

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

57. Sitzung (17.08.1846)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

LVII. öffentliche Sitzung der zweiten Kammer der Landstände.

Karlsruhe, den 17. August 1846.

In Gegenwart der Herren Regierungskommissäre: Oberpostdirector v. Mollenberc und Legationsrath v. Böckh; später Ministerialpräsident Geheimerath Rebenius und Ministerialrath Bogelmann;

so dann

sämmtlicher Mitglieder der Kammer mit Ausnahme der Abgeordneten: Bader, Dahmen, Feder, Mez und Speyerer.

Unter dem Voritze des Präsidenten Mittermaier.

Fauth übergibt eine Petition der Stadtgemeinde Osterburken, um Wiederverleihung des Sitzes eines Oberamtes oder eines Oberamtsgerichtes.

Helbing: Bitte der Gemeinden Theningen, Nimburg, Eischetten, Bögingen mit Oberschafhausen und Ihringen, um Aufnahme der Straße von Emmendingen nach Breisach in den allgemeinen Straßenverband.

Das Secretariat zeigt an eine Petition der Gemeinde Kleineicholzheim, um Vereinigung der Confectionschulen.

Peter übergibt den Bericht über die Motion des Abg. v. Soiron, auf Uebertragung der Polizeistrafgewalt an die Gerichte.

Beilage Nr. 1.

(Siebentes Beilagenheft, Seite 367—390).

Die Tagesordnung führt zur Fortsetzung der Discussion des (auf Seite 213—230 des achten Beilagenhefts ersichtlichen) Berichts des Abg. Weller über das ordentliche, nachträgliche und außer-

ordentliche Budget der Postverwaltung für 1846 und 1847.

Präsident: Sie haben am Schlusse der letzten Sitzung die von der Minorität der Budgetcommission beantragte Adresse wegen Vereinigung der Bau- und Betriebsverwaltung der Eisenbahn in eine Centralstelle unter ein Ministerium genehmigt, dagegen habe ich schon das letzte mal erklärt, was sich auf die Budgetpositionen beziehe, müsse jetzt erst Gegenstand weiterer Erörterung werden. Auch hier besteht Verschiedenheit der Ansichten; es ist ein Minoritäts- und ein Majoritätsantrag gestellt. Was zuerst die für zwei weitere technische Beamte geforderten 3,200 fl. betrifft, so hat die Minorität nichts bewilligen wollen, die Majorität jedoch stellt den Antrag:

Für einen weiteren technischen Referenten . 1,400 fl. zu bewilligen, dagegen die im nachträglichen Budget weiter geforderten 1,800 fl. nicht zu bewilligen.

Ueber diesen Antrag ist die Discussion eröffnet. Legationsrath v. Böckh: In der letzten Sitzung haben

Sie eine Adresse an Seine Königliche Hoheit den Großherzog beschlossen, wornach die Bau- und die Betriebsverwaltung vereinigt werden soll. In wie fern diese Adresse einen Erfolg haben wird, muß die Zukunft lehren. Nehme ich an, daß sie einen Erfolg haben wird, so wird doch längere Zeit darüber hingehen, bis diese neue Organisation in's Leben treten könnte. Bis dahin kann aber die Direction der Posten und Eisenbahnen dieses weiteren Rathes unmöglich entbehren, er ist unumgänglich nothwendig, um die große Masse von Gegenständen technischer Natur, die bei dieser Verwaltung sich täglich ergeben, zu erledigen. Einem einzigen technischen Referenten ist es unmöglich, alle diese Gegenstände ordnungsmäßig zu besorgen, und außerdem auch noch die Bahn, wie es das Interesse des Dienstes verlangt, öfter zu inspiciiren. Ich glaube deshalb, daß Sie diese Position jedenfalls genehmigen sollten, wie auch die Majorität Ihrer verehrlichen Commission in Vorschlag bringt. Indes möchte ich doch auch sehr wünschen, daß Sie nicht bloß die Position in dem Betrag, wie die Majorität vorschlägt, nämlich mit 1,400 fl., sondern die ganze Forderung der Regierung mit 1,800 fl. bewilligen möchten. Es ist natürlich, daß die Regierung, wenn Sie eine geringere Besoldung bewilligen, auch nur einen jüngeren Mann anstellen könnte; es liegt aber im Interesse der Regierung, daß wo möglich hiezu ein älterer Beamter erwählt wird. Wenn nun ein älterer Ingenieur, welcher schon im Genuß einer Besoldung von 1,800 fl. sich befindet, als der tauglichste erkannt werden sollte, so wäre doch zu bedauern, wenn die Regierung wegen Beschränktheit der Mittel nicht diese Wahl treffen könnte. Gewähren Sie darum der Regierung einen nützlichen Spielraum, von dem sie keinen ungeeigneten Gebrauch machen wird, denn wenn ein jüngerer Beamter diese Stelle erhält, so wird er auch nur diejenige Besoldung bekommen, die er seinen Leistungen und seinem Dienstalter nach ansprechen kann.

Stöffer: Als der Herr Berichterstatter in der letzten Sitzung den dort angenommenen Antrag begründete, die Bau- und Betriebsverwaltung der Eisenbahn mit einander zu vereinigen, gieng er selbst von der Voraussetzung aus, daß es vortheilhaft wäre, wenn auch künftig der Post- und

Eisenbahnbetrieb unter derselben Verwaltung bliebe. Der Vortheil, der aus dieser Verbindung der Post und Eisenbahn entsteht, scheint mir ganz klar, denn, mit Ausnahme der Schnelligkeit, ist der Verkehr, der durch die Post und Eisenbahn vermittelt wird, durchaus der nämliche. Um nun erwarten zu können, daß die Briefpost- und Packwagencourse mit den Eisenbahnzügen in solcher Verbindung stehen, wie es der schnelle und sichere Verkehr erfordert, müssen eben die Post und Eisenbahn unter derselben Verwaltung wie bisher bleiben. Wenn also die Regierung sich veranlaßt fände, auf unsern Antrag einzugehen, die Bau- und Eisenbahnbetriebsverwaltung unter ein Ministerium zu stellen, so wird sie jedenfalls die Einrichtung in der Art treffen, daß die bisherige Verbindung der Post und Eisenbahn, sei es unter einem Ministerium des Auswärtigen, oder unter einem eigenen Ministerium der öffentlichen Bauten, bleibe. Bis nun Das geschieht, wird, wie der Redner der Regierung eben angeführt hat, noch einige Zeit vergehen, und bis dahin müssen die Geschäfte, welche die Unterhaltung der Eisenbahn verursacht, besorgt werden, und dazu ist jedenfalls ein weiterer Rath nothwendig, und im Interesse der Regierung liegt es, dafür einen Mann wählen zu können, der dem Dienst entspricht.

Ich glaube also den Antrag stellen zu müssen, die begehrten 1800 fl. zu bewilligen, und zwar um so mehr, weil ja, wenn die Bewilligung ganz verweigert würde, die Regierung genöthigt wäre, einen Rath der Wasser- und Straßendirection zu verwenden. Ich stimme darum für die Bewilligung von 1800 fl. und eventuell für 1400 fl.

Arnsperger: Auch ich vereinige mich mit diesem Antrag, und zwar aus folgenden Gründen: Nach dem Vorschlag der Regierung soll die Zahl der Techniker auf zwei vermehrt werden. Ich halte diese Vermehrung für unerlässlich, glaube aber auch, daß diese beiden Techniker ihrer Stellung vollkommen gewachsen sein müssen. Ich habe überhaupt die Erfahrung gemacht, und es liegt auf flacher Hand, daß wenn in einem gemischten Collegium nur zwei Techniker sitzen, diese beiden Männer von gereifter Erfahrung, und also auch von gereiftem Alter sein müssen. Die Heranziehung von Rätthen auf dem Assessorswege geht in solchen Fällen durchaus nicht an; sie ist für den Staat mit außer-

ordentlichen Nachtheilen verknüpft, denn das Collegium richtet sich nach der Ansicht dieser Männer, und wenn nun einer derselben noch ein junger Mann ist, der den Dienst erst noch kennen lernen soll, so kann seine Stimme noch nicht so gewichtig sein, als die eines erfahrenen Rathes. Ueberhaupt werden solche technische Rätthe in solchen gemischten Collegien ihre Erfahrungen in der Regel im Localdienst machen müssen, um sie nützlich anwenden zu können. Um 1400 fl. ist es gewiß nicht möglich, einen Techniker zu gewinnen, oder den gehörig zu besolden, welcher diese Stelle einnehmen soll. Ich gebe zu bedenken, daß er vier Posträthen gegenüber steht; wenn nun seine Stimme nicht sehr gewichtig ist, so wird er eben bei jeder Gelegenheit überstimmt werden. Ich glaubte darauf aufmerksam machen zu müssen, und bin versichert, daß Sie diese Gründe würdigen werden.

Schmidt v. B.: Die Majorität der Budgetcommission gieng von der Ansicht aus, daß man einen jungen Mann nehmen werde, und überdies ist in der Bewilligung von Besoldungen ein Spielraum von 400 fl. gegeben, womit man die Besoldung von 1400 fl. aufbessern kann. Ich glaube daher, daß diese 1400 fl. jedenfalls mehr als genug sind.

Weller: Sie haben in der letzten Sitzung es für zweckmäßig erkannt, daß die Bau- und Betriebsverwaltung der Eisenbahn, sowohl im Ministerium, als in der Centralstelle vereinigt werden soll, und haben eine diesfallige Adresse an Se. Königl. Hoheit den Großherzog beschloffen. Wenn diese Vereinigung zu Stande kommt, so wird nicht einmal von Seiten der Regierungsbank behauptet, daß dann noch eine Vermehrung der Techniker bei der Centralstelle nothwendig sei. Die Centralstelle der Post und Eisenbahn hat nämlich bereits zwei Techniker, die Centralstelle der Bauverwaltung hat ebenfalls mehrere Techniker, es werden deshalb nach deren Vereinigung genug Techniker zur Disposition der Eisenbahnverwaltung vorhanden sein. Allein man sagt, bis die Bitte dieser Adresse in Wirksamkeit trete, und da ungewiß sei, ob sie überhaupt in Wirksamkeit trete, soll man die Forderung der Regierung mit zwei weiteren Technikern für die Centralstelle der Eisenbahn bewilligen, weil solche im Augenblick unentbehrlich seien. Wenn

Sie das thun, dann glaube ich, daß Sie der praktischen Wirkung Ihrer Adresse gerade in den Weg treten, denn sind einmal bei der Centralstelle der Post und Eisenbahn vier Techniker angestellt, dann wird man nicht zur Effectuirung der Adresse diese Leute wiederum pensioniren. Es werden zwei neue Techniker verlangt, der eine für den Betrieb, der andere soll für die neuen Gebäude benutzt werden. Die Discussion ist einstweilen bloß über den einen eröffnet, allein man muß doch davon sprechen, daß zwei verlangt sind, damit man eine Uebersicht hat, was bewilligt werden soll. Nun liegt es aber in der Natur unseres Staatsdienstes, daß man Beamte nicht auf ein Jahr anstellen kann. Wenn Sie daher diese Bewilligung geben, so haben Sie das, was Sie durch diese Adresse vermeiden wollten, gethan, d. h., was Sie gestern beschloffen haben, heben Sie heute wieder auf. In diesem Interesse ersuche ich Sie dringend, bei dem gefaßten Beschlusse stehen zu bleiben, indem ich die Ueberzeugung habe, daß unsere Adresse nur dann einen practischen Erfolg hat, wenn wir die Geldmittel auch darnach einrichten.

Oberpostdirector v. Mollenbec: Es scheint, der verehrte Redner geht von dem Grundsatz aus, daß wenn man die Arbeiten, die bisher unter zwei Stellen vertheilt waren, nur einer überträgt, sich die Arbeiten vermindern. Ich glaube, daß er im Irrthum ist. Dadurch, daß man die Arbeit an eine andere Stelle überträgt, hört sie nicht auf, und wenn man sie einem Referenten überträgt, so ist dieser Mann eben nicht im Stande für zwei zu arbeiten. Mag eine Vereinigung statt finden, oder nicht, so wird jedenfalls die Arbeit, die bisher durch zwei Stellen verrichtet worden ist, dieselbe bleiben, und es wird dadurch die Zahl der Angestellten nicht vermindert. Wenn Sie also einen Referenten für die Post und Eisenbahn hier bewilligen, so wird er, wenn diese Stellen vereinigt werden sollen, durchaus nicht überflüssig werden, sondern er wird zwar seinen Sitz in einem andern Zimmer haben, allein die Arbeit wird die nämliche sein. Ich muß aber bemerken, daß mit diesem einen Referenten nicht geholfen ist. Der eine Techniker ist für die Instandhaltung der Bahn, der andere für die Ueberwachung des Materials und der Maschinen bestimmt. Nun aber ist von Seiten der Admini-

stration noch ein weiterer Inspector oder Bauverständiger in Anspruch genommen worden, um die zahllosen Bauten zu überwachen, wofür bis jetzt durchaus keine Vorsorge getroffen ist. Die Unterhaltung war bis jetzt sehr gering, weil die Gebäude neu sind, allein im Laufe der Budgetperiode werden Reparaturen nothwendig sein. Wenn Sie der Administration die Mittel nicht bewilligen, so sind diese Gebäude ganz dem Schutze Gottes anheimgestellt, es wird Niemand nachsehen, und ich muß darum bitten, daß Sie dies nicht aus dem Auge verlieren. Wir wollen keinen technischen Referenten, sondern nur einen Beamten, der die Hochbauten der Eisenbahn überwacht und inspiciert, mit einem Wort, einen Baumeister.

Präsident: Ich bitte, damit kein Mißverständniß entsteht, die drei Anträge zu trennen. Der Antrag der Majorität der Commission geht dahin, 1400 fl. für einen weiteren technischen Referenten zu bewilligen, der Abg. Stößer macht den Vorschlag, diesem technischen Referenten 1800 fl. zu bewilligen, die Minorität will gar nichts bewilligen. Ganz getrennt davon ist die Forderung der Regierung von 1400 fl. für einen Bau-Inspector, worüber besonders discutirt und abgestimmt werden muß.

Stößer: Also mein Antrag bezieht sich nur auf den technischen Referenten, der bestimmt ist, die Unterhaltung der Eisenbahn zu überwachen. Für den Inspector, der die Hochbauten besorgen soll, hat auch die Majorität der Commission nichts beantragt, und darum habe ich geglaubt auch keinen Antrag stellen zu müssen.

Blankenhorn-Krafft: Ich möchte doch nur die Bemerkung machen, daß über den weiteren technischen Referenten, wofür die Regierung 1800 fl. gefordert hat, nicht in der Kammer abgestimmt werden kann, bevor von Seiten eines Mitglieds ein Antrag gestellt ist; das ist noch nicht geschehen, also wird man auch darüber nicht zu sprechen haben. Die Budgetcommission hat ihn einfach aus dem Grunde verweigert, weil die Hochbauten durch die Wasser- und Straßenbaudirection besorgt werden, und sie glaubte nicht, daß man an den neuen Bauten in den ersten Jahren schon Reparaturen vornehmen müsse.

Knittel: Wenn die Hochbauten ausgeführt sind, so hat der Techniker seine Mission vollendet, und es wird deshalb

zweckmäßig sein, irgend Jemand an seine Stelle zu setzen. Ich glaube, daß die Herren, welche eine Vereinigung der beiden Branchen, der Eisenbahnbetriebs- und Bauverwaltung wollen, auch für den Bauinspector stimmen müssen. Nach Vereinigung der beiden Branchen wird es an Ingenieuren nicht fehlen, es wird aber an einem Baumeister fehlen, weil bei dem Wasser- und Straßenbau kein solcher angestellt ist. Ich glaube also, daß die Minorität und Majorität dafür stimmen werden, daß ein Baumeister angestellt werde, weil die Techniker, welche die Hochbauten geleitet haben, nur vorübergehend damit beauftragt waren, und sich mit der Beaufsichtigung der Gebäude nicht befassen können. Ich glaube aber, daß 1800 fl. zu hoch sind, daß auch mit 1200 fl. ein Bauinspector recht wohl anzustellen ist.

Oberpostdirector v. Mollenbec: Es sind nur 1400 fl. verlangt.

Knittel: Ich stelle den Antrag, daß für diesen Inspector 1200 fl. bewilligt werden, und glaube, daß diese Summe für den Anfang genügen wird.

Ulrich: Ich wiederhole hier meine früher ausgesprochene Ansicht. Gleich wie der Oberbau der Eisenbahn der Wasser- und Straßenbauinspektion sollte belassen werden, deren Bezirk die Eisenbahn durchzieht, eben so sollten die Hochbauten jenem Bezirksbaumeister überlassen werden, in dessen Bezirk sie liegen.

