministerium die Communication der Ministerien, und zwar als Regel, vermittele, kommt natürlich nicht vor, wenn sich nicht überhaupt ein Gegenstand zu seiner Entscheidung eignet.

Was das Beschreiben der Namen der Stationsplätze betrifft, so ist dies ein Punkt so untergeordneter Natur, daß Sie hierauf, als einen Bestimmungsgrund zu einer Organisationsveränderung, kein Gewicht legen werden und wir wollen daher diese traurige Geschichte nicht weiter berühren und nur beifügen, daß bis jetzt die Ministerien damit noch nicht bebelligt worden sind und kein Streit wegen der Kosten besteht. Der Grund liegt überhaupt weniger in einer Meinungsverschiedenheit der beiden Directionen als anderswo. Wenn man ferner glaubt, meine Herren, daß wegen der Vornahme von Reparaturen der Bahn oder der Maschinen und Wagen ein Benehmen der beiderseitigen Behörden nöthig sei, so ist dies gleichfalls ein großer Irrthum.

Die Beforgung der Reparaturen wird organisationsmäßig

ganz selbstständig von der Betriebsverwaltung, ohne desfalls des weitem Rathes der Bauverwaltung zu bedürfen, besorgt.

Eben so wenig ist es die Absicht, die Baubehörde bei der Umlegung der Bahn zwischen Offenburg und Appenweier in Anspruch zu nehmen, da diese Arbeit zu der Unterhaltung der Bahn gehört.

Sie sehen, meine Herren, daß die Minorität Ihrer verehrlichen Commission von dem Geschäftsgang, der eingehalten wird, sich eine durchaus unrichtige Vorstellung gebildet hat.

Wenn einmal die Bahn in vollendetem Zustand der Betriebsverwaltung überwiesen ist, hat diese die Instandhaltung der Bahn, so wie die Beforgung des Betriebsmaterials, dies schon von vornherein, ganz selbstständig zu übernehmen und es findet deshalb kein weiteres Benehmen mit der Bauverwaltung statt, und somit existiren jene hervorgehobenen Mißstände einer Geschäftsvervielfältigung und jene Conflicte nicht. Solche können nur vorkommen und kommen nur vor bei dem Neubau, wenn die Betriebsverwaltung etwas verlangt, was die Baudirection ihrem Ermessen nach nicht für nöthig hält oder nicht in der Weise ausführen läßt, wie die Betriebsverwaltung wünscht. Wenn man den Vorschlag aus dem ökonomischen Gesichtspunkt betrachtet, so muß man es alsbald gleichfalls für eine Täuschung erkennen, indem man von einer veränderten Organisation Ersparnisse erwartet. Für die Beforgung des technischen Betriebs sind bei der Betriebsdirection, sei es nun die Direction der Posten und Eisenbahnen, sei es die Oberdirection des Wasser- und Straßenbaues, wenigstens zwei technische Räte ausschließlich nothwendig, um die vielen und wichtigen Geschäfte, welche ein so ausgedehnter Betrieb auf einer so langen Bahnstrecke erfordert, ordnungsgemäß zu erledigen. Sie werden daher nichts sparen, weil sich diese Geschäfte nicht so nebenher besorgen lassen.

Die Anstellung eines Architekten ist nicht minder ein Bedürfnis, welches mit der vorgeschlagenen Organisationsveränderung in gar keiner Verbindung steht.

Wie wir es unerläßlich oder doch überwiegend zweckmäßig halten, daß die Eisenbahn- und Postverwaltung vereinigt bleiben, so halten wir anderntheils für unräthlich,

diese doppelte Administration mit einer andern bedeutenden Verwaltung zu verbinden, da ein verantwortlicher Chef eine so umfangreiche Verwaltung, wie die Post, Eisenbahnbetrieb, Eisenbahnbau, Straßenbau, Brückenbau und endlich Fluß- und Canalbau, unmöglich gehörig überschauen könnte.

Eine weitere Frage ist die, welchem Ministerium die Post- und Eisenbahnverwaltung am zweckmäßigsten untergeordnet ist.

Ihrer näheren Bestimmung nach als einer Staatsanstalt zur Förderung des Verkehrs sollte sie zu dem großherzoglichen Ministerium des Innern ressortiren, wie denn auch die Postfachen nach dem Organisationsedict vom Jahr 1809 diesem Ministerium zugetheilt waren. Im Jahr 1813 wurde die oberste Leitung diesem Ministerium abgenommen und dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten übertragen. Im Jahr 1815 gieng sie wieder an das Ministerium des Innern zurück, bis sie vom Jahr 1820 an bis jetzt zu dem Wirkungskreise des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten gehört.

Dieser öftere Wechsel hat sicher zu jener Zeit nicht zu dem Gedeihen der Postanstalt beigetragen.

Ueberhaupt wird anerkannt werden müssen, daß Organisationsveränderungen ohne triftige Gründe und einen wirklichen reellen Nutzen nicht so leichtin vorgenommen werden sollten. Mit der Uebergangsperiode sind jedenfalls immer große Mißstände verbunden.

In Bezug auf die vorgeschlagene Unterordnung unter das Ministerium des Innern, und von dieser allein ist die Rede, erlaube ich mir an den Bericht ihrer Budgetcommission vom Jahr 1842 und an die Discussion darüber zu erinnern, und namentlich die Ansicht eines Deputirten, dem Sie in solchen Dingen ein competentes Urtheil nicht versagen werden, nämlich die Ansicht des Abgeordneten Hoffmann anzuführen; folgendes sind seine Worte: Ich möchte aber weder das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten (er wollte nämlich ein Ministerium der öffentlichen Bauten und anderer Staatsanstalten der Technik und der Industrie), noch das Ministerium des Innern mit diesem Geschäftszweige, dem Eisenbahnbetrieb nämlich, belasten, denn das letztere ist schon mit so vielen Arbeiten überladen,

daß es wohl schwerlich auch noch diese neue Zugabe gehörig zu überwachen vermöchte.

Bei diesen Verhältnissen glauben wir uns der Erwartung hingeben zu dürfen, meine Herren, daß Sie der von der Minorität beantragten Adresse nicht beizutreten für gut finden werden. Wir unsern Theils vermögen wenigstens dem Vorschlag unsern Beifall nicht zu schenken.