Schmitt von M.: Ich wollte die Ansicht des Abg. Ulrich unterstützen oder beziehungsweise sie selbst aussprechen. Ich halte nicht für nothwendig, daß ein besonderer Bauinspector für die Beaufsichtigung der Hochbauten an der Eisenbahn aufgestellt werde, denn ich glaube, es kann damit gehalten werden, wie mit andern Staatsbauten. Wenn der Bauinspector die Gebäude von allen Branchen beaufsichtigt, so sehe ich keinen Grund ein, warum bei der Eisenbahn eine Ausnahme gemacht werden soll.

Weller: Ich will mich nun über die Unterhaltung der Gebäude aussprechen, weil ich meinen ersten Vortrag hierauf nicht ausgedehnt habe. In der Sitzung vom 9. Juli 1844 hat der Herr Regierungscommissär v. Böckh ausgeführt, daß die damals verlangten Bahningenieure auch die Gebäude und Maschinen etc. zu beaufsichtigen hätten, wir haben also erst auf dem letzten Landtage bei jedem

Eisenbahnamateure bewilligt, die nach der Ausführung der Regierung schon die Instandhaltung der Gebäulichkeiten zu besorgen haben. Nun kommt man abermals und will auch bei der Centralverwaltung eine besondere Stelle zur Aufsicht hierüber haben. Es kommt eben dahin, daß die Post eine förmliche technische Mittelstelle erhält, welche die technischen Beamten der untersten Classe controllirt. Die Unterhaltung der Gebäude besorgt der Ingenieur, und nun soll noch ein eigener Referent ernannt werden, der dem Mittelcollegium darüber referirt, was an diesen Hochbauten geschehen soll. Einen solchen Referenten jetzt im Augenblick zu ernennen, wo diese Sache einer neuen Organisation unterworfen werden soll, ist gewiß unnöthig. Man hat bisher nur Leute für nothwendig gehalten, welche für die Instandhaltung der Gebäude sorgen. Diese sind bereits vorhanden und es ist darum gewiß überflüssig, bei der Centralbehörde einen eigenen Referenten zu besolden, der über diese Kleinigkeiten, welche bei der Erhaltung dieser neuen Gebäude vorkommen, Vortrag erstattet, denn auf etwas anderes kann sich sein Amt ja gar nicht beziehen. Ich glaube deshalb, die Mehrheit der Budgetcommission hatte vollkommen Recht, wenn sie sagt, dieser Referent über die Erhaltung der Hochbauten ist unnöthig, und ich fordere die Kammer auf, um so mehr bei dieser Ansicht zu beharren, weil er in dem gegenwärtigen Augenblick, wo wir um eine neue Organisation bitten, doppelt unnöthig ist. Uebrigens wird doch einer der Techniker, die bei der Mittelstelle schon angestellt sind, so viel von den Hochbauten verstehen, daß er über den Bericht eines Inspectors, daß an einem solchen Gebäude eine Reparatur nothwendig sei, der Postbehörde Vortrag erstatten kann. Ich stimme darum mit voller Ueberzeugung für Verweigerung der geforderten Summe.

Oberpostdirector v. Mollenbec: Der Herr Redner ist im Irrthum, wenn er glaubt, es handle sich um einen Referenten in Bausachen, der Inspector soll angestellt werden, um die Hochbauten der ganzen Linie zu inspiciern, er ist also, wenn Sie wollen, ein Generalinspector, von einem Referenten ist nimmermehr die Rede gewesen.

Weller: Diese Referenten sind vorhanden durch die Inspectoren, die jedes Eisenbahnamt hat.

Oberpostdirector von Mollenbec: Die Inspectoren der Hochbauten sind so mit Arbeiten überladen, daß man ihnen nicht noch ein weiteres Geschäft zumuthen kann. Ich glaube, daß Sie uns auf Jemanden anweisen, der auch bei dem besten Willen nicht im Stande ist, uns Arbeit leisten zu können. Ich zweifle durchaus nicht daran, daß das Geschäft vielleicht in den besten Händen ist, wenn die Inspectoren diese Arbeit zu überwachen haben, allein an der Möglichkeit der Ausführung muß ich sehr zweifeln, und ich glaube, wenn Sie die Bauinspectoren hören würden, würden Sie Das bestätigt finden, was ich gesagt habe.

Legationsrath v. Böckh: Wenn ich den Herrn Berichterstatter nicht mißverstanden habe, so hat er unter jenen Inspectoren keine andern gemeint, als die Bahningenieure. Diese hatten die Unterhaltung der Hochbauten bisher zu besorgen, es hat sich aber gezeigt, daß sie selbst mit ihren eigenen Geschäften so überladen sind, daß sie dieses Hochbauwesen nicht auch mit besorgen können, so wie es denn auch in der Begründung zu dem Budget weiter ausgeführt ist, daß es nicht zweckmäßig wäre, den Ingenieuren dieses Hochbauwesen zu übertragen, weil doch andere Kenntnisse dazu nothwendig sind, um eine solche Beaufsichtigung so zu leiten, wie es die Regierung verlangt. Uebrigens muß ich auch Das vollkommen bestätigen, was der Abg. Knittel bemerkt hat, daß bei der Oberdirection des Wasser- und Straßenbaues kein Baumeister angestellt ist, daß sie darum immerhin eines solchen bedarf, wenn sie dieses Geschäft zu besorgen hätte. Dieser Baumeister soll aber nichts weiter sein, als ein Bezirksinspector; da es aber nicht angeht, ihm ein specielles Bahnamt zuzutheilen, so erübrigt nichts, als ihn bei der Centralstelle anzustellen, während seine Geschäfte die sind, hinaus zu gehen, die Bauten zu untersuchen, anzuordnen, was herzustellen ist, und zu überwachen, daß die Reparaturen in der Weise ausgeführt werden, wie er es angeordnet hat, und es wird dann diesem Bauinspector auch zugleich die Beaufsichtigung der Postgebäude übertragen werden, damit wird er genügend und mehr als genügend beschäftigt sein. Es sind 23 Hauptstationen und beiläufig 300 Bahnwartshäuser, welche zu beaufsichtigen sind. Das ist doch in der Erfahrung wohl begründet, daß man alljährlich die Gebäude, wenn sie gut im Stande erhalten

werden sollen, visitiren muß, und daß alljährlich auch größere Reparaturen vorgenommen werden müssen. Es ist darum dringend nothwendig, daß ein Architekt angestellt ist, der diese Geschäfte besorgt. Der ausführende Baumeister der Bauverwaltung hat sich von selbst aufgefordert gefühlt, darauf aufmerksam zu machen, daß es durchaus nothwendig sei, Jemand für die Beaufsichtigung der neuen Gebäude anzustellen, und hat den Antrag hierauf gestellt. Die Großherzogl. Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues und die Direktion der Posten und Eisenbahnen unterstützten diesen Antrag, weil sie ebenfalls die Nothwendigkeit durchaus erkannt haben. Derjenige Baumeister, welcher die neuen Gebäude ausgeführt hat, erklärte zugleich, daß ihm seine sonstigen Berufsgeschäfte durchaus nicht erlaubten, die Beaufsichtigung und Unterhaltung der Gebäude zu übernehmen. Ich glaube, wir können diesem gewiß kompetenten Urtheil dieses ausgezeichneten Bauverständigen vertrauen, und Sie werden nur das Beste des Dienstes im Auge haben, wenn Sie dem Antrage des Hrn. Abg. Knittel Ihre Zustimmung geben.

Weller: Die Nothwendigkeit dieses Hochbauinspektors wird dadurch gerechtfertigt, daß die Bahningenieure mit Geschäften überladen seien, und also diese Arbeit nicht mehr versehen könnten, obwohl man uns von Seiten der Regierungskommission noch auf dem letzten Landtage in der Sitzung vom 9. Juli 1844 die Zusicherung gegeben hat, daß zu dem Geschäftsumfang dieser Bahningenieure auch die Unterhaltung dieser Gebäulichkeiten gehöre. Nehmen Sie sich bei diesen Budgetpositionen der Eisenbahnen in Acht, man schöpft hier mit großen Löffeln und wird bald dahin kommen, daß die schöne Einnahme für lauter Betriebskosten darauf geht, und für Verzinsung und Amortisirung des Capitals nichts übrig bleibt. Das Resultat der Eisenbahneinnahmen ist nicht so glänzend, wie die Berechnung, welche uns die Regierung macht, es hinstellt; wenn uns erst eine Berechnung der Abnutzung und der Reparaturen vorgelegt wird, werden Sie andere Augen machen. Bis dahin hüten Sie sich und bewilligen Sie nicht mehr Personal, als durchaus nothwendig ist, damit wir mit unserer Eisenbahn nicht banquerot werden.

Gottschalk: Ich bin mit dem Abg. Weller einver-

standen, die Eisenbahn wird uns dahin führen, was uns andere Einrichtungen gezeigt haben, wir werden eben immer neue Stellen schaffen, weil die Regierung der Meinung ist, daß der gesunde Menschenverstand zu gar nichts mehr ausreicht, und daß man zu jeder Kleinigkeit einen besondern Techniker haben muß. Aller Welt ist es bekannt, daß die Hochbauten ja für die Ewigkeit gebaut sind, und jetzt, nachdem sie kaum fertig sind, will man schon wieder eine besondere Stelle für die Beaufsichtigung haben. Ich sollte doch meinen, daß die bereits angestellten Herren so viel Zeit hätten, nachzusehen, wo es fehlt. Liegt es denn nicht in ihrer Weisheit, ein kleines Loch zu flicken, und wenn größere Bauten auszuführen sind, so braucht einer kein Baumeister zu sein, um die Anzeige davon machen zu können. Ueberdies haben wir ja auch Staatsbaumeister, und ich meine, auf die Art sei das Auskunftsmittel ganz füglich gefunden, besonders wenn ich sehe, wie viele Ingenieure an der Eisenbahn angestellt sind, denn es wäre doch traurig, wenn diese nicht für die Unterhaltung sorgen könnten. Sind aber größere Bauten auszuführen, so suche man sich zu helfen, wie bei andern Staatsbauten. Schaffen Sie nicht mehr Stellen, es ist ohnehin die Klage des Landes, daß man die Mittel dazu nicht aufbringen kann, und wie der Abg. Weller bemerkt hat, ist noch nicht erwiesen, ob nicht die Steuerpflichtigen nicht noch darauf legen müssen, nur um das Capital zu verzinsen.

Bogelmann: Wenn ich mich davon überzeugen könnte, daß eine Aufsicht in Beziehung auf die Unterhaltung der Hochbauten nicht nothwendig wäre, so würde ich der Ansicht der Sprecher vor mir beitreten, allein darüber sollte doch in unserm Saale durchaus keine Meinungsverschiedenheit sein, daß eine gute Aufsicht der Gebäude, wenn sie gleichwohl noch neu sind, sehr nothwendig ist, denn Das wissen die Herrn alle, daß man an dem Kleinen sehr Großes sparen, daß man bei zeitigen Reparaturen im Kleinen sehr große Auslagen vermeiden kann. Es sollte sich also nur fragen, auf welche Art die Aufsicht geschehen kann; daß sie nicht durch die Baumeister geschehen kann, die die Gebäude gebaut haben, ist durch die Regierungskommission angeführt worden, die eigentlichen Dienstgeschäfte erlauben es ihnen nicht; daß sie nicht durch die

Eisenbahn-Ingenieure besorgt werden kann, wird gleichfalls nicht zu bestreiten sein. Wenn auch diese Ingenieure soviel Zeit hätten, die Hochbauten mit zu besorgen, so haben sie doch ein spezielles, von den Hochbauten getrenntes Fach, und es wäre mir darum lieber, wirkliche Architekten zu haben, und die Ingenieure bei ihrem eigentlichen Geschäfte zu belassen. Der einfachste Weg ist unstreitig der von mehreren Rednern bezeichnete, daß diese Gebäude distriktweise den Bezirksbaumeistern überwiesen werden. Ich sehe nur darin eine besondere Schwierigkeit, daß unsre Bezirksbaumeister gegenwärtig sehr viel zu thun haben. Ich will nur daran erinnern, daß gerade in der nächsten Periode wegen Trennung der Justiz von der Verwaltung viele Baulichkeiten vorgenommen werden müssen, die ihre Kräfte ebenfalls sehr in Anspruch nehmen werden. Wenn also in dem vorliegenden Fall eine Befoldung für den Inspector nicht bewilligt wird, so wird jedenfalls eine Vorfrage dahin getroffen werden müssen, daß den betreffenden Bezirksbaumeistern eine Ansbilf gegeben wird, denn sonst ist es nicht möglich, ihnen die Unterhaltung der Eisenbahngebäude zu überweisen. Das eine oder das andere werden Sie thun müssen.

Der Antrag des Abg. Stösser, daß für einen weitem technischen Referenten 1800 fl. bewilligt werden sollen, wird verworfen, dagegen der Antrag der Majorität der Commission, 1400 fl. zu bewilligen, angenommen.

Der Antrag des Abg. Knittel, für einen Bauinspector 1200 fl. aufzunehmen, wird abgelehnt.

In Beziehung auf die Forderung von 1700 fl. für Zulagen schlägt die Commission in ihrer Mehrheit vor, nur 400 fl. zu bewilligen.

Legationstath v. Böckh: Ich erlaube mir nur eine kurze Bemerkung zu machen auf die Klage, welche in dem Bericht der Budgetcommission niedergelegt ist, daß auch in dieser Verwaltung das Bestreben der Erhöhung der hohen und Verkürzung der niedern Befoldungen wahrzunehmen sei. Die Befoldungszulagen werden nur nach reiflicher Erwägung aller in Betracht kommenden Verhältnisse, nach Leistungen und Dienstalter, kurz nur nach Verdienst ausgetheilt. Ihre Commission ist freilich nicht in der Lage, zu

beurtheilen, ob nach diesem Grundsatz verfahren worden ist oder nicht, weil ihr darüber keine speciellen Nachweisungen gegeben werden, sie also nicht in die nähern Details eingeweiht ist. Wenn der Etat der Subalternbeamten gegenwärtig verhältnismäßig nieder steht, so erklärt sich dies ganz natürlich dadurch, daß bei dieser Verwaltung gegenwärtig meistens junge Beamte angestellt sind, die noch keinen Anspruch auf den Bezug der normalmäßigen Befoldung haben.

Was ferner den Strich von 1300 fl. Befoldungszulagen betrifft, so erkläre ich, daß wir, obwohl nicht damit einverstanden, doch auch zu keiner zwecklosen Discussion Veranlassung geben wollen, und deshalb auch darauf verzichten, etwas weiteres zu sagen.

Da kein anderer Antrag gestellt ist, so erklärt der Präsident den der Commission für angenommen.

Präsident: Der Gesamtantrag der Commission modificirt sich nach den einzelnen Beschlüssen.

Bei dem außerordentlichen Budget hat in Beziehung auf die Postämter die Minorität der Commission den Antrag gestellt, „die Bewilligung der geforderten Summe an die Bedingung zu knüpfen, daß in den Städten selbst je ein Postbureau zur Abgabe auch frankirter Briefe und Fahrpoststücke beibehalten werde.“ Die Majorität der Commission beruhigt sich jedoch bei der Erklärung der Regierungskommissäre, daß solche gegenwärtig damit beschäftigt sein, diesem Mißstande, wo nöthig, dadurch abzuhelfen, daß in jeder Stadt etwa ein Kaufmann mit der Entgegennahme solcher Brief- und Fahrpoststücke beauftragt werde.

Nun muß ich zuerst den Abg. Helbing bitten, bei diesem Anlaß im Namen der Petitionscommission über die Petitionen

- a. vieler Bürger und Einwohner des 30. Aemterwahlbezirks (Bretten), um bessere Beförderung der Briefe u., von den Postexpeditionen auf die umliegenden Landorte;
- b. des Pfarrers Frank in Döggingen, des Bürgermeisters Frei und des Gemeinderaths Merk Namens der Einwohner des Amtsbezirks Hüffingen, um Reform der Amtshotenanstalt, und

e. des Pfarrers Heizmann in Unabingen und des dortigen Gemeinderaths in gleichem Betreff zu berichten.

Helbing: Der Herr Oberpostdirector hat in der letzten Sitzung der Kammer die erfreuliche Zusicherung gegeben, daß die Verwaltung gegenwärtig mit der Errichtung von Ruralposten beschäftigt sei. Diese Zusicherung überhebt Ihre Petitionscommission der Nothwendigkeit über die eingekommenen Petitionen in diesem Betreff einen ausführlichen Bericht zu erstatten, sie hält es aber doch für zweckmäßig, die Kammer von dem Inhalt derselben in Kenntniß zu setzen, was ich hiermit thun will. Der Redner verliest nun diese Petitionen und stellt den Antrag, sie mit dringender Empfehlung dem Großh. Staatsministerium zu überweisen.