Oberpostdirector v. Mollenbec: Ich will die Kammer mit einer weitem Auseinandersetzung nicht ermüden, nachdem mein Herr Colleague Alles gründlich entwickelt hat, was auf die vorliegende Frage Bezug haben kann. Ich bin es aber der Ehre der Verwaltung schuldig, der ich vorzustehen berufen bin, mich über den Tadel und die Beschuldigungen auszusprechen, welche die Minorität der Budgetcommission in ihren Bericht niedergelegt hat. Es wird darin gesagt, die Ehre der Bauverwaltung, die die Verwaltung des Betriebs übernehmen sollte, sei dabei theilhaftig, daß die Eisenbahnen in gutem Stande erhalten werden. Glauben Sie wohl, daß die Ehre der Verwaltung, der ich vorstehe, nicht auch dabei theilhaftig ist, den Betrieb gut zu leiten? Ich habe es immer als eine Aufgabe der Ehre betrachtet, diese Verwaltung in einer Weise zu leiten, wie es dem Interesse des Landes und ihrer Bestimmung entspricht. Es heißt ferner in dem Bericht: durch unzumuthigen Betrieb werden Millionen auf das Spiel gesetzt. Es wird also von der Voraussetzung ausgegangen, daß diese Verwaltung die Eisenbahn auf eine unzumuthige Art betreibt, und dann wird weiter gesagt, es leite sie keine andere Rücksicht, als die mögliche Einhaltung der Fahrzeiten. Dieser Vorwurf wird wohl nicht so gemeint sein, wie er hier steht. Es liegt mir aber sehr viel an dem Urtheil, das die Commission und die Kammer von einer Verwaltungsbehörde hat, die in die tiefsten Interessen des Landes eingreift, die der Beförderung des öffentlichen Verkehrs gewidmet ist und alle Theile der Bevölkerung auf das Innigste berührt. Ich glaube, daß diese Verwaltung einen solchen Tadel nicht verdient. Sie selbst haben schon deutsche und ausländische Eisenbahnen bereist und ich glaube fest mich auf ihr Urtheil berufen zu dürfen, daß der Betrieb unserer Verwaltung keiner andern nachsteht. Ich bin weit entfernt, auf ein besonderes Lob An-

spruch zu machen, muß aber jeden Tadel dieser Art auf das Bestimmteste zurückweisen.

Buff: Auch ich muß in die Anerkennung einstimmen, die wir so eben gehört haben, daß nämlich der Betrieb unserer Eisenbahn musterhaft ist, und wenn ich den Antrag der Minorität der Commission, auf Erlassung einer Adresse, näher betrachte, so läßt er sich weder nach dem allgemeinen Standpunkt, wonach die Organisation regulirt werden soll, noch nach den besonderen Verhältnissen des Landes rechtfertigen. Bei einer Organisation kommen objectiv und subjektiv Rücksichten in Betracht. Es kommt auf die Art der Geschäfte an und auf die verfügbaren Kräfte, die diese Geschäfte besorgen sollen. In diesem Kreise der Geschäfte bestehen gewisse Verwandtschaften reeller Art und Verwandtschaften der Eigenschaften, Derjenigen, die die Geschäfte besorgen sollen. Wenn wir nun die Eisenbahn betrachten, so ist sie als Transportanstalt offenbar ein Theil der Polizei und sollte in dieser Hinsicht dem Ministerium des Innern untergeordnet sein. Dieses Ministerium ist aber mit Geschäften und verschiedenen Attributen so sehr überhäuft, daß in dessen gegenwärtigem Ressort schon eine Sonderung wünschenswerth wäre, und ich könnte also in dieser Hinsicht durchaus dem Antrag nicht beistimmen, auch noch diese wichtige und umfangreiche Anstalt jenem Ministerium zuzuwenden.

Man hat von einzelnen Mißständen der gegenwärtigen Organisation gesprochen. Bedenken Sie aber, wie jung diese Anstalt noch ist. Wenn eine so umfassende Anstalt in das Leben eines Staates eintritt, so braucht sie Jahrzehnte, bis sie sich in den Organismus der Verwaltung völlig eingeeordnet hat. Die Uebelstände, die man hier beklagt hat, die ich übrigens nicht kenne, werden im Laufe der Zeit verschwinden. Man will nun den Eisenbahnbetrieb derjenigen Behörde übergeben, welche die Baubehörde ist. Das halte ich schon von dem finanziellen Gesichtspunkte aus, wie der Herr Regierungskommissär richtig bemerkt hat, nicht für rathlich. Bei uns wird die Eisenbahnverwaltung von der Postbehörde geleitet. Ihr Personal ist dafür zahlreicher geordnet. Die Verlegung der Eisenbahnverwaltung in ein anderes Ministerium würde große Personaländerungen und ungeheure Kosten verursachen.

Es sind ferner unsere Ingenieure schon genug beschäftigt, auch wenn man ihnen diesen Zweig des Betriebs nicht noch überträgt. In dem gleichen Maße, in welchem das Rheinthal die Vortheile dieser Eisenbahn genießt, wollen, wie ich schon früher bemerkt habe, die anderen Theile des Landes bei ihren Straßen berücksichtigt sein. Ich verweise wiederholt auf den Schwarzwald. Wenn man dort die Straßen betrachtet, so wird man finden, daß unsere Straßendirection daselbst noch eine reiche Aufgabe zu erfüllen hat. Jene Straßen sind in einem jämmerlichen Zustande, wodurch das Interesse des Verkehrs durchaus nicht befriedigt ist. Es ist aber ferner nicht einmal im Interesse des Dienstes, wenn man den Betrieb der Baubehörde überträgt. Diese Behörde ist ein Collegium, das aber nur für die beengten technischen Verhältnisse bestimmt ist. Ich spreche von beengten Verhältnissen, weil sich diese Stelle nur mit denjenigen Rücksichten beschäftigt, die den Bau betreffen. Das Eingreifen der Verwaltung der Eisenbahn in die andere Verwaltung, die Beforgung des Verkehrs und das mittelbare Einwirken auf das ganze öffentliche Leben, und der Zweck, den die Eisenbahn als Verkehrsmittel erreichen soll, steht der technischen Behörde nicht zu, liegt über ihren Bereich hinaus. Es findet hier ein ganz ähnliches Verhältniß statt, wie bei denjenigen Verwaltungszweigen, bei welchen polizeiliche Rücksichten mit finanziellen concurriren. Ich frage Sie, ob unser Postwesen, das zwischen eine finanzielle und polizeiliche Betrachtung und Behandlung gestellt ist, in dem trefflichen Zustand sein würde, worin es sich wirklich befindet, wenn es dem Finanzministerium untergeordnet wäre? Gewiß nicht! Das Finanzministerium sucht in dieser Hinsicht zu sparen; allein den Zweck der Anstalt zu erreichen, das ist ihm fremder, und so ist es deshalb auch schon im Interesse des Dienstes der Eisenbahn, daß deren Verwaltung nicht der Baubehörde übergeben werde. Was schadet es auch, wenn es bei der bestehenden Einrichtung bleibt? Es ist bei uns System durch die ganze Staatsverwaltung, daß jeder Behörde consultirende, technische Mitglieder beigeordnet sind, welche letzteren die Beforgung der technischen Rücksichten obliegt, wie denn z. B. jede Kreisregierung einen Medicinalreferenten hat, dem die Beforgung der medicinischen Polizei