Scheffel unterstügt diesen Antrag.

Legationsrath v. Böckh: Ich hoffe, daß Das, was die Petenten verlangen, und was die Petitionscommission unterstügt, bald zur Ausführung kommen wird, die Vorbereitungen werden gegenwärtig dazu getroffen, wie Ihnen der Herr Director in der Commission bemerkt hat.

Der Antrag der Petitionscommission wird angenommen.

Der Präsident eröffnet nun die Discussion über den Wunsch, „daß in jeder Stadt ein Kaufmann mit der Entgegennahme der Brief- und Fahrpoststücke beauftragt werde.“

Knittel: Ich unterstüge den Antrag der Minorität, daß in den Städten selbst je ein Postbureau zu Abgabe auch frankirter Briefe und Fahrpoststücke beibehalten werde. Selbst die Majorität, welche diesem Antrag nicht beigestimmt hat, hat zugegeben, daß es eine große Beschwerde für das Publikum sei, sich wegen jedes zu frankirenden Briefes oder Fahrpoststückes sich auf den Bahnhof begeben zu müssen. Man hat die Eisenbahn überall als ein Mittel begrüßt, den Verkehr zu heben und zu beleben, man hat geglaubt, sie gebe ein neues Mittel, dem Publikum den Verkehr so angenehm und bequem als möglich zu machen. Es scheint, man hat sich getäuscht. Wenn man eine Preisaufgabe ausgeschrieben hätte, wie dieser Verkehr unbequem und schwierig zu machen sei, die Großh.

Postadministration hätte diese Preisaufgabe glücklich gelöst. Wir haben in der vorigen Sitzung aus dem Munde der Herren Regierungscommissäre gehört, sie wollten sich zwar nicht selbst loben, aber sie müßten doch selbst sagen, sie seien hinter keiner andern Verwaltung zurückgeblieben. Ich sage, sie sind vorausgeschritten, denn ich frage, wo ist eine Verwaltung, die solche Maßregeln ergriffen hat, wie die unsrige? Andere Verwaltungen, namentlich solche, die in den Händen von Privaten sind, sind freilich gewöhnt, sich nach dem Bedürfniß des Publikums zu richten. Die Verlegung der Postbureaus an die Eisenbahnhöfe ist eine solche Beschwerde, daß man gar nicht begreifen kann, wie man dazu gekommen ist, sie zu beschließen. Man sagt freilich, das Interesse des Dienstes verlangt es; was ist aber Das für ein Interesse? Es mag freilich für den Beamten angenehm sein, daß er von seiner Thür hinaus das Ganze übersieht, während zwei Plätze schwerer zu übersehen sind, und ich glaube deshalb, wir kommen eben auf die Erklärung, die schon mehrmals in diesem Hause gegeben worden ist, daß das Interesse des Dienstes eigentlich so viel heißt, als die Bequemlichkeit der Bediensteten. Ich glaube aber, daß hier die Bequemlichkeit des Publikums, und nicht nur die Bequemlichkeit, sondern auch die durch Ausführung dieser Maßregel gefährdete Sicherheit höher anzuschlagen ist. Im Sommer kann man die Dienstboten schon einen Spaziergang machen lassen. Es ist zwar hier, wo bedeutende Cassen sind, für die Kanzleidiener sehr beschwerlich, es läßt sich aber doch ausführen, daß sie mit ihrem Geldarren hinaus fahren, wir werden höchstens in einem andern Budget noch ein oder zwei Kanzleidiener mehr zu bewilligen haben, weil die Leute mehr Zeit brauchen. Aber lassen Sie einmal den Herbst und das Regenwetter kommen, wo die Wege durchweicht sind, da wird es ein besonderes Vergnügen sein, hinaus zu spazieren und Pakete hinaus zu tragen. Es wird am Ende Noth thun, Jeder, der ein bedeutendes Geldpaket hinaus zu befördern hat, mietet sich einen Gendarmen dazu, damit er sicher anlangt. Ich stelle mir nur einen armen Kanzleidiener vor, der im Spätherbst unter Regenschauer seinen Geldarren hinauschiebt. Er kommt unter Schweiß und Mühe an's Thor und glaubt, er hätte es gewonnen,

aber siehe da, er bleibt im Noth stecken, er schafft sich ab, die Nacht bricht herein, er bringt den Karren weder vorwärts noch rückwärts. Was soll er anfangen? Soll er Jemand herbeirufen, der ihm den Karren um ein Paar Säcke leichter macht, oder soll er dabei über Nacht bleiben? Solche Beschwerlichkeiten sind mit dieser Maßregel verknüpft. Man will sich freilich die Commission damit begnügen, wenn man einen Kaufmann in den Städten damit beauftragt, daß er Pakete und Briefe übernimmt. Ich glaube, daß dies kein geeignetes Auskunftsmittel ist. Soll Das ein Anfang sein, die ganze Briefpost in die Hände der Privaten zu geben, so habe ich nichts dagegen, wir werden dann Concurrenz bekommen, das Briesporto wird dann vielleicht wohlfeiler werden, und mehr Fehler werden dann auch nicht vorkommen, als wir in der letzten Sitzung haben rügen hören. Aber wenn ein Kaufmann gewissermaßen als Commis aufgestellt werden soll, so muß ich mich dagegen erklären, denn es wird kein Kaufmann seine Correspondenz in die Hände eines Andern geben wollen. Mein Herr Nachbar sagt, das sei Eifersucht, allein das ganze Geschäftsgeheimniß liegt oft in der Adresse des Briefs, und wenn es in der Hand des Concurrenten liegt, diesen Brief einen oder zwei Tage liegen zu lassen, so ist dies ein gefährliches Experiment. Ich unterstütze darum den Antrag der Minorität, daß in den Städten selbst ein Postbureau zur Aufgabe von frankirten und unfrankirten Briefen und Paketen beibehalten werde, und werde nur, wenn der geehrte Herr Regierungscommissär diese Zusicherung gibt, meine Zustimmung zu der Geldbewilligung geben.

Kapp unterstützt den Antrag des Abg. Knittel und bemerkt, daß es in vielen Fällen unzweckmäßig ist, einem Kaufmann die Correspondenz seines Concurrenten in die Hände zu geben. Uebrigens sehe ich die Post als eine so bedeutende und große Anstalt an, daß ich nicht glaube, daß man hier Gründe der Sparsamkeit walten lassen sollte.

Zittel: Ich muß den Abg. Knittel vor allen Dingen fragen, läßt sich das Ding ohne Geld machen? Das ist doch eine merkwürdige Behauptung, was das für ein Jammer sei, bis vor das Thor die Pakete zu tragen, und auf dem Land hat man drei bis vier Stunden bis zu dem

Bureau. Je mehr man eben gibt, desto mehr will man haben. Man soll zuerst die Anforderungen auf dem Lande befriedigen, ehe man jede mögliche Bequemlichkeit nur Denen zuschiebt, die den Vortheil haben, gerade in einer Stadt zu sein.

Knapp schließt sich diesen Aeußerungen an.

Legationsrath v. Böckh: Durch die Verlegung der Post an die Bahnhöfe entstehen allerdings für das Publikum einige Beschwerlichkeiten, das läßt sich nicht läugnen, darum beabsichtigt auch die Regierung, Einrichtungen zu treffen, welche die daraus entstehenden Unbequemlichkeiten so viel als möglich zu beseitigen geeignet sind. Das kann nur auf zweierlei Weise geschehen; entweder muß man förmliche Postbureau's in den Städten belassen, oder man errichtet durch Privaten zu besorgende Postaufgaben, wobei immer nicht gesagt ist, daß es Kaufleute sein müssen, die diese Postaufgabe besorgen, es können andere Gewerbsleute sein, es kommt nur darauf an, daß es Leute sind, die den ganzen Tag zu Hause sind. Wenn man solche Postaufgaben hat, wo man nicht nur Briefe, sondern auch kleine Geldpakete aufgeben kann, so ist den billigen Ansprüchen des Publikums doch ziemlich Genüge geleistet. Man würde sich recht gerne dazu verstehen, Postbureau's in den Städten zu belassen, wenn nicht ein beträchtlicher Aufwand damit verknüpft wäre. Man müßte einen besondern Postgehülfen und Conducteur anstellen, man müßte ein Local miethen, und es im Winter feuern und beleuchten. Wenn man alle diese Kosten zusammen rechnet, so kommt man nahezu auf einen Aufwand von 2,000 fl., ein Aufwand, der doch nicht ganz im Verhältniß zu den Vortheilen steht, die dadurch erreicht werden.

Brentano, Hägelin und Welker sprechen sich in ähnlichem Sinne wie der Abg. Knittel aus, und unterstützen dessen Antrag, worauf der Präsident die Discussion schließt und den Antrag des Abg. Knittel die Regierung zu bitten, daß in den Städten selbst je ein Postbureau zur Abgabe auch frankirter Briefe und Fahrpoststücke beibehalten werde, zur Abstimmung bringt, welcher auch von der Kammer angenommen wird.

Hinsichtlich der von Mannheim, Lahr, Freiburg

und Pforzheim eingekommenen Petitionen, um Ermäßigung des Briefportos und Aufhebung der Briefzustellungsgebühren, stellt die Minorität der Commission den Antrag: Seine Königliche Hoheit den Großherzog um eine Gesetzesvorlage zu bitten, dahin gehend:

1. Daß nur ein gleiches Porto für jeden im Großherzogthum Baden zu befördernden Brief und zwar für jede Distanz erhoben werde;
2. Daß solches auf drei Kreuzer für den einfachen Brief, und so verhältnißmäßig nach dem Gewichte mäßig steigend, festgesetzt werde;
3. Daß die Erhebung desselben durch zu verkaufende gestempelte Briefcouverts zu geschehen habe;
4. Daß die Zustellungsgebühr hierunter begriffen, daher der Bestellungskreuzer aufgehoben werde.

„Die Mehrzahl trägt nebst empfehlender Ueberweisung an das Großh. Staatsministerium darauf an, in der vorgeschlagenen Adresse, aus den angeführten Gründen, nur einfach um zeitgemäße Ermäßigung des Briefportos zu bitten.“

Ein weiterer Antrag der Commission geht dahin, „in der vorgeschlagenen Adresse die Regierung zu ersuchen, sich zu bemühen, daß durch abzuschließende Staatsverträge ein den Bedürfnissen der Zeit entsprechender allgemeiner Posttarif für ganz Deutschland eingeführt werde.“

Weller: Ich habe in dem Bericht schon die Petitionen angeführt, welche über diesen Gegenstand eingekommen sind; inzwischen ist noch eine weitere von Mosbach eingekommen, die sich der allgemeinen Bitte um Portoermäßigung anschließt, sie wird also auch durch den Beschluß der Kammer ihre Erledigung erhalten können.

Legationsrath v. Böckh: Hochgeehrte Herren! Ihre verehrliche Budgetcommission macht der Regierung den Vorwurf, daß sie bei den in jüngster Zeit stattgefundenen Postreformen unthätig geblieben sei, und die europäischen Verbesserungen im Postwesen spurlos an sich habe vorübergehen lassen; dieser Vorwurf ist nicht gerecht, die Regierung ist nicht unthätig geblieben, sie hat die Reformen mit gespannter Aufmerksamkeit verfolgt und auch Nutzen daraus zu ziehen gewußt; sie ist nur passiv geblieben in Beziehung auf die Reform im Innern, weil sie glaubte, vor Allem

ihre Postverhältnisse mit denjenigen Staaten, mit welchen sie in unmittelbarer Beziehung steht, und welche den Reformweg bereits betreten hatten, neu ordnen zu müssen. Sie hat darum in der jüngsten Zeit neue Verträge mit Oestreich, Baiern, Sachsen und Frankreich abgeschlossen. Die Postverwaltung hat sich auch bemüht, das correspondirende badische Publikum an den Vorteilen Theil nehmen zu lassen, welche man in Preußen durch Herabsetzung des Portotarifs den dortseitigen Unterthanen gewährt hat, und es ist auch ihren Bemühungen gelungen, einen Vertrag zu Stande zu bringen, welcher der gegenseitigen Correspondenz einfache und wohlfeile Taxen sichert, ohne daß dem großherzoglichen Aerar dadurch bedeutende Opfer aufgelegt werden. Dadurch ist zugleich zu einem einfachen Taxensystem die Bahn gebrochen, indem es ungerecht wäre, die innere Correspondenz theurer zu halten, als die internationale. Wenn wir darum mit der Commission der Ansicht sind, daß es zeitgemäß sei, das Porto im Großherzogthum herabzusetzen, so sind wir keineswegs durch die offenbaren Uebertreibungen, die sich in den Petitionen vorfinden, dazu bestimmt. Die Petenten beklagen sich mit Unrecht, daß der badische Portotarif zu den höchsten in Europa gehöre, und die Concurrenz mit dem Auslande unmöglich mache. Die zum Beweis angeführten Beispiele widerlegen diese Behauptung auf das unzweideutigste. Es wird angeführt, ein Brief von Mannheim nach Karlsruhe zahle 6 Kreuzer und ein Brief von Mannheim nach Lahr sogar 10 Kreuzer, während ein Brief von Mannheim nach Wien nur 20 Kreuzer und von Mannheim nach Passau nur 12 Kreuzer zu zahlen habe. Wenn man den österreichischen Tarif in Anwendung bringt, so ersieht Sie, daß der Brief von Mannheim nach Karlsruhe nicht nur nicht 6 Kreuzer, sondern sogar 7 Kreuzer zahlt, ja daß sogar ein Brief von Karlsruhe nach Durlach oder von Mannheim nach Ladenburg, der gegenwärtig eine Tare von 2 Kreuzer zahlt, mit einem Porto von 7 Kreuzern zu belasten wäre, und jener Brief von Mannheim nach Lahr würde, wenn man ihn nach österreichischer Weise tarirt, sogar 15 Kreuzer kosten, also um ein Drittel theurer sein. Ueberhaupt ist der ganze österreichische Tarif viel höher, als der gegenwärtig badische. Die beiden entferntesten Städte des Großherzog-

thums sind Constanz und Wertheim. Ein Brief aus einer dieser Städte in die andere zahlt 14 Kreuzer, er würde aber nach dem österreichischen Tarife tarirt auch 14 Kreuzer zu entrichten haben. Es stellt sich also heraus, daß Sie einen sehr schlechten Tausch machen würden, wenn Sie den österreichischen Tarif dem gegenwärtigen badischen substituiren wollten, weil dadurch alle Taxen ohne Ausnahme in beträchtlicher Weise gesteigert würden. Der bairisch-badische Tarif ist wohl ein billiger, aber wenn man ihn anwendete auf eben jene beiden Beispiele, so würde doch auch der Brief von Mannheim bis Karlsruhe 8 Kreuzer und jener von Mannheim nach Lahr 12 Kreuzer kosten, also ebenfalls theurer sein. Uebrigens ist sonst der interne Posttarif allerdings billiger, als der unsrige, namentlich für entferntere Strecken; es würde ein Brief von Constanz nach Wertheim nach dem bairischen Tarif 12 Kreuzer und nach dem preussischen sogar nur 10½ Kreuzer kosten, während er gegenwärtig 14 Kreuzer zahlt. Selbst der Entwurf, welcher der letzten französischen Abgeordnetenkammer vorgelegt worden ist, enthält bei den meisten entfernteren Strecken höhere Taxen als der badische Tarif. (Der Redner zeigt dieß durch einige Beispiele und fährt dann fort:) Sie sehen also, wie aus der Luft gegriffen jene Behauptungen sind, daß der gegenwärtige badische Tarif einer der höchsten in Europa sei, daß er den Handel belaste und ihm die Concurrenz mit andern Staaten unmöglich mache; Sie werden darum auch begreiflich finden, daß kein sehr dringendes Bedürfnis bis jetzt vorliegt, den badischen Portotarif zu ermäßigen.