im technischen Moment allein obliegt. — Man hat von einer großen Verwicklung des Dienstes und von Vielschreiberei gesprochen. An dieser laborirt aber leider die ganze Staatsverwaltung, und nicht bloß bei uns, sondern in allen Ländern, und bringt uns um Das, was erreicht werden soll. Diese Vielschreiberei würde aber gerade begünstigt werden, wenn man den Plan der Minorität der Commission annähme. Denn es findet hier noch die Eigenthümlichkeit statt, daß bei der ganz raschen Entwicklung des Dienstes und der Raschheit des Eisenbahnverkehrs selbst, eine Menge von Rücksichten und einzelnen Interessen vorliegen, welche besorgt werden müssen, und jetzt auch von derjenigen Behörde, die die Eisenbahn gebraucht, auf der Stelle besorgt werden können, während, wenn die Baubehörde Verwaltungsbehörde ist, die häufigen Correspondenzen mit andern Behörden anfangen und aufhalten. Der Herr Regierungskommissär hat richtig bemerkt, daß der Zweck über die Mittel herrschen müsse. Dieser Grundsatz gilt überall und besonders hier. Was hat denn diese Eisenbahnbaubehörde zu thun? Sie hat nichts als die Mittel zum Verkehr zu liefern; allein der Gebrauch selbst ist weit davon verschieden, und was den Dienst der Anstalt betrifft, so muß dieser offenbar durch die Rücksichten des Zwecks geleitet werden. Nun ist noch zu bemerken, daß, wenn man überhaupt die Sache von einem höhern Standpunkte auffaßt, worauf ich vorhin schon hingewiesen habe, wenn man an das Eingreifen des Eisenbahndienstes in alle verschiedenen Zweige der Verwaltung und besonders auch die Verhältnisse mit dem Ausland denkt, die hier so sehr influiren, wenn einmal alle Eisenbahnen hergestellt sein werden, jenes offenbar der leitende Grundsatz sein muß. — Es stimmen, mit einem Wort, alle Rücksichten dafür, daß nicht die Baubehörde auch zugleich die verwaltende Behörde sei und ich erkläre mich deshalb gegen den Antrag der Minorität.

Weller: Der Antrag der Minorität ist sowohl von der Regierungsbank als dem Abg. Buss verkehrt aufgefaßt worden. Ich habe kein Wort davon gesprochen, daß unsere Behörde für den Straßen- und Wasserbau den Eisenbahnbetrieb leiten solle. Wenn man den Commissionsantrag aufmerksam liest, so geht er nur dahin: die Kammer

wolle in einer Adresse an den Großherzog aussprechen, daß der Bau und der Betrieb der Eisenbahn unter eine technische Centralbehörde und unter ein Ministerium gestellt werde. In dem Bericht ist weder gesagt, daß dies das Ministerium des Innern, noch der auswärtigen Angelegenheiten, noch ein anderes Ministerium sein solle, sondern man will diese Frage, als die Organisation betreffend, der Regierung überlassen, und nur auf die Nachteile aufmerksam machen, die die bestehende Trennung hat. Ich kann dem Herrn Regierungskommissär vollkommen zugeben, daß er von seinem Standpunkte (als Postbeamter) aus die Eisenbahn gut betreibt, ja sogar zu gut, wodurch von einem andern Standpunkte aus der Betrieb schlecht wird. Unsere Eisenbahn wird im Interesse des Betriebs so ausgebeutet, daß sie selbst darüber zu Grunde geht, und dies ist rücksichtlich des technischen und finanziellen Standpunktes keine gute Verwaltung. Diese Unterordnung unter zwei verschiedene Ministerien hat daher den größten Nachtheil und besteht in der ganzen Welt nicht. Es gibt keine Eisenbahn, die von zwei getrennten Oberbehörden dirigirt wird und wie die unsrige rücksichtlich des Baues unter dem Ministerium des Innern und rücksichtlich des Betriebs unter dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten steht. Am besten wäre es freilich, wenn man den Bau und Betrieb der Eisenbahn und auch die Post unter einem Ministerium vereinigen könnte. Wenn aber diese Vereinigung aus irgend einem Grunde nicht thunlich ist, so kommt die zweite Frage zur Sprache, welche Trennung sich am leichtesten ausführen läßt, und da hat der Bericht dahin entschieden, daß die Postverwaltung mit dem Eisenbahnbetrieb nicht in so naher Verbindung steht, als die Baubehörde mit der Betriebsbehörde, daß eine Trennung der Post von jenen beiden Zweigen weniger nachtheilig sein wird, als eine Trennung der Bau- und Betriebsverwaltung, wie sie gegenwärtig besteht. Die Widerlegung, die man den einzelnen Sätzen des Berichts entgegenhält, entkräftet den Hauptsatz an sich nicht, daß nämlich die Vereinigung dieser drei Zweige nach unserem Antrag am zweckmäßigsten wäre. Unter wem steht denn auch gegenwärtig die oberste Leitung der Eisenbahnbetriebsverwaltung? Das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten ist ein diplomatisches Corps.

Sein Hauptgeschäft ist nicht technischer Art und von dem Betrieb einer Eisenbahn himmelweit verschieden. Die Mehrheit der Mitglieder dieses Ministeriums beschäftigt sich gar nicht damit, sondern es befindet sich eben dort ein Respicient, der die ganze Sache besorgt. Ihm wird daher entweder Alles allein überlassen, oder, wenn sich die anderen Mitglieder darum kümmern und als Collegium handeln, so wird jener eine Sachverständige von Leuten abrotirt, die nichts davon verstehen. Eben so verhält es sich bei der Centralverwaltungs-Mittelstelle, bei der Post. Diese hat ihre einzelnen Techniker, die zwar auch bei der Collegialstelle sitzen. Man muß entweder jenen Alles allein überlassen, oder die Centralstelle leitet die Sache collegialisch, und dann stimmt wieder ein Collegium über Dinge ab, von denen die meisten Mitglieder nichts verstehen, denn davon, wie die besten Locomotiven gebaut werden u. dgl., werden die bloßen Postbeamten blutwenig wissen. Die Leistung unserer Eisenbahn, die in technischer Beziehung unter dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten und unter der Post steht, muß also entweder den wenigen Technikern, die bei diesen beiden Stellen sind, ganz überlassen werden, oder sie wird in der Hauptsache auf eine Art bewirkt, daß Diejenigen, die darüber beschließen, keine Einsicht in die zu entscheidenden Fragen haben. Bei dem Ministerium des Innern, das eine vollständige technische Mittelbehörde hat, ist dagegen das Verhältniß für unsere Eisenbahn viel günstiger. Dort haben wir die Wasser- und Straßenbaubehörde, die fast aus lauter Technikern besteht, und wenn diese über eine Frage abstimmen, so sind doch die Botanten lauter Leute, die etwas davon verstehen, und es werden solche Mißgriffe, wie wir sie erlebt haben, nicht vorkommen. Dies ist jedoch nur ein Ausweg. Wenn man die Eisenbahnbetriebs- und Baubehörde und die Post nicht unter einem Ministerium vereinigen kann, so wäre die Cohärenz der Bau- und Betriebsverwaltung enger begründet, als die Cohärenz der Post mit dem Betrieb der Eisenbahn, denn die Post ist von dem Eisenbahnbetrieb sehr verschieden und zwar so sehr, als es früher die Postverwaltung und der Poststall waren. Der Postverwaltung fiel es nie ein, die Postpferde, die sie bedarf, selbst zu halten, sondern sie überließ es dem Post-

stallmeister und benützte die Pferde, wie sie sie brauchte. Man sagt, die Post müsse auf die Eisenbahn Einfluß haben, damit diese sie gehörig befördere. Das ist unwahr. Die Züge auf der Eisenbahn werden nach ganz anderen Grundsätzen bestimmt, die Post ist es, die sich hiernach richten muß. Die Personenfrequenz, der Gütertransport und sodann die nöthigen Rücksichten auf das Betriebsmaterial bestimmen die Zahl und Zeit der Fahrten. Wir können nämlich mit einer Locomotive nur eine gewisse Zeit fahren, die Post kann und darf in ihrem Interesse keinen Einfluß darauf haben. Wir haben z. B. täglich fünf Eisenbahnzüge nach dem Norden und Süden und hierauf muß die Post ihre Insluenzen einrichten. Man wird, um der Beförderung der Briefpost willen, die Eisenbahnzüge nicht eine Minute früher oder später abgehen lassen, nicht schneller und nicht langsamer, und nicht häufiger fahren, als die technischen Bedingungen es nothwendig und räthlich machten. Wenn also behauptet werden will, es bestehe ein inniger Zusammenhang zwischen der Post und Eisenbahn, so gebe ich dieß zwar zu, jedoch nur in der Beziehung, daß die Postverwaltung sich nach der Ankunft und dem Abgang der Eisenbahnzüge richten muß, nicht aber darin, daß die Postbehörde auf die Bestimmung der Züge Einfluß haben müsse. Wenn die Betriebsbehörde, die die Eisenbahn verwaltet, der Post angibt, um diese oder jene Stunde fahre sie ab, so weiß die Post genug, und hiernach muß sie ihre Geschäfte einrichten. In diesem Zusammenhang liegt nun aber durchaus nicht die Nothwendigkeit, daß die Postbehörde auch die Eisenbahn betreibe, sondern die Postbehörde hat sich, wie gesagt, lediglich nach der Ankunft und dem Abgang der Eisenbahnzüge zu richten. So gibt z. B. der Fürst von Thurn und Taxis seine Post der Taunus-Eisenbahn mit, allein die dortigen Gesellschaften, denen die Last obliegt, die Brief- und Fahrpost unentgeltlich zu befördern, bestimmen eben, zu welchen Stunden abgefahren wird, und die Post richtet sich hiernach, wie es auch sonst in der ganzen Welt der Fall ist. In jenem Zusammenhang liegt jedenfalls durchaus gar keine Nothwendigkeit einer Behörde, die von dem Technischen der Eisenbahn gar nichts versteht, den Betrieb unserer Bahn, die Millionen kostet, zu überlassen. Der Herr Regierungskommissär

des Ministeriums des Innern selbst hat uns angegeben, die Eisenbahn sei nur für Locomotiven von 12 Tonnen Schwere gebaut worden, und nun sagen diese Herren, sie wüßten gar nichts davon. Ich muß mich hierüber sehr wundern, denn das weiß die ganze Kammer. Der Vorstand einer Verwaltung also, der gar nicht einmal weiß, wie viel Tonnen schwer seine Bahn tragen kann, wird für die Erhaltung derselben nicht so gut sorgen können, als die Leute, welche sie gebaut haben und wissen, was sie tragen kann. Man hat gesagt, die amerikanischen Locomotive seien besonders geeignet, für den oberen Theil unserer Landesbahn, indem man dort noch größere Drehscheiben einrichten könne. Warum reißt man dann aber in Mannheim und Karlsruhe die bestehenden Drehscheiben heraus und legt größere? Es handelt sich nicht bloß davon, die Drehscheiben in dem noch nicht gebauten Theile der Bahn größer zu machen, sondern sie werden überall, auch wo sie schon bestehen, geändert, weil man Locomotive kaufte, die länger sind, als die Drehscheiben groß. Solche Fehler würden nicht vorkommen, wenn die Leute, welche die Eisenbahn gebaut haben, auch das Material zu kaufen hätten. Es ist dieser Punkt so wichtig, daß die ganze Rentabilität der Eisenbahn von dem richtigen Verhältniß der Bahn selbst zu dem Betriebsmaterial abhängt. Wir haben unsere Berechnung dahin gemacht, daß die Schienen zwanzig Jahre lang halten sollen. Nun haben wir aber Schienen für Locomotive von zwölf Tonnen Schwere liegen und darauf fahren Locomotive mit 22 Tonnen Schwere, so daß die Schienen zwischen Appenweier, Kehl und Offenburg in einigen Jahren ruiniert sind, ja es sollen sogar jetzt schon neue Schienen gelegt werden. So wird unsere Bahn vor der Zeit zu Grunde gerichtet. Die Postverwaltung trifft als Post allerdings kein Vorwurf; sie mag die Sache als Post ganz gut betreiben. Allein von ihrem Standpunkt aus hat sie nicht die Fähigkeit, diejenigen technischen Anordnungen zu treffen, die zu einem solchen Betriebe absolut nothwendig sind. Wenn wir nicht die Millionen unseres Landes aus Gefälligkeit gegen die Vorstände einiger Behörden zum Fenster hinauswerfen wollen, so muß hier eine Aenderung eintreten. Man sagt, das technische Personal sei bei der Post schon da, und dieser Grund spreche also nicht dafür,

der anderen Centralbehörde den Betrieb der Eisenbahn zu-
zuweisen. Allerdings ist leider jenes Personal schon da,
allein jetzt handelt es sich um eine Vermehrung desselben
von zwei weiteren Personen, und ehe wir diese mit den
erforderlichen Besoldungen bewilligen, sollten diejenigen
Änderungen eintreten, die als nothwendig erscheinen. Es
wird immerhin leicht sein, diejenigen Techniker, die sich bei
der Post schon befinden, auch bei der anderen Behörde
unterzubringen, da diese ebenfalls mehr Leute brauchen
wird, als jetzt. Die zwei Leute aber, die neu gefordert
werden, sind unnöthig. Die Besoldungsfrage ist übrigens
von ganz untergeordnetem Interesse, und es kommt nicht
darauf an, ob man diese Leute auf ein halbes Jahr an-
stellt, und dann die Vereinigung eintreten läßt. Der
Haupt Gesichtspunkt ist der, daß die Eisenbahnbaubehörde
und die Postbehörde jede für sich allein ihre Geschäfte gut
behandeln möge, das Gesamtergebnis aber den begrün-
deten Ansprüchen des Landes nicht genügt. Die Eisen-
bahnbaubehörde baut zu schwach, die Post betreibt zu stark.
Wenn wir dann der Baubehörde vorwerfen, sie baute zu
schwach, so sagt sie, dies sei unrichtig, allein die Post betreibe
zu stark und ruiniere hierdurch die Bahn, und wenn man der
Post deshalb Vorwürfe macht, so sagt diese, warum hat
die Baubehörde nicht stärker gebaut. Solchergehalt wer-
den die Sünden bloß von dem einen Rücken auf den andern
geschoben, die Kammer hat Niemand an den sie sich hal-
ten kann, und wenn einige Jahre herum sind, so bleibt
uns bei der jetzigen Verwaltung nichts übrig, als weitere
Millionen zu bewilligen, um Fehler gut zu machen, die
man jetzt mit einigen Änderungen in der Organisation,
und mit dem Aufwand von wenigen hundert Gulden Besol-
dungen vermeiden könnte. Man hat gesagt, der Punkt
wegen der Stationsplätze sei so unwichtig, daß man
daraus keinen Grund zu einer solchen Organisationsände-
rung ableiten sollte. Ich muß allerdings zugeben, daß
wenn ich allein aus dem unterlassenen Anschreiben der
Namen auf den Stationsplätzen einen Grund für eine
solche Organisationsänderung ableiten wollte, ich die ge-
machten Vorwürfe verdiente. Allein ich habe absichtlich
eine so unbedeutende Sache herausgehoben, um damit zu
zeigen, wie selbst die einfachsten Dinge durch die bestehende