Wenn die Budgetcommission in erster Reihe das englische Pennyssystem vorschlägt, so müssen wir offen gestehen, daß wir, wenn wir auch dieses System nicht geradezu verwerfen wollen, demselben doch nicht zugeneigt sind. Wir halten es nicht für gerecht, und den finanziellen Verhältnissen des Großherzogthums nicht entsprechend; nicht gerecht, weil es auf das Maß der Dienste und auf die Kosten keine Rücksicht nimmt, während doch im Princip der gleichen Vertheilung der Lasten liegt, daß die Unterthanen zu allen Staatsanstalten in dem Verhältniß beitragen sollen, in welchem sie davon Gebrauch machen und Nutzen ziehen. Wir sind diesem System ferner entgegen, weil es mehr

gewährt als nothwendig ist, um dem Postverkehr eine erwünschte Entwicklung zu gestatten, weil es mehr verlangt, als das finanzielle Interesse zuläßt. Unsere Staatscasse muß in der jetzigen Zeit, wo alle Ausgaben in raschem Zunehmen begriffen sind, sich ihre Hilfsquellen erhalten, und kann darum auch die Reineinnahme der Postverwaltung nicht entbehren, denn sie ist zur Dotirung der Eisenbahnschuldentilgungscasse bestimmt. Darüber kann man sich aber nicht täuschen, daß durch Einführung des englischen Penny-systems ein großer Ausfall entstehen würde, während wir doch Staatsverbindlichkeiten haben, die nicht unerfüllt bleiben dürfen, ohne den Staatscredit im höchsten Grade zu gefährden. Wir glauben darum, daß ein System mit wenigen Entfernungsstufen und geringen Sätzen das unserm Lande erspriesslichste ist. Wir machen jedoch keinen Vorschlag, weil die Regierung noch keinen Beschluß gefaßt hat, und es beruht auf einem Mißverständnis, wenn der Bericht sagt, daß von Seiten der Regierungscommissäre in der Budgetcommission eine Gradation von 2, 4, 6 und 8 Kreuzer vorgeschlagen worden sei. Es war dies nur eine hingeworfene Idee, aber kein wirklicher Vorschlag.

Was dann noch den Antrag betrifft, in der vorgeschlagenen Adresse die Regierung zu ersuchen, sich zu bemühen, daß durch abzuschließende Staatsverträge ein den Bedürfnissen der Zeit entsprechender allgemeiner Posttarif für ganz Deutschland eingeführt werde, so will ich nur bemerken, daß die Regierung von ganzem Herzen in diesen frommen Wunsch einstimmt. Sie glaubt die Zusicherung geben zu können, daß sie seiner Zeit Alles beitragen werde, was in ihren Kräften steht, um eine solche Vereinigung zu Stande zu bringen.

Litschi: Ich unterstütze im Allgemeinen den Antrag auf Ermäßigung des Briefporto's und Aufhebung des Bestelungskreuzers, und glaube, daß dieser Zweck durch den Antrag der Majorität der Commission erreicht wird. Ich erlaube mir hauptsächlich nur auf einen Punkt aufmerksam zu machen, der den schriftlichen Verkehr außerordentlich erschwert, es sind dies die Gradationen, nach welchen das Porto mit Rücksicht auf das Gewicht wächst. Dadurch ist der Gebrauch der Briefpost wirklich manchmal auf arge Weise erschwert, es kann auf diese Weise ein Brief mit

einem Gewicht von acht Loth auf eine Taxe von 2 fl. 42 kr. und sogar noch weiter hinauf steigen, was offenbar in keinem Verhältniß mit den Transport- und Bestellungskosten ist. Das Steigen des Porto's hängt oft davon ab, ob man den Brief in eine Couverte einschickt, oder ob man mehr oder weniger Siegellack gebraucht. Man ist eben dadurch in die Nothwendigkeit gesetzt, sich der Briepost gar nicht zu bedienen, sondern des Packwagens, was der Staatscasse gar keinen Gewinn, sondern Verlust bringt. Selbst für Fahrpoststücke sind die Taxen zu hoch, besonders auch darum, weil schon ein Viertels- oder ein halbes Loth eine bedeutende Differenz ausmacht. Eben so halte ich den Bestellskreuzer für etwas sehr lästiges, weil ein Zwang damit verbunden ist. Für Leute, welche eine große Correspondenz haben, ist dies sehr drückend und ich glaube, daß die frühere Einrichtung wieder hergestellt werden sollte, wornach es den Leuten frei stand, die Briefe selbst abzuholen und auf diese Weise den bedeutenden Aufwand von einem Kreuzer für den Brief zu sparen.

Bassermann: Ich will dem Abg. Litschgi nur bemerken, daß die Abschaffung des Briefkreuzers 20,000 fl. auf das Budget werfen würde, und wenn auch der Grundsatz nicht überall durchgeführt werden kann, daß Derjenige die Auslage bezahle, der den unmittelbaren Nutzen davon zieht, so sollte man doch da diesen Grundsatz praktisch lassen, wo er schon praktisch ist.

Litschgi: Ich glaube dies auch, allein auf etwas erlaube ich mir den Abg. Bassermann aufmerksam zu machen. Wenn ein Briefträger fünfzig Briefe bringt, also nur einen Gang macht, so bezieht er 50 kr. davon, was offenbar zu viel ist. Hier sollte Abhilfe geleistet werden.

Knapp: Ich habe in früheren Jahren den Vorschlag gemacht, einen einfachen Tarif für alle Briefe einzuführen. Diese Maßregel zeigt sich mit jedem Tag nothwendiger und zweckmäßiger. Eine weitere Bequemlichkeit würde dann darin bestehen, daß gestempelte Couverten verkauft werden, die den Brief frei machen, er mag so weit gehen, wie er will.

Baum: Man mag für den Antrag der Majorität oder Minorität stimmen, so wird jedenfalls auch darauf Rücksicht genommen werden müssen, daß etwas über den Bestellskreuzer verfügt wird. Bis dahin wünsche ich,

daß der Briefkreuzer nicht abgeschafft oder auf das Porto geschlagen werde, wie der Abg. Kettig auf dem vorigen Landtage vorgeschlagen hat. Es gibt nämlich sehr viele Leute, die mit Briefen behelligt werden, für die sie den Bestellskreuzer bezahlen müssen, und das ist ein großes Opfer. Es könnte durch eine Verfügung der Großherzoglichen Ober-Postdirection an die Postämter ganz einfach dadurch geholfen werden, daß der Bestellskreuzer auf das Porto geschlagen wird. Der Abg. Kettig hat mit Recht darauf aufmerksam gemacht, daß selbst der Aufgeber eines Briefs an einen Höhergestellten in die unangenehme Lage kömmt, dem Adressaten einen Kreuzer aus der Tasche zu locken, oder er muß den Kreuzer in den Brief hinein legen, und dadurch erhöht sich das Porto.

Fauth: Ich trete der Ansicht des Abg. Litschgi bei und will nur auf das Moment aufmerksam machen, daß die Abschaffung des Briefkreuzers auch im Interesse der Post liegt, weil mit dem Herausgeben auf die Geldstücke viele Zeit verloren geht, die der Briefträger für etwas Besseres benützen könnte.

Helbing: Die hohen Portosätze lasten außerordentlich schwer auf dem öffentlichen Verkehr, und mir scheint, daß gerade diejenigen Staaten, die sich der größten Intelligenz rühmen, den geistigen und Handelsverkehr durch diese hohen Sätze am meisten beschweren. Gerade diejenigen Mittel, die den Wohlstand zu befördern geeignet sind, werden als Finanzquelle benützt, und wie drückend dies auf dem Handel lastet, will ich Ihnen durch einige Beispiele nachweisen. Briefe von Wien oder Triest kosten nur ein Drittel von dem, was Briefe von Leipzig und Berlin kosten. Ich stimme vorderhand für den Antrag der Majorität, und hoffe, daß vielleicht später noch größere Erleichterungen, wie sie die Minorität vorschlägt, nachkommen werden.

Weller: Der Herr Regierungscommissär hat behauptet, unsere Tariffätze seien im Vergleich zu denen anderer europäischer Staaten doch nicht zu hoch. Er hat zu diesem Zweck Vergleiche mit Oestreich und Frankreich angestellt; allein die Vergleichung der Tarife dieser Staaten mit den badischen ist in der Art, wie solches der Herr Regierungscommissär nur für kleine Strecken gethan hat, ganz unzulässig. Man hat aus einem solchen für einen großen Staat

gegebenen Tarif die dort allerdings zu hoch tarifierten kleinen Entfernungen herausgerissen, und sie mit unserm kleinen Baden verglichen. Der österreichische Tarif ist dadurch nieder, daß er für große Entfernungen geringe Taxen hat, er hat aber dabei allerdings den großen Fehler, daß er für nahe Entfernungen zu große Taxen festsetzt, denn es ist anerkannt, daß das Interesse des Ackerbaues, der kleinen Gewerbe, der Familien &c. durch hohe Tarife für kleine Entfernungen ungerecht belastet werden. Ich habe eine Tabelle vor mir, worin der Durchschnitt des Briefportos in ganz Europa berechnet ist, und hiermit verglichen erscheint unser badischer Tarif als einer der höchsten, wenn man die ganzen Entfernungen anschlägt, und nicht blos einige beliebige sachdienlich auswählt. Wir mit diesem hohen Tarif liegen in der Mitte Europas, und wir haben bisher viel Transit-Porto bezogen; dieß muß aber wegfallen, wenn wir mit unserm Tarif nicht heruntergehen. Denn ein Brief von Mannheim nach Amsterdam kostet, z. B. in der Rheinschanze aufgegeben, viel weniger, als wenn die Aufgabe in Mannheim geschieht, weil Baiern mit Preußen einen Vertrag abgeschlossen hat.

Oberpostdirector von Mollenbec: Ich muß dieß auf das bestimmteste widersprechen.

Weller: Ein in Mannheim aufgegebenener Brief nach Amsterdam kostet 35 fr., während er in der Rheinschanze aufgegeben, nur 25 fr. kostet. Auch für andere Routen ist das Porto dort wohlfeiler, und wir sind darum genöthigt, unsern Tarif herabzusetzen, wenn wir nicht unsern ganzen Transit verlieren wollen. Selbst Thurn und Taxis, das die Post als ein Vieh ausbeutet, hat dieß eingesehen, und bereitet dermalen Herabsetzungen seines Porto vor, wie öffentliche Blätter melden. Wir haben neben der Ausbeutung auch für das Interesse der Landesangehörigen zu sorgen. Wenn nun sogar Thurn und Taxis die Nothwendigkeit eingesehen hat, sein Porto herabzusetzen, so werden wir gewiß doch um so mehr aufgefordert sein zu folgen, als wenn solches nicht geschieht, man die Briefe von Frankfurt nach der Schweiz, die uns bisher viel eingetragen haben, via Stuttgart schicken wird, und uns dann das Porto ganz entgeht.

Man glaubt, das englische Pennysystem sei für unser

Land nicht anwendbar, man stößt sich an der Länge unseres Landes. Ist es denn von Odessa nach Petersburg, oder von Dover bis an die Schottlands-Inseln weniger weit, als von Constanz nach Wertheim? Diese kleine Begünstigung, die die entfernten Orte erhalten, ist nicht von solcher Bedeutung, daß man diese Einrichtung, die vielleicht die Hälfte aller Postbeamten entbehrlich machen würde, für eine Ungerechtigkeit ansehen sollte. Der Vortheil besteht nämlich darin, daß die Briefe dann nicht mehr tarifiert werden, und keine stundenlange Berechnungen stattfinden müssen, denn die Post selbst, oder ein Kaufmann verkauft aus Auftrag der Post die Pennystempel, welche man dann zur Versendung benützt. Hierdurch wird die Hälfte des Personals erspart, was gewiß bei uns auch zweckmäßig sein würde, denn wie gering ist der Netto-Ertrag der Post von nur 200,000 fl. jährlich, im Vergleich zu einer Brutto-Einnahme von einer Million. Allein bedenken Sie, was hat in England das Publicum gewonnen, welches nun für 3 fr., ohne daß die Staatscasse gefährdet ist, seine Briefe in ganz England befördert erhält. Achtzig Millionen Briefe wurden dort vor jener Herabsetzung jährlich von der Post befördert, jetzt werden 260 Millionen versendet, das Publikum hat also jetzt 3 mal mehr Nutzen von der Post, als es vor dieser Herabsetzung der Fall war, wo der größte Theil der Einwohner Englands durch das hohe Porto verhindert war, Briefe zu schreiben und zu erhalten. Es ist also das Interesse des Handels, der Finanzen und der Gewerbe zugleich befördert, was auch bei uns eintreten würde. Die Correspondenz wird sich gewiß mehren, wenn man ein solches einfaches System einführt, die Kosten der Postverwaltung werden auf das möglichst geringe Maß herabgesetzt, und das Resultat würde gewiß zur allgemeinen Zufriedenheit ausfallen. Wenn man sich aber zu der Durchführung einer solchen Maßregel nicht entschließen kann, so werde ich wenigstens der Ansicht der Majorität beitreten. Mit Bedauern habe ich die Erklärung der Regierung vernommen, daß die Äußerung des Hrn. Regierungskommissärs in der Budget-Commission nur seine Privatmeinung war, ich habe sie für eine officiële Mittheilung gehalten, denn die Regierungskommissäre haben dort nicht ihre Privatmeinung,

sondern die Ansicht der Regierung zu äußern. Wenn also ein Irrthum vorgekommen ist, so ist er von Seiten der Regierungs-Commission, und nicht von Seiten des Berichterstatters verschuldet. Ich bleibe jedoch eventuell bei dem Antrag der Minorität der Commission.

Oberpostdirector von Mollenbec: Meine Herren! Sie haben in der sehr langen Rede verschiedene Theorien vernommen, die aber zum Theil offenbar auf einem Irrthum beruhen. Mit den Taxen, von welchen der Herr Redner spricht, verhält es sich nicht so wie er angeführt hat, mir ist wenigstens nicht bekannt, daß von Seite der königlich bayerischen Postadministration mit Preußen oder Holland in neuerer Zeit ein Vertrag abgeschlossen wurde. Was der verehrte Redner hinsichtlich der Transitcorrespondenz sagt, ist mir eine neue Theorie. Ob auf dem Brief steht via Mannheim oder via Würzburg, ist ziemlich einerlei, er zahlt eine durch Verträge bestimmte Tare, gleichgültig, welchen Weg er macht. Ob der Brief nach Paris über Straßburg oder Metz geht, ist hinsichtlich des französischen Porto ganz einerlei, indem nach den neuern und auch nach den früheren Verträgen die Vergütung ohne Rücksicht darauf berechnet wird, welchen Weg die Post macht. Wenn also der Herr Berichterstatter glaubt, daß dadurch eine große Vertheuerung entsteht, so ist er offenbar im Irrthum.

Was die Herabsetzung der Taxen im Allgemeinen betrifft, so glaube ich auch, daß es an der Zeit ist, mit den Taxen herunter zu gehen. Die Großherzogliche Oberpostadministration hat in allen ihren Verträgen dahin gewirkt, eine Ermäßigung der Taxen gegenüber dem Auslande herbeizuführen, und es ist ihr auch gelungen. In der neuern Zeit ist mit Sachsen ein Vertrag abgeschlossen worden, wonach das Maximum für einen Brief auf 19 kr. festgesetzt wurde. Daß Thurn und Taxis das Porto herabgesetzt hat, ist mir nicht bekannt. (Weller: Ich habe gesagt: herabsetzen will.) Zur Zeit ist es noch nicht geschehen. Mein verehrter Hr. Colleague hat Ihnen bemerkt, daß die Behauptung, daß das badische Porto zu den höchsten in Europa gehöre, irrig ist, ich kann Das nur wiederholen. Uebrigens wird die Postadministration mit allen Kräften dahin wirken, daß eine Ermäßigung des Portos, wo möglich in ganz Deutschland, bewirkt wird. Gegen das Penny-

System muß ich mich aber ganz bestimmt erklären. Die großen Vortheile, die gerühmt wurden, sind mir nicht bekannt. Es gibt auch noch einen sehr bedeutenden Ausfall in England, und Sie würden sich gewaltig wundern, wenn wir die Briestare auf 3 kr. herabsetzten, und am Ende vom Jahr die Zusammenstellung über die Ueberschüsse machten. Wenn wir 100,000 fl. an dem Reinertrag verlieren würden, so glaube ich, daß dies mit der Ansicht der Budgetcommission nicht ganz im Einklang wäre.

Was die Abschaffung des Bestellungskreuzers betrifft, so hat die Postverwaltung ihrer Seite gewünscht, daß der Bestellungskreuzer aufgehoben werde. Man hat darüber von Seiten des Großherzoglichen Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten Nachweisungen verlangt, und diese haben natürlich eine andere Ansicht bei der hohen Stelle begründet, als die Postadministration im allgemeinen Interesse und nur aus dem Gesichtspunkt das Publikum zu erleichtern gewünscht hat. Nur bei den Postämtern würde die Aufhebung des Bestellungskreuzers einen Ausfall von wenigstens 20,000 fl. herbeiführen. Es kommt aber dabei sehr wohl zu bedenken, daß bei allen Postexpeditionen im Großherzogthum, deren Zahl 130 bis 150 ist, die Briefe von den Posthaltern oder von ihnen dazu aufgestellten Leuten gegen Ueberlassung des Bestellungskreuzers besorgt werden. Würde dieser Bestellungskreuzer aufgehoben, so würde jeder Posthalter verlangen, daß man ihm ein Aversum dafür gebe, oder ihm Jemand bezahle, und ich möchte diesen Aufwand um 20,000 fl. nicht übernehmen.

Schaaff: Aber ließe sich denn der Beisatz dieses Kreuzers auf das Porto nicht machen?

Oberpostdirector v. Mollenbec: Im Inlande würde dieß geschehen können, mit dem Auslande müßte dieß aber durch Verträge geregelt werden. Im ersten Augenblicke scheint die Sache ganz einfach zu sein, aber in der Ausführung ist sie mit unendlichen Schwierigkeiten verbunden.

Weller: Ich glaube, es muß doch dem Staat angenehmer sein, wenn er auf einmal 3 kr. bekommt, als wenn er solche an zwei Orten erheben muß, und was ist denn Das für eine Kunst, dem Ausland zu sagen, das Porto ist um einen Kreuzer theurer, weil wir den Bestellungskreuzer dazu geschlagen haben. Wenn aber der Staat diesen

Kreuzer einnimmt, so kann er auch die Briefträger besolden.

Oberpostdirector v. Mollenbec: Was übrigens die gestempelten Adressen betrifft, so muß ich doch bitten, sehr zu bedenken, daß uns damit sehr schlecht gedient wäre. Wenn Sie eine gestempelte Adresse als Briefcouvert kaufen, so führen Sie dadurch eine gezwungene Frankatur ein. Gestempelte Adressen mögen in einem Reiche, wie England, Frankreich, Rußland, wo man Briefe auf 100 Meilen weit schickt, recht gut sein, aber im Großherzogthum Baden hat ihr Stempel in Pforzheim ein Ende, und Sie müssen also, wenn Sie einen Brief über die badische Grenze hinaus schicken, ihn frankiren. Dann können Sie in eine gestempelte Adresse nur einen einfachen Brief hinein thun, wie das auch in England der Fall ist; es würde dieß nur noch größere Klagen gegen die Post herbeiführen, die leider Gottes schon zu so vielfachen Klagen Anlaß gibt, weil jeder eine besondere Behandlung der Briefe haben will.

Nach Verwerfung des Minoritätsantrags wird der Vorschlag der Majorität, in der vorgeschlagenen Adresse nur einfach um zeitgemäße Ermäßigung des Briefportos zu bitten, sowie der weitere Antrag, die Regierung zu ersuchen, sich zu bemühen, daß durch abzuschließende Staatsverträge, ein den Bedürfnissen der Zeit entsprechender allgemeiner Postarif für ganz Deutschland eingeführt werde, angenommen.

Der Schlufantrag der Commission, die Großherzogliche Regierung bei der empfehlenden Ueberweisung der Petitionen weiter zu ersuchen, mit Benutzung der Main-Neckar-Eisenbahn und der demnächst ins Leben tretenden Verbacher Bahn für Mannheim die nöthige Einrichtung zu treffen, daß directe Briefpostverbindungen einerseits über Weinheim und Frankfurt nach Leipzig u. s. w., andererseits über Kaiserslautern, Metz, Paris u. s. w. eingerichtet werden möchten, — wird ohne Erinnerung angenommen.

Die der ersten Kammer mitgetheilte Adresse ist in der (Beilage Nr. 2.) enthalten.

Die Tagesordnung führt nun zur Discussion des (auf Seite 345—353 des siebenten Beilagenhefts ersichtlichen) Berichts des Abg. Welte, über den Gesegentwurf, die Concessionsvertheilung zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Offenburg nach Constanz betreffend.

Der Präsident eröffnet die allgemeine Discussion.

Welte berichtigt zuerst einige Druckfehler in dem Bericht.

Helmreich: Vorerst muß ich Ihnen bemerken, daß ich mit dem Antrag Ihrer Commission nicht zufrieden sein kann, nachdem sie die Vortheile dieser Eisenbahn auf eine so beredte Weise dargestellt, und auf Seite 349 noch gesagt hat: „Der Verlust dieses Transitverkehrs wird aber nicht nur in der Einnahme der Bahn von Mannheim bis Offenburg einen Ausfall machen, sondern auch für das Kinzigthal und noch mehr für die obere Landesgegend sehr empfindliche Nachtheile herbeiführen. Manche Gewerbsbeirichtungen, die bisher durch diesen Verkehr ihre Hauptnahrung erhalten haben, werden aufhören, die Consumtion und die Arbeit werden sich mindern, die Preise der Güter und Häuser fallen, die Geldmittel und der Muth zu größeren Industrieunternehmungen nach und nach schwinden, und so wird der noch vorhandene Wohlstand dieser Gegend, der sich bisher durch die Thätigkeit ihrer Bevölkerung und durch den Transitverkehr im Allgemeinen in einem mittelmäßigen Grade erhalten hat, allmählig auf den Zustand herabkommen, indem sich die vom Verkehre verlassenen Theile des Odenwaldes befinden.“

„Das Eintreten dieser Nachtheile, die mittelbar auch auf den Staat oder die Gesamtheit zurückwirken, würde die Verbesserung der Straßen oder Anlagen neuer Straßen nicht hindern, und auch eine Eisenbahn von Basel über Schaffhausen nach Constanz, die man schon statt der Kinzigbahn in Vorschlag gebracht hat, könnte wenigstens nach der Ansicht Ihres Berichterstatters solche nicht ausgleichen.“

Ich glaube, daß man nach diesen Worten unmöglich auf den Antrag Ihrer Commission kommen kann.

Meine Herren, ich habe bei dem Anlaß der Discussion über den Zolltarif gesagt, daß Bildung und Wohlstand in ihrer Wechselwirkung der Boden der wahren Freiheit,

des Bürgerglücks und des staatlichen Gedeihens sei, und daß darum Regierung und Kammer unablässig bemüht sein müssen, die geistigen und materiellen Interessen zu fördern. Daß der geistige Fortschritt in dieser Kammer auf ausgezeichnete Weise vertreten ist, Das haben die Sitzungen vom letzten Mittwoch und Donnerstag gezeigt, und ich bin überzeugt, daß wenn man nur die Hälfte der Kräfte, die man den geistigen Interessen widmet, den materiellen widmen würde, man dann das Kunstwesen schon in die Nacht früherer Jahrhunderte zurück geschleudert hätte, aus welchen es hervorgegangen ist, und daß man dann an dem Eisenbahnbau nicht solche Fehler zu beklagen haben würde. Nicht als ob ich die geistigen Interessen nicht oben anstelle, ich bin aber überzeugt, daß der wahre Boden derselben der des materiellen Wohlstandes ist. Das sehen wir bei den Flämändern und Wallonen, die gegen das Ende des 16. Jahrhunderts durch die Industrie groß geworden, und so eifersüchtig auf ihre politischen Rechte waren. Deutschland war im 16. Jahrhundert ebenfalls noch wohlhabend, und wir wissen, wie sorgsam es in politischer Beziehung damals war. Nach den Kriegen des 17. Jahrhunderts ist sein Wohlstand gesunken, und wie müssen wir es im 18. Jahrhundert beklagen, daß bei der Armuth eben auch das Volk entseztlich gesunken ist. Die zwanziger Jahre geben noch einen schlagenden Beweis, daß der Wohlstand damals auf einer niedrigeren Stufe gestanden ist, wie jetzt; denn obgleich wir auch jetzt den Wohlstand der andern Länder noch nicht haben, so ist doch gewiß, daß heute bei dem etwas gestiegenen Wohlstand die Verfassung nicht mehr geändert werden könnte, was damals geschehen ist. Wollen Sie aber den Wohlstand fördern, so gibt es nur ein Mittel das zu thun, und das ist die Industrie zu heben, ohne welche auch Ackerbau und Handel ihrer nöthigen Grundlage entbehren. Um aber die Blüthe der Industrie zu befördern ist es nothwendig, die bei der Discussion des Zolltarifs nachgewiesenen 24 Hindernisse, die ihr entgegenstehen, wegzuräumen, und dazu gehört die Freiheit der Wasserstraßen, und die Beförderung des Eisenbahnbaues. Ich habe Ihnen damals das einzige mögliche Mittel vorgeschlagen, wodurch wir das Rheinoctroi wegbekommen können. Sie haben es verworfen, weil der Hr. Präsident des Fi-

nanzministeriums gesagt hat, wir hätten Hoffnung, daß das Rheinoctroi auf die Hälfte herabgesetzt werden könnte. O, du süße Hoffnung! dabei fällt mir *Walesrode* ein, der gesagt hat, es nehme ihn Wunder, daß noch nicht ein deutscher Finanzminister auf den Gedanken gekommen sei, die Hoffnung der Deutschen zu besteuern, das gebe ein tüchtiges Steuerobject.

Meine Herren, heute trete ich vor Sie hin, und schlage Ihnen vor, die Kinzigthalbahn Staatsbahn werden zu lassen. Was der Berichterstatter in so berebter Weise dargestellt, was Sie leztthin bei der Stellung meines Antrags wegen des Schienengeleises gesprochen haben, will ich hier nicht wiederholen. Soll denn der badische Staat nicht noch 22 Millionen ausbringen können, um diese Bahn auf Staatskosten zu bauen? Wir haben ja bei dem letzten Anleihen von 14 Millionen, die wir zu 3½ Procent bekommen haben, 1½ Millionen gewonnen, und wäre es denn überhaupt nothwendig, ein Anleihen zu machen? Wir haben 17½ Millionen Grundstockgelder liegen, diese würden wahrlich besser auf die Eisenbahn als auf Güter verwendet, die eben doch nur Zinsbauern zur Folge hätten, und die fehlenden 5 Millionen könnten wir ja durch Papiergeld decken.

Will man aber auch keine Staatsbahn, meine Herren, so muß ich doch gestehen, daß man mit den Concessionsbedingungen durchaus nicht zufrieden sein kann, denn es könnte doch einmal der mögliche Fall eintreten, daß man in Baden einsehen würde, es wäre von vorzüglichem Nutzen die Eisenbahn zu besigen, und für diesen Fall ist nun gar nichts vorgesehen. Es steht zwar im Bericht, es sei Rückkaufsrecht vorbehalten; aber das steht nur so hingeworfen da, es sind die Modalitäten des Rückkaufs gar nicht bezeichnet. Dann heißt es im §. 3, daß die zu erbauende Bahn die badische Spurweite haben soll.

Das halte ich für einen sehr großen Fehler, denn auch angenommen, mein Antrag fällt durch, und wir bauen unsere Bahn mit dem breiten Geleise, so wäre es doch von großem Vortheil, das schmale Geleise für die Kinzigthalbahn einzuführen, denn dann hätte man doch nur einmal die Güter umzuladen, während, wenn man die Bahn auf das breite Geleise baut, eine Umladung in Tuttlingen,

Constanz, Friedrichshafen und Singen stattfinden müßte, wo die Schweizer Bahn, für die man ja das schmale Geleise bewilligt hat, sich anschließt. Nun scheint mir aber, daß der Herr im Ministerium, der die Concessionsbedingungen entworfen hat, auch ein geheimer Anhänger des Staatsbaues ist, denn er hat die Bedingungen dieser Concession so erschwert, daß sich schwerlich eine Gesellschaft anlassen wird, auf diese Bedingungen hin zu bauen. Ich erlaube mir ein paar aufzuführen:

Im §. 5 heißt es:

„Bevor die bestehenden Verkehrslinien unterbrochen werden können, haben die Wasser- und Straßenbauinspektionen der betreffenden Bezirke zu untersuchen, ob die provisorischen Bauten die gehörige Festigkeit besitzen, und für den Verkehr die erforderliche Sicherheit gewähren.“

Ministerialpräsident Geh. Rath Nebenius: Das steht in allen Concessionsbedingungen.

Ferner im §. 8:

„Während der Dauer der Eisenbahnbauarbeiten übt die Staatsregierung auf Kosten des Unternehmers ein Aufsichtrecht darüber aus, daß sämtliche Bauarbeiten genau nach den von der Staatsregierung genehmigten Plänen und gemäß der Vorschriften der gegenwärtigen Bedingungen ausgeführt werden.“

Es heißt weiter im §. 17:

„Will der Unternehmer für einen oder mehrere Aufgeber eine Ermäßigung der durch den Tarif bestimmten Fracht eintreten lassen, so hat er hievon, bevor er eine solche Maßregel ausführt, die Staatsregierung in Kenntniß zu setzen, welche ihrerseits befugt ist, die Ermäßigung, sobald sie einem zugestanden ist, als gültig gegenüber von allen Aufgebern, und anwendbar auf alle Artikel derselben Art zu erklären.“

„Frachtpreise, welche auf solche Weise ermäßigt worden sind, können, wie in andern ähnlichen Fällen, ohne Zustimmung der Staatsregierung vor Ablauf eines Jahres nicht wieder erhöht werden.“

Meine Herren! es kann doch der Fall eintreten, daß die Kinzigthalbahngesellschaft einmal auf kurze Zeit einen Transport von Vieh, Holz u. s. w. heruntersetzt, und dann

würde sie vor Ablauf eines Jahres nicht mehr in die Höhe gehen können. Sie würde sich dann eben sehr hüten, einmal herunter zu gehen. Ueberhaupt kommt es mir gerade so vor, als wären die Bedingungen so gemacht, daß die Actionäre nur das Geld herzugeben haben, aber der Staat die Bahn baut . . .

Sunghanns I.: Ich habe geglaubt, es sei bloß die allgemeine Discussion eröffnet, der Hr. Abgeordnete geht aber auf die speciellen Artikel ein.

Rindeschwender: Er benützt das nur um seinen Antrag zu motiviren.

Ministerialpräsident Geh. Rath Nebenius: Weil doch unterbrochen ist, so will ich doch die Bemerkung machen, daß wenn man eine Unterhandlung trifft, diese Artikel noch manchen Modificationen unterliegen können.

Rathy: Wenn aber ein Redner eine Behauptung aufstellt, so muß ihm doch erlaubt sein, die Belege dafür anzuführen.

Helmreich: Im §. 40 heißt es ferner:

„Streitigkeiten, welche sich wegen der Anwendung oder Auslegung der Artikel der gegenwärtigen Bedingungen zwischen dem Unternehmer und den betreffenden Staatsverwaltungsbehörden ergeben sollten, werden mit Ausschluß des Rechtswegs vorbehaltlich des Recurses an das Großherzogliche Staatsministerium von den betreffenden Großherzoglichen Ministerien entschieden.“

Meine Herren: Hier ist der Staat Richter in eigener Sache, wie kann das sein? Nicht durch eine Verwaltungsbehörde, sondern durch einen Gerichtshof müßten die Streitigkeiten entschieden werden. Es sind noch mehrere solche Bedingungen in dem Entwurf enthalten, und so glaube ich eben, daß für die nächste Zeit, bis die Geldverhältnisse nicht bedeutend sich verbessern werden, eine Actiengesellschaft nicht zu Stande kommen wird, die den Bau unternimmt, und so wird eben der Bau auf lange Zeit aufgeschoben, und somit das Interesse von Mannheim und der Gegend, durch welche die Bahn ziehen soll, hintangesezt werden.

Mein Antrag geht also dahin, daß die Kinzigthalbahn auf Staatskosten gebaut werde; sollte aber die Kammer nicht darauf eingehen, so stelle ich den weitem Antrag, den

Bericht an die Commission zurückzuweisen, um sich noch über die Mängel der Concessionsbedingungen zu äußern.