Trennung Jahre lang herangezogen werden. Schon vor
vier Jahren hat man hier von Seiten der Post gesagt:
Wir sind nicht schuldig, die Namen anzuschreiben, dieß
muß die Bauverwaltung thun, während die letztere sagt,
dieß liege der Betriebsverwaltung ob. Daraus, daß nicht
einmal solche Kappalien zu Stande kommen können, folgt
gerade die Wichtigkeit und nicht das Ungegründete meines
Antrags, denn schwierigere und wichtigere Fragen werden
unter den Nachtheilen dieser Trennung noch mehr leiden.
Der Herr Regierungskommissär sagt, seine Ehre sei so gut
bei einem ordentlichen Betrieb theilhaftig, als die Ehre der
Bauverwaltung. Dieß gebe ich zu. Er ist ein Ehrenmann,
das ist gar keine Frage. Ich wollte bloß sagen, die Ehre
Derjenigen, die die Bahn bauten, sei dabei theilhaftig,
daß der Bau gut sei und damit der Bau als ein guter
erscheine, müßten sie die Bahn auch in der Ordnung be-
treiben. Der Herr Regierungskommissär hat aber die Bahn
nicht gebaut und deshalb ist seine Ehre nicht dabei theil-
haftig, daß der Bau als gut erscheine. Weil aber die Ehre
Jener dabei theilhaftig ist, daß der von ihnen hergestellte
Bau auch lange Jahre dauere, sind sie auch bei einem
richtigen Betrieb mehr interessirt. Wenn der Herr Regie-
rungskommissär versteht, was ich sagen will, so muß er
finden, daß dies auf seine Ehre keinen Einfluß hat. Ich
glaube damit die Hauptpunkte, die gegen den Bericht gel-
tend gemacht wurden, widerlegt zu haben und empfehle
den Antrag der Minorität der Commission auf das Drin-
gendste zur Annahme. Ich muß schließlich wiederholt dar-
auf aufmerksam machen, daß derselbe durchaus nicht dahin
geht, der gegenwärtigen Behörde die Verwaltung abzu-
nehmen, und der Bauinspektion zu übertragen. Man hat
dies nur in denselben hineingelegt. Ich will den Eisen-
bahnbau und Betrieb unter eine technische Centralbehörde
gestellt haben, und nur wenn dies nicht geht, ist meine
Meinung die, daß die Post eher hievon zu trennen ist, als
Bau und Betrieb zu trennen sind, weil die Postbeamten,
vermöge ihres Geschäfts, nicht diejenigen Kenntnisse besitzen,
die erforderlich sind, um auf einen guten Eisenbahnbetrieb
die nothwendige Rücksicht nehmen zu können.

Oberpostdirector v. Nollenbec: Ich entnehme aus der
Rede des Herrn Abgeordneten mit Vergnügen, daß er in

dieser Sache von dem besten Willen und den besten Absichten befeelt sein mag. Ich habe auch nie etwas anderes geglaubt oder erwartet. Es scheint mir aber, der Herr Abgeordnete stelle sich unter dem Betrieb der Eisenbahn nur einige Beamte vor, die weiter nichts zu thun haben, als die Briefe zu taxiren, Curse einzurichten und den Abgang der Züge zu leiten. Der Betrieb ist aber ein sehr ausgedehntes Geschäft und wenn man sich unter einem Betriebsbeamten einen Postbeamten vorstellt, so hat man sehr unrecht. Es gehört sehr viel Kenntniß und Erfahrung zu diesem Geschäftszweig. Man hat deshalb auch einige Postbeamte aufgestellt, um sich die Kenntnisse für den Betrieb eigen zu machen und seit sechs Jahren betreiben diese Postbeamte die Eisenbahn. Sie sind also Betriebsbeamte, oder technische Eisenbahnbeamte geworden. Ein Zweig von diesem Betriebe ist der Bau der Bahn oder die Unterhaltung derselben, welche letztere gewiß zu den weniger schwierigen Aufgaben bei dem Betrieb der Eisenbahnen gehört. Die Unterhaltung der Eisenbahn in ihrem Wesen ist nach dem Commissionsbericht selbst als Nebensache behandelt und die Ansicht aufgestellt, als könnte man dieses Geschäft so nebenbei besorgen. Es wird aber von der Verwaltung der Posten und Eisenbahn keineswegs als Nebensache, sondern als ein für sich bestehender selbstständiger Zweig des Betriebs behandelt und muß auch in dieser Art behandelt werden. Daß Baubeamte diesen Theil des Betriebs besorgen können, zweifle ich nicht, denn wir wählen ja die Beamten, die damit beauftragt werden, aus dem Eisenbahnbaupersonal. Den gesammten Betrieb als Nebensache der Baubehörde überweisen zu wollen, würde zu großen Irrthümern und sehr traurigen Erfahrungen führen. Dieser Betrieb ist, wie schon bemerkt, ein sehr großartiges Geschäft und so wie die jegige Betriebsverwaltung für den einzigen Zweig der Bauunterhaltung besondere Techniker und Beamte nothwendig hat, so würde die Baubehörde, wenn sie den Betrieb der Eisenbahn zu leiten hätte, einer noch weit größeren Zahl von Betriebsbeamten als Betriebs-techniker bedürfen und in dieser Hinsicht gar nichts gewonnen werden. Ich glaube, daß die Betriebsverwaltung ihre Aufgabe bis jetzt gelöst hat. Was der Herr Abg. Keller von dem Zustand der Schienen sagte, ist allerdings richtig. Es trifft