Litſchgi: Ich habe mich bloß zum Wort gemeldet, um an den Herrn Regierungscommissär eine Frage zu stellen. Es ist nämlich bekannt, daß über die Richtung, welche unsere Hauptbahn nach dem Bodensee, besonders nach Conſtanz nehmen soll, eine bedeutende Meinungsverschiedenheit besteht. In neuerer Zeit besonders ist das Project aufgetaucht, daß es zweckmäßiger und vortheilhafter wäre, die Bahn statt durch das Kinzigthal, durch das Höllenthal zu führen. Für diese Ansicht haben sich gewichtige Stimmen ausgesprochen, Männer, zu welchen ich das vollkommene Vertrauen habe, daß sie unsere Verhältnisse vollständig zu würdigen im Stande sind. Die für dieses Project geltend gemachten Gründe, die ich bis jetzt nicht widerlegt gefunden habe, scheinen mir von der Art, daß sie der sorgfältigsten Erwägung werth sind. Ich führe nur den Umstand an, daß wenn es ausführbar ist, die Bahn durch das Höllenthal statt durch das Kinzigthal zu führen, sie jedenfalls unserer Hauptbahn in Beziehung auf die Frequenz weniger Gefährde bringt, als die Kinzigthalbahn, die schon in Offenburg die Hauptbahn verläßt. Ein zweiter Punkt ist der, daß die Bahn durch das Höllenthal jedenfalls eine kürzere ist und darum schneller ausgeführt werden kann, und weniger kostspielig ist. Dazu kommt ferner, daß in Beziehung auf die innern und äußern Verkehrsverhältnisse die Bahn durch das Höllenthal im Wesentlichen die gleichen Vortheile darbieten würde, als wie die Bahn durch das Kinzigthal. Ich weiß, daß in Beziehung auf dieses Project die Regierung hat Untersuchungen anstellen lassen; im Bericht der verehrlichen Commission ist davon mit keiner Sylbe Erwähnung geschehen. Ich weiß nicht, ob diese Untersuchungen bis jetzt vollständig stattgefunden, und welches Resultat sie geliefert haben, erlaube mir deßhalb, die Regierung zu bitten, mir darüber die erforderliche Auskunft ertheilen zu wollen.

Ministerialpräsident Geh. Rath Nebelius: Untersuchungen sind angeordnet, aber Resultate liegen noch nicht vor. Der Hr. Abgeordnete hat vollkommen Recht, wenn er im Ueberblick der allgemeinen Verkehrsverhältnisse die Herstellung einer Eisenbahn durch das Höllenthal für Freiburg und Conſtanz als zweckmäßig ansieht. Die Vortheile

der einen oder andern Bahn müßten übrigens genau erforscht und gegen einander abgewogen werden. Von vornherein möchte ich weder zu Gunsten der einen noch der andern Richtung ein Urtheil fällen. Eben darum aber, weil die Sache einer genauen Prüfung erfordert, haben wir die Untersuchung angeordnet. Vorläufig schon muß ich aber dem Hrn. Abgeordneten die Bemerkung machen, daß höchst wahrscheinlich die Terrainschwierigkeiten im Wege stehen. Bis man zu dem Punkt kommt, wo die größten Schwierigkeiten auf der Höllenthallinie erst beginnen, sind die Schwierigkeiten schon so groß, wie die größten in der Richtung des Kinzigthals. Bis zu dem Fuß der Steige am Höllenthal sind die Schwierigkeiten schon so groß, als nur irgendwo in der Linie von Offenburg nach Conſtanz, und von dem Fuß jener Steige an beginnen erst die größten Schwierigkeiten. Es ist also wahrscheinlich vorauszusagen, daß die Ausführung der Bahn in jener Richtung nicht möglich sein wird.

Litſchgi: Ich glaube selbst, daß es davon abhängt, ob die Terrainschwierigkeiten, die Ausführung möglich machen, allein es scheint mir doch, daß man mit der Concessionsertheilung so lange zuwarten sollte, bis die Untersuchungen vollendet sind und sich gezeigt hat, daß die Richtung durch das Höllenthal nicht genommen werden kann. Es scheinen mir überhaupt die Vortheile der Bahn durch das Kinzigthal in mancher Beziehung problematisch zu sein, namentlich in der Voraussetzung, wenn unsere Rheinthalbahn über Waldshut nach Zürich und von da über Schaffhausen nach Conſtanz geführt wird; denn das wird sich doch nicht läugnen lassen und ich bin begierig, es im Laufe der Discussion widerlegt zu finden, daß der Nachtheil, der dadurch entsteht, daß schon in Offenburg die Frequenz der Bahn sich theilt, so groß ist, daß ich glaube, daß unsere Hauptbahn dadurch große Nachtheile erleiden würde. Ich will mich darüber nicht aussprechen, sondern den Lauf der Discussion abwarten und hören, welche Gründe in Beziehung auf Vortheile und Nachtheile vorgebracht werden.

Ministerialrath Vogelmann: Zu dem, was der Hr. Präsident des Ministeriums des Innern auf die Anfrage des Hrn. Abg. Litſchgi bemerkt hat, will ich nur noch hinzu-

fügen, daß die Zusammenstellung der Detailberechnungen des Zugs durch das Höllenthal und die ganze Zusammenstellung der speciellen Niveaux noch nicht vorliegt, daß aber nach den bereits ermittelten Zahlen so viel feststeht, daß zur Vermeidung der Steige am Ende der Höllensstraße eine Erstreckung des Wegs nothwendig wird, und diese nur möglich ist durch sehr bedeutende Curven und daß ungeachtet dieser bedeutenden Curven doch immer noch eine Steigung beibehalten werden muß, die das zulässige Maß überschreitet.

V u s s: Wenn wir die heutige Sitzung über die Kinzigthalbahn mit derjenigen im Jahr 1838 vergleichen, wo wir über die Anlage der Rheinthalbahn verhandelt haben, so zeigt sich ein ungeheurer Umschwung der öffentlichen Meinung. Mit welcher Aengstlichkeit sind wir damals aufgetreten, wie bange wurde beinahe jedes Wort ausgesprochen aus dem Grunde, weil wir durchaus nicht in der Lage waren, das Resultat dieser für das Land unendlich wichtigen Anlage zu ermessen. Wir hatten damals bei weitem nicht die Erfahrungen und statistischen Untersuchungen für uns, wie jetzt, kurz jeder Schritt, jeder Antrag war ein ängstlicher. Damals habe ich als Abgeordneter eines Kinzigthaler Bezirks den Satz ausgesprochen, daß nach der Größe der Verhältnisse und nach dem Zug des größeren Weltverkehrs die Bahn von Straßburg bis nach Constanz viel bedeutender und wichtiger sei, als die Bahn von Mannheim nach Basel. Man hat damals mit einer großen Zweifelsucht diese Erklärung, der übrigens auch andere Abgeordnete beigetreten, aufgenommen. Es freut mich heute, im Ganzen dieselbe Ansicht wieder vorführen zu können und zwar nicht mehr bloß als eine Art Aussicht, sondern als eine solche, die da besteht nach practischer Anschauung. Ich werde deshalb diese Seite der Sache heute wieder behandeln und behalte mir dann für das Einzelne noch in späterer Discussion das Wort vor.

Wenn man jetzt von Anlage von Eisenbahnen spricht, so ist man doch so weit schon gekommen, daß man den Globus nimmt und führt die Linie von einem Meer zum andern, mit andern Worten, man deutelt und berechnet nicht mehr in den einzelnen Winkeln des badischen Vaterlandes herum und fragt: Soll der Ort die Eisenbahn be-

kommen oder ein anderer. Nein, über diesen Kleinheitsgeist sind wir hinaus auf das Feld einer größern weitem Anschauung getreten. Von diesem Standpunkt will ich heute diese Eisenbahnanlage durch das Kinzigthal betrachten.

Es liegt ein kosmopolitisches Moment in der Linie. Wenn nämlich Das, was jetzt bloß fragmentarisch besteht, vollendet sein wird, so liegt in der Kinzigthalbahn ein wichtiges Glied in dem Eisenbahnetz des Welttheils, und dadurch des Weltverkehrs vor. Allein diesem kosmopolitischen Blick darf die Rücksicht auf die Nation nicht geopfert werden, und so großartig und allgemein dürfen auch unsere nationalen Pflichten nicht gedeutet werden, daß wir die Interessen des eigenen Landes aufopfern. Man darf selbst nicht so grausam sein, die Rücksicht auf einzelne Orte zu beseitigen. Allein zum Glück stimmen alle diese Rücksichten überein; die kosmopolitische, die national-deutsche, die badische und sogar die Rücksicht auf einzelne Dertlichkeiten treffen hier vollständig zusammen. Was nun die größere kosmopolitische Anschauung der Sache betrifft, so sind wir in unserem Baden in der glücklichen Lage, daß diese Linie von England nach Ostindien durch unser Land geht. Meine Herren, wir haben hier einen Vorboten in Waghorn, welcher die Ueberlandpost zu regeln sich zur Aufgabe gemacht hat. Den Engländern liegt außerordentlich viel daran, ja die Stellung ihres Altenglands beruht darauf, daß der rascheste Verkehr zwischen Altengland und Ostindien besteht. Altengland lebt auf Kosten dieses Ostindiens, und ein Unterschied von zwei bis drei Tagen bringt den Verlust von Millionen. Die Engländer, diese Praktiker des öffentlichen Lebens, sind es, die uns den Weg zeigen. Dem Briefverkehr folgt unmittelbar der Personenverkehr, und wo die Person wandelt, wandelt auch die Waare, denn der Waarenverkehr schließt sich dem Personenverkehr an, namentlich in einer Zeit, wo es gerade durch diese Eisenbahnen, Dampfschiffahrt und so fort nicht mehr nöthig ist, große Vorräthe anzusammeln, sondern wo das Handelsbedürfniß mit kleinen Quantitäten befriedigt werden kann.

Allein nicht bloß in diesem Weltverkehr ist diese Sache von Wichtigkeit, sondern selbst auch in Beziehung auf Deutschland. Wir sind in der glücklichen Lage, eine

Stadt an der Grenze zu haben, die eine große Zukunft hat, das ist Straßburg. Wir können es beklagen, daß wir diese Stadt auf eine schmachliche Weise mitten im Frieden verloren haben, aber in commercieller Beziehung ist es ein Glück, daß Straßburg französisch und nicht badisch ist. Denken Sie an dieses Straßburg mit seinem Rhone-, seinem Marne-Canal und mit seiner Eisenbahn, die von Paris nach Straßburg mündet, welche ungeheure Zukunft ist dieser Stadt vorbehalten! Nun hat die französische Regierung ein ganz besonderes Interesse, das Elß, gerade weil es seinen Sitten nach noch deutsch ist, zu begünstigen und sie thut darum für Straßburg mehr und kann bei den ungeheuern Hülfskräften dieses Reichs mehr thun, als wenn Straßburg eine deutsche Stadt wäre. Nun ist aber besonders zu berücksichtigen: Wir haben in Deutschland nur zwei Ströme, die man in commercieller Beziehung europäische Ströme nennen mag, den Rhein und die Donau; die Oder, Elbe u. s. f. haben eine viel untergeordnetere Bedeutung. Gerade aber die Vereinigung dieser beiden Stromgebiete wird durch die Kinzigthalbahn berücksichtigt und bedacht. Wir werden sogar sehen, daß französische Fabriken und Stablfementen, wenn die Kinzigthalbahn hergestellt ist, ihren Bedarf, z. B. an Baumwolle, auf der Kinzigthalbahn beziehen werden, weil der Weg nach Venedig durch das Kinzigthal näher ist, als über Marseille. Man sagt nun, eine Linie durch Württemberg ist näher. Wenn ich auf die Charte blicke, so glaube ich dieß, allein die württembergische Linie wird uns aus dem Grunde nicht schaden, weil Württemberg, wenn es diese große Linie des Weltverkehrs gewinnen will, mit Terrainschwierigkeiten zu kämpfen hat, die wir nicht haben, und weil Württemberg in Eisenbahnbauten überhaupt nicht die Schnelligkeit entwickelt, die nothwendig ist. Es herrscht da eine Bedächtigkeit, die selbst die territorialen württembergischen Interessen nicht gehörig bedenkt, geschweige die größeren. Es stellt sich so jetzt der Handelsweg wieder her, der, wie Sie wissen, durch die Umschiffung des Caps der guten Hoffnung aufgegeben wurde. Und welche Blüthe hatte dieser Handelsweg Deutschland gebracht, ich erinnere nur z. B. an die Blüthe von Augsburg, Nürnberg u. s. w. und wie groß war der Verfall dieser Städte, nachdem diese Linie aufgegeben war!

Verhandlungen der zweiten Kammer. 1846. 88 Protokollheft.

Gegenwärtig dringt die ganze Lage der Verhältnisse, die Forderung der Gesittung, wie die Interessen des Handels auf die Wiedereröffnung des alten Wegs. Die Civilisation ist Jahrtausende von Osten nach Westen gegangen, gegenwärtig geht sie den Rückweg nach Osten, um Völker zu erwecken, die in der Cultur hinuntergesunken sind in die Ruhe des Todes. Diese Wiedererweckung geht den Weg, den wir gerade für unsere Verhältnisse als den geeignetsten und nützlichsten erkennen, dieser Weg geht durch das Kinzigthal nach Constanz und von dort durch Tyrol an das adriatische Meer. Wenn wir die Gegenden, durch welche der Zug der Eisenbahn gehen soll, ermessen, so finden wir, daß durch das Etzthal nach Venedig ihre Anlage durchführbar ist. Es haben zwar keine Vermessungen stattgefunden und genaue Resultate liegen also nicht vor, allein die Engländer, die überall die Vorboten sind, wo etwas zu gewinnen ist, haben Einzelne hingeschickt, die den Weg durchschritten haben. Ein Schiffskapitän hat ihn selbst im Winter begangen, und die übereinstimmende Erklärung Aller ist, daß der Bau der Eisenbahn durchführbar ist. Wenn Sie nun bedenken, daß Venedig, diese Königin der See, wieder eine neue Blüthe gewinnt, so sehen Sie, daß dieß für unser Land die bedeutendste Rückwirkung haben wird. Triest ist es nicht, welches der Ausgangspunkt wird, denn selbst Baghorn hat nicht in Triest, sondern in einem westlicheren Hasen gelandet. Wenn Sie von dieser Anschauung ausgehen, wenn Sie bedenken, daß in Asien wieder die alte Gesittung ersteht, wenn Sie sehen, daß Afrika durch die französische Eroberung mit ungeheuern Opfern der Civilisation entgegengeführt wird, wenn Sie bedenken, wie in Australien ein kräftiges Leben der dortigen Menschheit künftig erstehen wird, und wenn Sie erwägen, wie Amerika überhaupt durch die Einwanderung einer großen Zukunft entgegengeht, so werden vor diesen großen allgemeinen Gesichtspunkten untergeordnete Interessen schweigen müssen. Allein sie treten nicht einmal mit einander in Conflict. Betrachten wir nämlich die nationale Seite der Sache, so darf ich nur auf einen Wunsch zurückkommen, der in diesem Hause getheilt wird, auf den Anschluß Oesterreichs an den Zollverein. Wenn Sie diesen Wunsch hegen, so müssen Sie auch die Mittel ergreifen, wodurch die

materiellen Interessen Oesterreichs in den Verein hereingezogen werden und dies geschieht dadurch, daß Sie eine Eisenbahn durch das Kinzigthal bauen; dadurch wird Oesterreich in unser deutsches, sogar in unser territoriales badisches Interesse hereingezogen. Im Augenblick, wie Sie wissen, ist Oesterreich genöthigt, wegen den verwüstenden Ueberschwemmungen im Eischtal eine Correction des Stroms vornehmen zu lassen. Sollte nun später die Fortsetzung der Eisenbahn durch das Eischtal nach Venedig stattfinden, so müßten wieder neue Bauten stattfinden, was ungeheuerer Kosten verursachen würde, die erspart werden könnten, wenn die Correction der Eischtal zu gleicher Zeit mit dem Bau der Eisenbahn durch das Eischtal vorgenommen werden könnte. Der deutsche Handel fordert diese Linie, wir müssen durch das Eischtal nach Venedig kommen, denn der Handel bedarf eines Hafens und zwar eines großen Hafens. Einen solchen haben wir nicht, selbst nicht in Antwerpen, denn wenn wir auch sagen können, durch den Zollvertrag mit Belgien ist Antwerpen ein indirecter Hafen für uns geworden, so ist er gerade darum, weil er ein indirecter ist, nicht ausreichend, wir müssen einen directen Hafen haben und diesen können wir nur in Venedig gewinnen. Außerdem ist in Antwerpen kein solcher Schwung des Handels, der diesen großen Anforderungen genügen könnte, während wir erwarten dürfen, daß in Venedig bei dem althergebrachten Handelsgeist und bei der großen nationalen Sorgfalt von Oesterreich hier das Nöthige geboten wird. Wenn man also sagen kann, durch diese Eisenbahn werden drei bis vier Meere verbunden, so ist damit wohl auch die nationale Seite für Deutschland hinlänglich erwiesen.

Ich komme nun auf das territoriale badische Interesse. Hier ist es ein Vorzug, der gewiß allgemein anerkannt wird, daß je centraler eine Eisenbahn geführt wird, sie desto wohlthätiger auf das Interesse des Landes einwirkt. Wenn nämlich eine Eisenbahn mitten durch das Großherzogthum geht, so bietet sie weit mehr Vortheile dar, als wenn sie an dem Saum des Landes hinläuft. Jede Eisenbahn hat eine Art von Absorptionsvermögen, sie greift auf einen gewissen Kreis mittelbar oder unmittelbar ein. Wenn sie nun am Saum des Landes hinzieht, so ist eben ihre Einwirkung eine beschränkte, wenn sie aber mitten durch das Gebiet

zieht, so wird der Verkehr auf eine weite Strecke belebt. Darum sage ich, wenn die Eisenbahn auch bloß im territorialen badischen Interesse von Straßburg nach Constanz gienge, so wäre es schon aus diesem Grund weit vortheilhafter, sie durch das Kinzigthal zu bauen, als durch das Höllenthal. Aus diesem Grunde müßte ich mich schon von einem allgemeinen Standpunkt aus gegen die Führung der Eisenbahn durch das Höllenthal erklären, wenn ich auch nicht noch immer überzeugt wäre, daß sich hier solche Terrainschwierigkeiten bieten, die nicht besiegt werden können. Wenn wir also die andere Linie nehmen, die durch eine größere Wohlfeilheit die Aufmerksamkeit auf sich ziehen kann, nämlich die von Basel nach Constanz, so muß ich, obwohl hier das Interesse meines Wahlbezirks berührt ist, doch der Kinzigthalbahn, ihren größeren Verhältnissen gemäß, den Vorzug geben. Wir haben nämlich von Basel bis Constanz keinen natürlichen Stapelplatz, man könnte nur künstlich einen erzeugen. Die Folge davon ist, daß eben auf dieser Eisenbahn Personen und Waaren schnell vorüber fahren würden, ohne daß die dortige Bevölkerung einen besondern Vortheil davon hätte; der Nutzen, den jene Bahn geben würde, wäre nur für Basel und Zürich. Allein da die Züricher Bahn ihre Fortsetzung an die Eisenbahnen des Rheinthales suchen muß, so soll verhütet werden, daß sie auf der Schweizerseite nach Basel strebe; es muß also bei der Alternative der Fortsetzung der Züricher Bahn auf der linken oder rechten Rheinseite die Concession zu dieser Fortsetzung auf unserer Seite gegeben werden, wobei immer noch für die blühende Fabrikindustrie des Riesenthals gesorgt werden kann. Die Frage der Concession für die Fortsetzung der Züricher Bahn auf unserer Rheinseite ist für uns minder eine Frage des Gewinns, als vielmehr der Verhütung des Verlusts. Zöge die Eisenbahn längs dem Rhein auf der Schweizerseite, so würde sich aller Verkehr auf der badischen Rheinstraße der schweizerischen Eisenbahn zuwenden und die Aemter Waldshut, Säckingen und Lörrach würden verarmen. Ich muß nun über die Verspätung der Ertheilung einer Concession für die Eisenbahn im Kinzigthal eine Klage aussprechen. Nämlich, das Votum mag in der heutigen Sitzung ausfallen wie es will, die gegenwärtigen Verhältnisse des Geldmarktes sind nicht von der

Art, daß an eine Ausführung irgend eines Project's einer so großen Eisenbahnanlage in unserem Land in unmittelbarer nahe Zeit gedacht werden kann. Im vorigen Sommer, ehe diese Erschütterung des Geldmarktes eingetreten war, wäre die Zeit zur Ausführung gewesen, und es hat sich auch eine sichere Gesellschaft gemeldet, allein die Prüfung der Verhältnisse scheint eben die Regierung zu einer Verzögerung veranlaßt zu haben, welche jetzt, bei der gegenwärtigen Gestalt des Geldverkehrs, eine unmittelbare Durchführung der großen Unternehmung nicht gestattet. Die Engländer haben den Grundsatz: „Zeit ist Geld“, und sie sagen: Jeder ordentliche Mann muß in einer Stunde wenigstens ein Pfund verdienen. Das gilt auch bei der Anlage von Eisenbahnen, nämlich es kommen günstige Conjunkturen, schlägt man los, so kann schnell zur Ausführung geschritten werden; sind die Conjunkturen über kurz oder lang vorbei, so ist die Ausführung vertagt. Eine solche Conjunktur ungünstiger Art liegt jetzt vor, allein ich hoffe, daß sie nur eine vorübergehende ist, und daß sich daher in nächster Zeit der Zustand des Geldmarks so gestalten werde, daß die Ausführung möglich ist. Jedenfalls aber muß man, wenn auch der gegenwärtige Augenblick für die Ausführung nicht günstig ist, die Lage nicht verderben, man muß der Gesellschaft, die sich voraussichtlich in wenigen Jahren wieder melden wird, die volle unverkürzte Anlage aufbewahren.

Was nun die national-ökonomische Seite betrifft, so habe ich sie vom allgemeinen Weltverkehr aus, schon dargestellt, und in dem Commissionsbericht sind die örtlichen Verhältnisse so vollständig aufgezählt, daß ich darauf nicht zurück zu kommen brauche. Soviel ist klar, daß diese Bahn durch's Kinzigthal durch Bezirke geht, die reich an Landbauerzeugnissen und an Holz sind, und was die ärmeren Gegenden betrifft, so ist der Schwarzwälder zur Industrie geboren. Allein mächtig mahnen auch politische Rücksichten. Je mehr sich der Weltverkehr consolidirt, desto mehr ist er ein wahrer Vermittler des Friedens, je mehr Capitalien in solche Unternehmen niedergelegt sind, desto sicherer ist der Weltfrieden, die großen Capitalisten sind eine Macht, sie werden ihre eigenen Anlagen nicht gefährden. Ferner wird durch diese Eisenbahnen, nament-

lich durch die vorliegende, die deutsche Nationalität außerordentlich gehoben. Wir sind in der großen Linie des Weltverkehrs ein wichtiges Mittelglied, Deutschland ist auch hier das Herz von Europa, und Baden ist gewissermaßen das Herz von Deutschland; schon das Innehaben dieser großen Linie des Weltverkehrs gibt ihm diese Bedeutung, Oesterreich aber, welches sich seit einem Vierteljahrhundert den deutschen Interessen mehr entfremdet hat, als es hätte sollen, wird durch diese Eisenbahn in diese Interessen wieder mehr hereingezogen, was Deutschland namentlich in commercieller und industrieller Beziehung zu einem ersprießlichen Ziele führen wird, denn Oesterreich, still und bescheiden, führt die großartigsten Unternehmungen auf diesem Gebiete aus. Es geschieht also durch die Anlage dieser Eisenbahn Großes. Endlich kommt noch ein Umstand, auf den ich aufmerksam machen wollte, ich meine das dadurch genährte corporative Leben. Wie Sie wissen, gibt es eine allgemeine Freiheit, sie ist für den Mann der Abstraction von der größten Bedeutung, das Volk aber hat kein Gefühl für die Abstraction. Denken Sie dagegen an diese corporative Größe, wie sie früher bei solchen Handelswegen in Deutschland bestand, denken Sie an die Hanse, wie dieser mächtige Städtebund in Dänemark Könige einsetzte und entsetzte. Sehen Sie z. B. auf Nürnberg, welche Größe es hatte, es galt das Sprichwort: „Ein Bürger von Nürnberg lebt besser, als ein König von Schottland.“ Lesen Sie von Machiavelli den bekannten Bericht, die *Ritratti delle cose d'Alomagna*, wo er von der Bildung und Macht der rheinischen Städte spricht, und welche Begeisterung für bürgerliche Freiheit lebte damals in diesen Städten. Noch ist das Sprichwort, das durch ganz Deutschland wiederhallte, ein Zeuge seiner Größe und Macht noch nicht vergessen:

„Benedigs Macht,
Augsburgs Pracht,
Nürnberg's Gut,
Straßburg's Muth,
Ulmer Geld,
Geht durch alle Welt!“

Meine Herren! Ich, in vielfacher Beziehung ein gerechter Würdiger des Mittelalters, der aber seine Institutionen

nicht alle zurückwünscht, ich wünsche diese Macht, diese Größe, diese Freiheit des dortigen Bürgerthums zurück. In den Domen und Rathhäusern dieser alten Städte, stehen die lebendigen Zeugen jener Größe, jener Macht, und jener moralischen Höhe. Diese Blüthe und Macht, diesen Bürgerfinn wünsche ich zurück, Deutschland sei groß, das große deutsche Vaterland, und das kleine badische sei glücklich!

Hägelin: Ich habe über die Sache selbst nicht sprechen wollen, sondern mich nur zum Wort gemeldet, um dieselbe Frage an die Regierung zu stellen, die der Abg. Litschgi bereits gestellt hat. Die Auskunft wurde gegeben, ich kann also süglich auf das Wort verzichten und will nur bemerken, daß wir Zeit genug haben werden, die Prüfung der Linie durch das Höllenthal vorzunehmen, bis sich eine Actiengesellschaft für das Kinzigthal gebildet haben wird.

Matthy: Meine Herren! Ich bin grundsätzlich mit dem Abg. Helmreich einverstanden, nämlich damit, daß der Staat diese Kinzigthalbahn bauen sollte; allein nur um der vielen Vorurtheile willen, die von allen Seiten sich dagegen erhoben haben, habe ich früher darauf verzichtet, einen solchen Antrag zu stellen und verzichte ich heute darauf, ihn zu unterstützen. Es liegt mir daran, das Mögliche zu erreichen, und dazu gehört auch Schonung von mächtigen Vorurtheilen. Der Abg. Buss hat diesen Antrag ausführlich unterstützt, denn was er über die Wichtigkeit und Vortheile dieser Bahn vorgetragen hat, sind auch Gründe für die Ausführung des Unternehmens auf Staatskosten. Ich begreife die heutige allgemeine Discussion so, daß wir bei diesem ersten Anlaß, der uns auf diesem Landtage geboten wird, über die Eisenbahn unsere Meinung auszusprechen, uns nicht auf die eine oder andere isolirte Frage beschränken dürfen, sondern daß wir alle Fragen in ihrem Zusammenhange auffassen müssen, weil sich daraus erst ergeben wird, was jeder einzelne Entwurf, und was auch der vorliegende gewährt. Ich werde dabei keine Indiscretion begehen, ich werde selbst öffentliche Geheimnisse als Geheimnisse respectiren und nur das anführen, was Jedermann kennt, und gedruckt dem Publikum längst schon vorliegt.

Ich glaube, wir haben die Frage zu erörtern, ob wir mit Vollenbung der Landesbahn an dem Ziel der Eisenbahn-

frage angekommen sind, ob wir damit abgeschlossen haben, und nun dem Zufall überlassen dürfen, was in näher oder ferner Zukunft weiter noch geschehen wird, oder aber ob nicht vielmehr der Staat die Pflicht hat, die Pflicht gegen das ganze Land und einzelne Landesheile, noch eine weitere Aufgabe mit sicherer Hand ihrer Lösung entgegen zu führen. Es handelt sich hier freilich um eine materielle Frage, und der Abg. Helmreich hat im Eingang seines Vortrages bedauert, daß weniger Sorgfalt auf diese als auf geistige Fragen verwendet wird. Nun, das war in Deutschland immer so, es hat, wenn es ein Fehler ist, auch seine schöne Seite; allein hier wird diese materielle Frage auch zu einer höheren, denn sie hängt mit dem politischen und intellectuellen Leben des Volkes so nahe zusammen, wie das Befinden des Körpers mit der Stimmung des Geistes und Gemüths. Wenn der Mensch hungert und friert, dann ist er auch geistig herabgestimmt, und sieht er die Früchte seines Fleißes sich von Andern entzogen, dann wird er physisch und moralisch krank, dann entstehen Seuchen und Verbrechen. So auch hier. Wenn wir die Aufgabe in Beziehung auf das neue Verkehrsmittel nicht lösen, so können schlimme Folgen daraus entstehen. Daß mit der Vollenbung der sogenannten Landesbahn, die aber, isolirt gedacht, eher eine Auslandsbahn heißen könnte, noch nicht Alles gethan ist, haben Kammern und Regierung im Jahr 1838 anerkannt; dies hat der Abg. Buss ausgeführt, dies weiß jeder Bewohner des Landes, und es wird genügen, wenn ich Ihnen nur wenig in's Gedächtniß zurückrufe. Schon vor dem Landtage von 1838 wurden kundige Männer, Notabeln einberufen, und um ihr Gutachten gefragt, und sie erklärten, gleich wie später die Commission und die Kammer, daß das Interesse der obern Landesgegend die genaueste Untersuchung erfordere. Die Commission schlug damals vor, erstens zur Wahrung der Interessen der Seegegend eine Eisenbahn von Basel nach Constanz, und die Schiffbarmachung des Rheins von Schaffhausen nach Basel; zweitens zur Wahrung der Interessen des Schwarzwaldes eine Eisenbahn durch das Kinzigthal, und zwar diese vorzugsweise. Es hat sich immer deutlicher herausgestellt, daß diese Bahn in jeder Beziehung den Vorzug verdient. Viele Abgeordnete äußerten sich damals in dem

gleichen Sinn, auch der Abg. Bader, dessen Abwesenheit in der heutigen Sitzung ich bedaure, besonders darum, weil sie durch Krankheit veranlaßt ist, äußerte, die Linie durch das Kinzigthal ist die Hauptlinie. Dem Antrag der Commission stimmten beide Kammern einhellig bei; es kam aber damals nur das Gesetz über Erbauung einer Bahn von Mannheim nach Basel zu Stande, das weitere überließ man der Zeit. Was ist nun inzwischen in Beziehung auf die Kinzigthalbahn geschehen? Die Bewohner der beteiligten Gegenden erkannten wohl die Gefahr, wenn sie ausgeschlossen bliebe, wenn nicht in ihrer Gegend auch das neue verbesserte Verkehrsmittel hergestellt würde, das dem Rheinthal zugebracht war. Sie erkannten die Gefahr, durch Württemberg und die Schweiz umgangen zu werden. Am 24. März 1844 fand darum eine Versammlung in Billingen statt, sie verfaßte eine Vorstellung an die Regierung, ein Actenstück, das sich in Ihrer aller Hände befunden hat, und dessen Inhalt ich als bekannt voraussetze. Diese Denkschrift schildert die Verkehrsverhältnisse ähnlich wie der Commissionsbericht, sie äußert sich über die Mittel, Ausführung und Rentabilität der Bahn, sie sagt, wenn eine Kinzigthalbahn gebaut werde, dann sei die Fortsetzung von Basel nach Zürich nicht zu fürchten; sie sagt endlich, mündet die Landesbahn in Lörrach, dann hat Baden einen großen Sieg erfodeten. Später, nach länger als einem Jahr, kam das Concessionsgesuch des Bankhauses von Haber und Söhne um Erbauung und Betrieb einer Kinzigthalbahn ein. Auch dieses Concessionsgesuch enthielt in trefflicher Weise die Angabe aller hier einschlagenden Verhältnisse, nur Das habe ich bedauert, daß es etwas zu schroff gegen die obere Rheinthalbahn in die Schranken trat. Es sagte: nach Offenburg-Basel muß gebaut werden, wegen der Concurrnz mit der Eisäßer, nach Offenburg-Constanz muß gebaut werden, wegen der Concurrnz mit der württembergischen Bahn. Wir müssen erhalten, was wir schon haben, und ich setze hinzu, wir müssen den uns zukommenden Antheil an dem großen Verkehr dadurch zu erreichen suchen, daß wir hinter unsern Nachbarn nicht zurück bleiben. Es wird in jener Denkschrift, wie in vielen andern Actenstücken und Vorträgen ausgeführt, daß die Linie von Basel nach Constanz die Vermittlungslinie von

Paris nach Wien sei, jene von Offenburg nach Constanz aber noch einen großen Theil des Verkehrs von Frankreich nach der Schweiz, vom nordwestlichen Deutschland mit Italien und der Levante, endlich zwischen England und Ostindien vermittele. Es sind dies allerdings Angaben, die heute nicht mehr in dem Lichte der Uebertreibung erscheinen, in dem sie vielleicht früher erschienen sind. Sachkundige Männer haben diese Bemerkungen gemacht, der Herr Präsident des Ministeriums des Innern hat schon in einer Schrift von 1835 dasselbe gesagt, und um so eher ist zu hoffen, daß er zur Ausführung dieser Linien nach allen Kräften mitwirken werde.