aber hier weder die Bau-, noch die Betriebsverwaltung irgend ein Vorwurf, sondern es ist dieser Mißstand, wie mein Herr Colleague schon bemerkt hat, bloß eine Folge dessen, daß man Anfangs nicht zu beurtheilen vermochte, wie weit sich der Eisenbahnbetrieb entwickeln werde. Wir sind mit einem Segen überfluthet worden, den wir nicht erwarteten und haben mit unseren Maschinen nicht gereicht, sondern stärkere nehmen müssen. Hievon hat sich indessen nicht zuerst die Betriebsverwaltung, sondern schon die Bauverwaltung überzeugt, denn zur Zeit, wo dieser Verwaltung noch die Anschaffung des Betriebsmaterials oblag, hat sie die neuen englischen Maschinen angeschafft, die noch zu unseren besten Maschinen gehören und 17½ Tonnen schwer sind. Wenn also die Schienen nur darauf berechnet gewesen wären, eine Last von 12 Tonnen zu tragen, so würde die Verwaltung hier einen offenkundigen Mißgriff gethan haben. Es war dies aber durchaus nicht der Fall. Die Schienen sind zwar schwach, aber vollkommen geeignet, diese Last zu tragen. Was den Umbau der Bahn betrifft, wovon der Herr Berichterstatter gesprochen hat, so ist die Nothwendigkeit desselben nicht die Folge von den Schienen, sondern davon, daß die obere Strecke zwischen Offenburg, resp. Nehl und Appenweiler, nicht zu der Zeit in Betrieb gesetzt wurde, in welcher sie nach der ursprünglichen Berechnung hätte in Betrieb gesetzt werden sollen. Man glaubte dabei den Schienenweg mit Tannenholz belegen zu können und hat dießfalls Versuche gemacht, allein diese Versuche sind fehlgeschlagen und der Bahn auf jener Strecke ermangelt nicht sowohl an dem Zustand der Schienen, als der Langschwelen. Es ist dieß eine Folge des gemachten Versuchs und diese Bahn würde umgebaut werden müssen, ob wir Maschinen von 20 oder 12 Tonnen Tragkraft hätten. Den Tadel, der auf die Anschaffung von amerikanischen Maschinen gelegt wird, vermag ich nicht zu begreifen. Man hat für die Strecke oberhalb Freiburg, wo bedeutende Steigungen und Curven sind, Maschinen mit beweglichen Vordergestellen für zweckmäßig gehalten und die technischen Mitglieder, welche die Hauptstimme dabei hatten, haben sich entschieden für die Zweckmäßigkeit dieser Maschinen erklärt. Man hat sie deshalb angeschafft, recht wohl wissend, daß auf der ganzen oberen Strecke der Bahn die

Drehscheiben ohnehin überall größer gemacht werden müssen, ehe man noch an die Anschaffung amerikanischer Maschinen dachte. Letztere werden übrigens gute Dienste leisten und ihre Anschaffung ist daher keineswegs als ein Mißgriff zu betrachten. Vielmehr hat man nach meiner Ueberzeugung sehr wohl daran gethan, und die Erfahrung wird hoffentlich lehren, daß es so ist, wie ich sage.

Ulrich: Schon bei Berathung des Militärbudgets habe ich darauf angetragen, die Militärbauten immer demjenigen Bezirksbaumeister zuzuweisen, in dessen Bezirk sie vorkommen, um hierdurch nur die geringe Summe von 900 fl. zu ersparen. Heute handelt es sich nun aber von einer weit größeren Summe und ich theile vollkommen die Ansichten, die auf Seite 219 des Commissionsberichts unter Nr. 1 und 2 ausgesprochen sind. Mein Wunsch ist auch hier der, daß die Reparaturen und Neubauten den Straßen- und Wasserbauinspectoren zugewiesen werden, in deren Bezirk sie vorkommen, wofür ich noch den weitem Grund habe, daß der Straßen- und Wasserbauinspecteur recht gut weiß, ob etwa in Folge schlechter Witterung Fehler bei dem Ober- und Unterbau unterlaufen sind. Er weiß das schon aus den Acten, was ein frisch angestellter Bezirksingenieur der Bahn nicht weiß, sondern erst durch lange Erfahrung sich zu eigen machen muß. Ich kann die Ansicht des Herrn Regierungskommissärs nicht theilen, daß diese Leute schon mit Geschäften überhäuft seien, denn es hat sich ja ergeben, daß sie Neubauten machen können, warum sollen sie nicht auch Reparaturen nebenher zu besorgen im Stande sein? Was die Verwendung der schon angestellten Bezirksingenieure betrifft, so werden diese recht gerne wieder zu der Wasser- und Straßenbaudirection zurückkehren und es wird dann hierdurch auch dem diesfalls gefürchteten Uebelstande in leichter Weise abgeholfen werden können.

Was sodann die Verwaltungsform und die Vereinigung der betreffenden Behörden betrifft, so will ich mich nicht auf die Frage einlassen, unter welches Ministerium dieselben gestellt werden sollen, und da auch der Herr Berichterstatter erklärt hat, daß die Commission sich nicht mit Bestimmtheit hierüber aussprechen wolle, so erkläre ich mich ohne Anstand für den Antrag der Minorität.

Anlangend die Namensbezeichnung auf den Stationsplätzen, so bemerke ich, daß auf dem Stationsplatz

Ettlingen diese Anschreibung erfolgt ist und zwar mit schöner Schrift und auf schönen Stöcken. Meines Erachtens sind aber diese Stöcke sehr unzuweckmäßig aufgestellt. Wenn man in einem vornen offenen Wagen angefahren käme, so würde man dieselben leicht sehen können, allein da man in den Eisenbahnwagen nur auf der Seite hinaussehen kann, so sollten die Stöcke umgekehrt gestellt werden.

Arnsperger. Ich danke vor Allem im Namen der Techniker und besonders der Straßen- und Wasserbautechniker, von denen keiner im Augenblick in diesem Saale ist, dem Herr Berichterstatter für die gute Meinung, die er über die Techniker ausgesprochen hat und namentlich für das Lob, das er den Technikern des Straßen- und Wasserbaues erteilte. Desto auffallender contrastirt damit die Geringschätzung, mit welcher der Abg. Buss von den Technikern gesprochen hat. Er kennt nur die Techniker der frühern Zeit, und seine Ansichten sind offenbar auch in dieser Hinsicht veraltet. Er kennt nur die Schale, aber nicht den Kern. Recht sehr freut es mich, von dem Herrn Regierungskommissär vernommen zu haben, daß bereits wenigstens die Techniker, die bei der Direction der Post und Eisenbahn sitzen, in eine besondere Abtheilung ausgeschieden worden sind. Ich habe sogar von einem besondern technischen Collegium sprechen hören, allein man wird mir die Frage erlauben, wer denn das Collegium bilden solle, da es solcher Räte nur zwei sind?

Legationsrath von Böckh: Diese Beamten bleiben der Oberdirection des Wasser- und Straßenbaues zugetheilt.

Buss: Der Abg. Arnsperger hat mich mißverstanden, indem ich nur gesagt habe, die Techniker behandeln bloß die technischen Momente; aber das Eingreifen in den ganzen Staatsverband und die verschiedenen Funktionen des Dienstes liegen über ihren Gesichtskreis sachgemäß hinaus, sie fallen in's Gebiet der höheren Verwaltungsbehörde.

Schaff: Dem Antrag der Minorität der Commission liegt gewiß eine sehr gute Idee zu Grund. Wenn man aber dieselbe von ihrem Anfangspunkt bis zu ihrem Endpunkt folgerichtig durchführen will, so kommt man eben auf ein neues Ministerium in unserem Staatshaushalt. Man muß dann ein Ministerium der öffentlichen Bauten gründen und wenn Sie dieses wollen, so unterstützen Sie den An-

trag der Minorität. Dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten soll die Sache nicht gelassen werden, obgleich vielleicht dort die meisten disponiblen Arbeitskräfte wären, dem Ministerium des Innern kann man dieses ungeheure Geschäft nicht aufbürden, weil dieses ohnehin mit Geschäften überladen ist. Die Ministerien des Kriegs und der Justiz werden wohl nichts mit der Sache zu schaffen haben, und wenn nun auch das Eisenbahngeschäft wesentlich in die Finanzen einschlägt, so wünschte ich doch um keinen Preis, daß das Finanzministerium dasselbe in die Hände erhielte. Es würde zwar gewiß sehr gut für die Staatskasse ausgebeutet werden, allein die fiscalische Rücksicht würde vorherrschen, und ob man damit das fahrende Publikum befriedigte, ist eine andere Frage. Ich nehme also großen Anstand, den Antrag der Minorität zu unterstützen, denn ich sehe damit ein neues Ministerium in Aussicht gestellt, und der Hauptgrund, welcher geltend gemacht wurde, und dahin geht, derjenige, der die Eisenbahn gebaut habe, solle sie auch betreiben, weil er eine besondere Liebhaberei für dieselbe haben werde, ist ja von dem Abg. Weller selbst aufgegeben worden, indem er gesagt hat, der Betrieb solle in den bisherigen Händen bleiben. Ohne Zweifel wird er zu dieser Bemerkung darum geführt worden sein, weil er sieht, daß der Betrieb in den besten Händen ist. Die Betriebsbeamten müssen aber auch gebildet werden, denn es handelt sich hier um eine eigene Carriere. Sie sind auch schon herangebildet und man wird diese nicht auf die Seite setzen, dagegen Andern, die, wenn sie auch noch so ausgezeichnet in ihrem Fach sind, die Erfahrungen nicht haben, die die Betriebsbeamten sich erworben, das Geschäft übergeben wollen. Der Herr Abgeordnete wird bei näherer Betrachtung der Sache am Ende selbst von seinem Antrag zurückgehen, indem er sonst consequenter Weise zu der Behauptung kommen müßte, daß der Fabrikant nicht dazu taugte, eine Fabrik zu betreiben, weil er die Fabrik nicht selbst gebaut, die Maschinen nicht selbst gemacht und nur Derjenige, dessen eigenes Werk dieselben sind, das Geschäft mit Liebe und Achtung für die Maschinen betreibt, während der Andere darauf loshaust, und ihm gleichgültig ist, ob die Maschinen früher oder später zu Grunde gehen, indem seine Ehre nicht so sehr

dabei im Spiele ist, wie wenn er jene selbst gemacht hätte. Hiernach sollte auch jeder Jäger zugleich Büchsenmacher sein, indem er sonst sein Gewehr ruiniert. Zu solchen Consequenzen kommt man, wenn man den Antrag des Abg. Weller durchführen will. Ich gebe den Technikern und besonders jenen bei unserer Wasser- und Straßenbaudirection Alles, was ihnen gebührt und lasse ihnen volle Gerechtigkeit widerfahren, denn wir wissen wohl, welche ausgezeichnete Leute wir da haben und zwar nicht als Seltenheiten, sondern als Regel. Es ist dies im Ausland, wie im Inland bekannt. Ich wünsche aber, daß diese Herren viele Gelegenheit haben möchten, von dem reichen Schatz ihres Wissens im Lande Gebrauch zu machen, und an solcher Gelegenheit fehlt es auch gar nicht. Indessen muß ich dem Abg. Arnspurger bemerken, daß jetzt die Kräfte dieser Männer vorzugeweise für die Eisenbahn in Anspruch genommen sind und hierunter schon manche andere Arbeiten, besonders die Straßenarbeiten auf dem Schwarzwald und dem Odenwald, so wie der Wasserbau Noth leiden mußten. Wir wollen deshalb diesen Technikern ihre Domänen lassen, sie sollen bauen und schaffen, so viel sie nur immer können, an Geld soll es nicht fehlen. Wenn wir aber Gelder bewilligt haben, und es am Ende heißt, wo man die Leute zur Ausführung hernehmen sollte, da sie bei der Eisenbahn beschäftigt seien, so ist es zu beklagen. Nun wollen Sie aber gleichwohl, daß diese Männer in alle Ewigkeit ihre Kräfte der Eisenbahn zuwenden. Geben sie der Betriebsverwaltung die Kräfte, die sie haben muß, und mit dem Collegium, welches besteht, sind alle Mißstände beseitigt, die etwa vorhanden sein könnten. Daß Eines oder das Andere bis jetzt vorkam, das zu tabeln ist, werden wir in allen Ländern erleben, wo so große Bauten vorgenommen werden, wie bei uns, und man früher keine Erfahrung hatte. Aber die Gerechtigkeit fordert laut auszusprechen, und die ganze Kammer ist gewiß damit einverstanden, daß der Betrieb unserer Eisenbahn nicht besser von Statton gehen könne, als jetzt durch Diejenigen, denen er anvertraut ist. Es war eine große Aufgabe, einen solchen Betrieb einzurichten. Leichter dürfte es wohl sein, ihn vollständig geordnet und gegliedert in allen seinen Beziehungen zu übernehmen, allein es

fordert auch die Anerkennung und die Ehre dieser Männer, die den Betrieb bis jetzt handhabten, daß er ihnen auch ferner gelassen werde.

Gottschalk: Der Abg. Schaaff scheint halb auf dem Holzwege zu sein, indem er zu verstehen gegeben hat, daß der Fabrikant nicht Techniker zu sein brauche. Ich sage, er muß es sein und wenn er es nicht ist, so geht er zu Grund. Er kann auch nicht unter einem Ministerium der öffentlichen Bauten stehen, indem er sonst gleichfalls zu Grunde geht. Schon oft wurde hier geltend gemacht, daß die Industrie in den Händen des Staats schlecht oder nicht so vortheilhaft betrieben werde, als in den Händen der Privaten. Noch viel weniger kann sie es aber ertragen, unter zwei Ministerien zu stehen, und es ist deshalb sehr anerkennenswerth, daß die Commission auf die von ihr ausgesprochene Idee kam. Wir werden sogar noch weiter, nämlich zu der Einsicht kommen, daß ein Eisenbahndirector nothwendig ist, in welchem sich alle Verantwortlichkeit concentrirt, der eine gewisse Selbstständigkeit hat und nicht wegen jeder Kleinigkeit ellenlange Berichte an ein Ministerium machen muß. Wenn eine solche Theilung gut wäre, so müßten wir die Beaufsichtigung des Bauwesens, z. B. bei unsern Eisenwerken, auch einem Baumeister übertragen und zu Ueberwachung des Geschäftsbetriebs selbst einen Hammerschmied aufstellen. Besteht ein solcher Eisenbahndirector seine Sache gehörig, so wird der Bau und Betrieb gut geleitet werden, und ich möchte deshalb sehr wünschen, daß hierauf hingewirkt werde.

Die Discussion wird hierauf geschlossen und der unter lit. A. bezeichnete Antrag der Minorität der Commission zur Abstimmung gebracht und angenommen.

Die Discussion über den Antrag unter lit. B. wird bei schon vorgerückter Zeit auf morgen verschoben.

Die der ersten Kammer mitgetheilte Adresse in Bezug auf den Beschluß zum Antrag A. enthält die

Beilage Nr. 4.

Schluß der Sitzung.

Zur Beurkundung:

Der Präsident:

Mittermaier,

Der Secretär:

Baum.

Beilage lit. A. zum Protokoll der 56. öffentlichen Sitzung vom 14. August 1846.

Durchlauchtigster Großherzog!

Gnädigster Fürst und Herr!

Ein Mitglied der zweiten Kammer Eurer Königlichen Hoheit getreuen Stände hat in der 53. öffentlichen Sitzung vom 11. d. M. den Antrag gestellt:

Eure Königliche Hoheit in einer ehrerbietigsten Adresse zu bitten, mit allen zu Gebot stehenden Mitteln dahin zu wirken, daß die Integrität der deutschen Lande Schleswig, Holstein und Lauenburg dem deutschen Vaterland unverkümmert erhalten werde.

Die Kammer hat über diesen Antrag umständlich berathen, sofort

in Erwägung, daß die Bewohner der bezeichneten Länder durch Stammesverwandtschaft, Sitten, Rechte und Einrichtungen Deutschland angehören;

daß, als später diese Länder mit Dänemark verbunden wurden, diese Verbindung nur eine äußere und nie eine Einverleibung derselben mit der Krone Dänemarks begründende war, und der König von Dänemark nicht als solcher, sondern nur als Herzog von Schleswig und Holstein gewählt wurde;

in Erwägung, daß in den beschworenen Verträgen die Unzertrennlichkeit beider Länder, ihre constitutionelle und administrative Abtrennung von Dänemark fortwährend garantiert war, und demgemäß die Verträge stets vollzogen wurden;

in Erwägung, daß ausdrücklich nur die Erbfolge des Mannstammes in beiden Herzogthümern grundgesetzlich immer anerkannt und in Übung war, und die Bewohner dieser Länder ein Recht auf diese grundverfassungsmäßige Erbfolge haben, um so mehr, als durch die Einführung weiblicher Erbfolgeordnung eine Zerspaltung der Länder und eine Anwendung fremdartiger, den deutschen Ju-

teressen und Bedürfnissen widersprechender Regierungs- und Verwaltungssysteme eingeführt werden könnte;

in Erwägung, daß in Bezug auf Lauenburg die unverbrüchliche Erhaltung der durch den Grundvertrag von 1585, so wie durch den Provinzialtractat von 1702 bestimmten Privilegien und Successionsordnungen auch bei der Abtretung an Preußen und von dieser Krone an die Krone Dänemark garantirt wurde, und der König von Dänemark selbst bei den Huldigungsacten vom 6. December 1815, 27. Juli 1816 den Schuß der alten Rechte und Verfassungen heilig versprach;

in Erwägung, daß durch den offenen Brief des Königs von Dänemark die Bewahrung dieser Rechte und die Integrität der deutschen Bundesländer mit ihren garantirten Rechten schwer und unmittelbar bedroht ist, und die Gefahr dringend wird, daß mit dem Ausspruch der Erbfolge nach dem Dänischen Königsgesetz, sowohl die Incorporirung der Herzogthümer mit Dänemark, als auch der Einfluß dänischer Regierungsgrundsätze, Gesetze und Einrichtungen auf deutsche Bundesländer unausbleiblich erfolgen werde;

in Erwägung, daß Deutschland das höchste Interesse hat, daß diese drohenden Nachteile rechtzeitig abgewendet werden, und daß selbst in Bezug der Interessen des deutschen Handels und der deutschen Schifffahrt bei der Wichtigkeit der in den Herzogthümern gelegenen Seehäfen empfindliche Nachteile Deutschland drohen; endlich

in Erwägung, daß keine deutsche Bundesregierung ihre Pflicht verkennen kann, bei dem hohen deutschen Bunde die zur Abwendung der bezeichneten Besorgnisse geeigneten Anträge zu stellen und die gestellten mit Nachdruck zu unterstützen,

einmüthig beschlossen:

Eure Königliche Hoheit ehrerbietigst zu bitten, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln dahin zu wirken, daß die Integrität der deutschen Länder Schleswig, Holstein und Lauenburg dem deutschen Vaterlande unverkümmert erhalten werde.

Wir bringen diesen Beschluß der treu gehorsamsten zweiten Kammer in tiefster Ehrerbietung vor den Thron Eurer Königlichen Hoheit.

Carlsruhe, den 14. August 1846.

Im Namen der unterthänigst treu gehorsamsten zweiten Kammer der Ständeversammlung.

Der Präsident:

Mittermaier.

Die Secretäre:

Blankenhorn-Kraft.

Baum.

Beilage Nr. 4. zum Protokoll der 56. öffentlichen Sitzung vom 14. August 1846.

Durchlauchtigster Großherzog!

Snädigster Fürst und Herr!

Bei Berathung des Budgets der Großherzoglichen Postverwaltung für die Jahre 1846 und 1847 hat die zweite Kammer Eurer Königlichen Hoheit getreuen Stände auf den Antrag ihrer Budgetcommission und nach hierüber gepflogener Berathung in ihrer 56. öffentlichen Sitzung vom 14. dieses Monats

in Erwägung, daß die Trennung des Eisenbahnbaues und Betriebs in die zwei Centralstellen der Post- und der Wasser- und Straßenbaudirection, wovon jene unter dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten und diese unter dem Ministerium des Innern steht, nach den bisherigen Erfahrungen sich für beide nachtheilig gezeigt hat, indem sie die Kosten vermehrt, die notwendige Einheit der Verwaltung und der Verantwortlichkeit aufhebt, und vielfache auf das Ganze nachtheilig wirkende Collisionen der Ansichten der zwei Behörden herbeiführt;

in Erwägung, daß die möglich lange Dauer unserer herrlich ausgeführten Eisenbahn und unseres kostbaren Betriebsmaterials die Rentabilität der Bahn bedingt, daß die Dauerzeit des Betriebsmaterials und der Schienen aber beide wieder davon abhängen, daß bei ihrer Auswahl die

beiderseitigen auf einander wirkenden Kräfte gehörig ge- würdigt werden;

in Erwägung, daß es hiernach wünschenswerth ist, daß die technische und praktische Ausbildung unserer Wasser- und Straßenbaudirection und ihrer Inspectoren auch bei deren Erhaltung und deren Betriebe ihre gehörige Ver- wendung findet;

in Erwägung, daß die Verbindung der Post mit dem Eisenbahnbetriebe keine durch innere Bedingung nothwende- lige ist, sondern, wie das Beispiel anderer Eisenbahnen zeigt, beide ohne Nachtheil getrennt bestehen können;

in Erwägung, daß es hiernach sowohl das Interesse des Betriebs als der Erhaltung der Eisenbahn dringend nothwendig macht, daß die Bau- und Betriebsverwal- tung derselben in eine Centralstelle unter einem Ministerium vereinigt werde,

beschlossen:

Eure Königliche Hoheit unterthänigst zu bitten, über die Vereinigung der Eisenbahnbau- und Eisen- bahnbetriebsverwaltung in eine Centralstelle unter einem Ministerium die nöthige Organisation ent- werfen und den Kammern zur Zustimmung vorlegen lassen zu wollen.

Wir legen diese unterthänigste Bitte in tiefster Ehrfurcht vor dem Throne Eurer Königlichen Hoheit nieder. Carlruhe, den 17. August 1846.

Im Namen der unterthänigst treu gehorsamsten zweiten Kammer der Ständeversammlung.

Der Präsident:

Mittermaier.

Die Secretäre,

Blanckhorn-Krafft.

Mez.

Baum.