Bevor wir aber darauf kommen, was die Regierung in dieser Beziehung bis jetzt gethan hat, wollen wir betrachten, was in Beziehung auf die obere Rheinthalbahn geschehen ist. Bekanntlich bildete sich ein Verein aus Bewohnern der beteiligten Gegend, der seinen Sitz in Constanz hat, ein Verein, bei dem auch der Abg. Bader nicht bloß mitwirkte, sondern auch Würdeträger war. Dieser Verein erließ ein Memorial an die Regierungen von Baden und Schaffhausen, und zwar im April 1843. Ich bitte Sie, sich dieses Datum einstweilen zu merken. Auch den Inhalt dieses Memorials setze ich als bekannt voraus. Es war darin der Satz ausgesprochen, die badische Bahn müsse an dem Bodensee münden, und ich hoffe, wir werden nicht nach Hause zurück kehren, ohne diesen Satz durch einen Beschluß zu wiederholen. Jene Denkschrift wies hin auf die alten Verkehrsverhältnisse und auf die Wiedergewinnung des jetzt Deutschland entfremdeten Handelszuges nach dem Bodensee, ein Gedanke, den der Abg. Buss ebenfalls, wie ich glaube, ganz richtig ausgeführt hat; sie setzt das Verhältniß des Güter- und Personenverkehrs auf der obern Rheinthalbahn auseinander und sucht dadurch den Beweis zu führen, daß diese Bahn sich selbst zu ernähren im Stande sei; sie deutet auf die württembergische Concurrnz, welche die Herstellung dieser Bodenseebahn dringend nothwendig mache; sie erinnert an Aussprüche württembergischer Abgeordneten in der dortigen Kammer, dahin gehend, daß es Württemberg wohl gelingen werde, den ganzen Gütertransport, der sich jetzt durch Baden in die Schweiz bewege, zu gewinnen: sie erinnert an die Verbacher Bahn, macht aufmerksam auf die Gefahr

der Einbuße unseres Antheils an dem Verkehr zwischen Frankreich und Oesterreich, nach Italien und der Schweiz. Damals dachte man noch nicht an die Möglichkeit, und ich glaube, heute wird man noch nicht denken, daß Baden selbst die Hand dazu bieten könne, den uns gebührenden Antheil an dem großen Verkehr in das Ausland abzuleiten. Man wußte wohl, und es wird dort auch angeführt, daß der bayerische Gesandte die Zürcher Nordbahn begünstige und zu Stande zu bringen suche, aber von einer Landesstimme in der Beziehung hat man nichts gehört und wird, wie ich hoffe, nichts hören. Jene Gesellschaft in ihrer Denkschrift erkannte in der baldigen Verbindung mit dem Bodensee eine Lebensfrage für das Oberland. Unter dem Oberland verstehen die Bewohner jener Gegend den Seckreis und den obern Schwarzwald. Ihre Bitte ging dahin, die Regierung möge den Bahnzug untersuchen, und die Kosten-Überschläge fertigen lassen; dies war im April 1843, und obgleich sie in andern Punkten verschiedener Meinung von jener der Kinzigthalbewohner waren, darin stimmten sie doch überein, daß es zweckmäßig sein werde, den Endbahnhof unserer Landesbahn nach Lörrach zu verlegen.

Was ist nun von der Regierung, sowohl in Beziehung auf die Kinzigthal-, als auf die Rheinthalbahn geschehen? Zuerst in Beziehung auf die Rheinthalbahn. Auf die im April 1843 eingereichte Vorstellung rescribirte im October die Regierung, sie stehe mit den übrigen beteiligten Behörden in Communication, die Frage sei aber noch nicht zu der Reife gediehen, um eine definitive Entschließung darüber geben zu können; und am 19. April 1844 hieß es, daß die Pläne und Kostenüberschläge sich nicht zur Fertigung auf Staatskosten eignen. Endlich im Jannar 1845 wurde das Ministerium des Innern vom Großherzoglichen Staatsministerium ermächtigt, Pläne und Kostenüberschläge fertigen zu lassen, der Aufwand aber solle 2000 fl. nicht übersteigen. Im Spätherbst 1845 war diese Annahme noch nicht gemacht; damals aber war es noch möglich, für solche Unternehmen Geld zu erhalten. Was ist nun in Beziehung auf die Kinzigthalbahn geschehen? Es wurden, wie ich nicht zweifle, Gutachten eingezogen, aber von einer Antwort auf das Concessionögesuch habe ich nichts ge-

hört, bis zu dem vorliegenden Gesegentwurf. Für beide Richtungen also wurden die Vorarbeiten, wozu im Januar v. J. die Ermächtigung ertheilt wurde, im Spätherbst vorgenommen, und im folgenden Frühjahr erst vollendet, es ging also für die unerläßliche Verbindung der Landesbahn mit dem Bodensee eine kostbare Zeit unwiederbringlich verloren. Ich habe keinen Zweifel, wären die Vorarbeiten im Frühjahr gemacht, und wäre im Sommer nur eine Zusicherung, daß man unter diesen oder jenen Bedingungen eine Concession ertheilen würde, gegeben worden, es würde heute eine von diesen beiden wenigstens, wenn nicht beide in der Ausführung begriffen sein. Damals war bei den Geldbesitzern eine große Theilnahme; selbst für minder günstige Unternehmungen, allein seitdem haben sich die Verhältnisse in der Weise gestaltet, daß im gegenwärtigen Augenblick die Mittel nicht zu bekommen sind. Wer sein Geld in Eisenbahnactien oder Staatspapieren anlegen will, findet dergleichen wohlfeil zu kaufen, von Bahnen, die im Betrieb sind, er hat wenig Lust, sich auf die Chancen einer neuen Bahn einzulassen, und in der Begründung des Gesegentwurfes sagt die Regierung selbst:

„Seither haben sich die Verhältnisse des Geldmarkts weniger günstig gestaltet, und unser eigenes Interesse kann es uns nicht räthlich erscheinen lassen, in diesem Augenblick die Sache zu beeilen, indem der Zustand des Geldmarkts auf das Resultat von einzuleitenden Verhandlungen nicht ohne Einfluß bleiben kann.“

Meine Herren! Immerhin konnten wir mit deutscher Geduld abwarten, bis sich diese Conjunkturen verbessern, wir könnten es verschmerzen, daß wir den günstigen Augenblick veräußert haben, wir könnten auf die Rückkehr eines andern günstigen Augenblicks warten, wenn sich nicht zur Rechten und Linken, vor uns und hinter uns das Bestreben zeigte, mit Schienenwegen an den Bodensee uns den Rang abzulaufen; aber dieses Moment spricht nicht für weitere Fortdauer unsrer Geduld. In Württemberg sind bekanntlich zwischen Friedrichshafen und Ravensburg die Erdarbeiten in vollem Gang, und wenn wir unser Interesse verständen, müßte von Offenburg bis Hornberg, und von Constanz bis Donaueschingen, wo keine Terrain-

schwierigkeiten sind, der Spaten arbeiten. Aber noch gefährlicher gestaltet sich die Sache auf der Schweizerseite. Hier dürfen wir noch zudem nichts wissen, als was ohnedies öffentlich ist. Hier sollen wir am Ende mit der vollendeten Thatsache auch den vollendeten Ruin eines ganzen Landestheils erfahren, eines Landesheils, welcher der schönsten Entwicklung fähig ist, wenn man nur thut, was die Natur der Verhältnisse verlangt, was man zu thun schuldig ist. Ich werde übrigens, wie gesagt, hier nur von Schriften und offenkundigen Zeitungsnachrichten sprechen. Man sagt, die Rücksicht für die Fruchtbarkeit unserer Landesbahn fordere, daß wir die Verbindung mit den beiden Schweizerstädten Basel und Zürich haben. Wenn wir in keine Verbindung kommen würden, so würden sie durch ihren Anschluß an die Bahn auf dem linken Rheinufer und den großen Zufluß bis Kehl nehmen. Ich sage ja, wir dürfen diesen beiden Städten die Verbindung mit unserer Landesbahn nicht abschneiden, allein diese Verbindung liegt wenigstens eben so sehr in ihrem Interesse, als in dem unsrigen, sie brauchen uns wenigstens eben so nöthig, als wir sie, und dann haben wir neben der Rücksicht für unsere Landesbahn, die uns auferlegt, ihnen die Verbindung zu gestatten, auch noch die Pflicht dafür zu sorgen, daß diese Verbindung auf die für uns vortheilhafteste Weise bewirkt werde, und daß gleichzeitig das Nöthige geschehe, damit wir nicht durch diese Verbindung Das einbüßen, was uns gehört. Mit einem Wort, neben der Rücksicht auf die Verbindung mit Basel und Zürich haben wir die Pflicht, gleichzeitig unsere Bahn an den Bodensee zu führen. Basel, trogend auf seine günstige Lage, hat sich ruhig verhalten, es hat die Eisenbahn an sich kommen lassen, und glaubt, wunder gnädig zu sein, wenn es nicht hindernd dagegen einschreitet. Allein wie können nach Lörach gehen, und auf diesem Wege das obere Rheinthal erreichen, und dann würde sich zeigen, daß Basel uns haben muß, dann würde Basel um eine Verbindung mit unserer Bahn nachsuchen. Die Züricher oder die Nordbahngesellschaft will nicht nur den Anschluß, sie will, so viel mir bekannt ist, auf dem rechten Ufer von Waldshut bis Basel bauen. Schon im März 1846 konnte man lesen, der Generalversammlung dieser Nordbahngesellschaft sei angezeigt worden, daß man

die sichere Hoffnung habe, die Concession von Baden in nächster Zeit zu erhalten. Um dieselbe Zeit sind erst die Vorarbeiten für die Ringthalbahn und Oberrheinthalbahn fertig geworden, und während man den Zürichern die Zusicherung gab, in nächster Zeit würden sie die Concession erhalten, wurde die Constanz-Schaffhauser Gesellschaft, die eben kaum erst die Vorarbeiten erhalten hatte, aufgefordert, ungesäumt sich bereit zu halten, die Verhandlungen zu beginnen, weil man sonst mit einer andern Gesellschaft sich einlassen würde. Also drei Jahre hatte man gebraucht, um auf das Gesuch von badischen Staatsbürgern Das zu thun, was sie verlangten, nämlich ihnen Pläne und Kostenüberschläge zu geben, und in drei Monaten beeilte man sich, mit den Ausländern abzuschließen. So langsam war man, wo es galt, wichtige Interessen des Landes zu fördern, und so eilig ist man, wenn es sich darum handelt, die auswärtigen Interessen zu begünstigen. Es steht in denselben Verhandlungen der Schweizer Nordbahn-Gesellschaft zu lesen, daß schon im November 1845 dem Ingenieur Regrelli von der Wasser- und Straßenbaudirection mit dankenswerther Bereitwilligkeit werthvolle Pläne von Waldshut bis Basel mitgetheilt worden seien, auf die er dann seine weiteren Pläne gründen könne. Das kann Zürich verlangen, daß wir, wie ich vorhin sagte, ihm den Anschluß bei Waldshut gestatten, es kann aber nicht verlangen, daß die Fortsetzung der Bahn an den See unmöglich gemacht werde. Man sagt freilich und liest es gedruckt in den Zeitungen, dann werde Zürich auf dem linken Rheinufer bauen. Nun, bei einer andern Gelegenheit werde ich zeigen, was dies für ein Phantom ist; für jetzt werde ich, obgleich wir Gefahr laufen, durch einen Friedrichsfelder Vertrag abermals berückt zu werden, nur Weniges andeuten. Die Nordbahngesellschaft ist gegründet für eine Bahn, welche von Zürich der Limmat entlang nach der Aar zieht, bei Coblenz den Rhein überschreitet und an Rheinfelden vorbei nach Basel geht. Soll diese Richtung geändert werden, so muß man die Actionäre fragen, und wenn bei der ersten Einzahlung schon über 7,000 Actien zurückgeblieben sind, so wird, wo es sich um eine solche Aenderung der Richtung handelt, die ganze Züricher Nordbahn in Frage bleiben, denn diese

Teute kennen ihr Interesse, sie wissen, daß ihnen mit dem linken Rheinufer nicht gedient wäre. Was Zürich ohne Gefährdung der badischen Interessen erreichen kann, dazu können wir ihm die Hand bieten, aber ich glaube da, wo Zürichs Interesse dem unsrigen geradezu entgentritt, muß unsere Bereitwilligkeit ein Cade haben. Daß aber der Bau von Waldshut nach Constanz nicht mehr möglich ist, wenn einmal die einträgliche Strecke von Basel nach Waldshut vergeben ist, darüber wollen wir uns keine Illusionen machen. Ja, wenn man die Hoffnung hatte, Unternehmer zu finden, welche die Lust haben, so und so viel Millionen in den Rhein zu werfen, dann wäre es möglich. Aber weit größer als die eingebildete Gefahr, daß auf dem linken Rheinufer gebaut werde, ist eine andere Gefahr, über die für Manche noch ein Schleier zu liegen scheint. Diese wirkliche Gefahr ist die Fortsetzung der Nordbahn von Zürich über Winterthur nach Romanshorn. Dieses Project müssen wir nothwendig näher in's Auge fassen. Es besteht eine Gesellschaft, die ihren Sitz in Winterthur hat, für die Erbauung einer Bahn über Winterthur nach Romanshorn als Fortsetzung der Züricher Nordbahn. Ihre Vorarbeiten, sowohl die technischen als statistischen sind vollendet, auf der ganzen Strecke von Winterthur bis Romanshorn sind keine Terrainschwierigkeiten, die größte ist auf dem Weg von Zürich nach Winterthur, man kann sie aber mit höchstens zwei pCt. Steigung überwinden. Der Aufwand für den Bau und das Betriebsmaterial ist auf zehn Millionen französische Franks angeschlagen, die Verkehrsverhältnisse sind günstig, wenn man auch in dem Prospect etwas übertrieben haben mag. Freilich fehlt es auch dieser Gesellschaft an Geld, allein doch nicht so, daß man nicht mit dem Bau beginnen könnte. Drei Millionen französische Franks sind gezeichnet, eben so viel wollen einige große Häuser anschaffen, und den Rest kann man gegen Verpfändung der Bahn selbst aufbringen. Meine Herren, diese Gesellschaft hat schon vor geraumer Zeit ihr Concessionsgesuch bei den Regierungen von Zürich und Thurgau eingegeben; warum ist es noch nicht zur Berathung gelangt, warum noch nicht genehmigt? Man hat es mit Absicht zurück gelegt, weil man besorgte, die öffentliche Verhandlung darüber könnte uns in Baden zur Besinnung

bringen, über die Folgen einer übereilten Concession der Strecke von Basel bis Waldshut. Wollte aber das Unglück, daß heute eine Concession an Zürich in dieser Richtung gegeben würde, so würden Sie morgen hören, daß die großen Räte von Zürich und von Thurgau diese Concession genehmigt haben, daß die Capitalien vorhanden sind, und die Arbeiten beginnen. Dann, meine Herren, sind wir in die Falle gegangen, dann mündet unsere Landesbahn in der Schweiz in dem thurgauischen Hafen Romanshorn, wo jetzt schon große Arbeiten vorgenommen werden, wohin jetzt schon die Post von Lindau gerichtet ist. Und wissen Sie, wer diese Projecte auf alle Weise zu befördern sucht? Es sind unsere lieben Nachbarn, die uns seit Jahren auf dem Bodensee den Krieg machen, die, obgleich mit uns bundes- und zollvereint, diese schweizerischen Projecte zu begünstigen suchen, damit sie frei werden von dem Abdruck der übermächtigen Concurrenz einer badischen Bodenseebahn, und nun fehlt, um das Maaß unseres Unglücks und unserer Weisheit voll zu machen, nichts mehr, als daß noch der Anschluß an Würtemberg im Unterlande beschloffen werde, bevor die Verbindung der Landesbahn mit dem Bodensee gesichert, und ihr Anschluß bei Friedrichshafen ausbedungen ist. Sie sehen, wie nothwendig es ist, alle diese Eisenbahnfragen in ihrem Zusammenhange und nicht isolirt zu betrachten.

Nachdem ich so in allgemeinen Umrissen den Stand dieser Frage bezeichnet habe, kehre ich zu dem uns vorgelegten Gesetzesentwurf zurück, und frage: welchen Werth sollen wir ihm beilegen? Es haben sich mehrere Redner über diese Kinzigthalbahn mit einem Enthusiasmus geäußert, als ob das Gesetz uns die Bahn bringen werde; andere aber, und der Abg. Hägelin namentlich, hat bemerkt, es hätte mit der Höllenthalbahn keine Eile, denn die Actionäre für die Kinzigthalbahn würden sich nicht so schnell finden. Die Antwort auf die Frage, welchen Werth der vorliegende Gesetzesentwurf für uns hat, wird zusammenfallen mit der Antwort auf die weitere Frage: Ist durch die Annahme dieses Entwurfs die Verbindung der Landesbahn mit dem Bodensee auf der Strecke von Offenburg nach Constanz gesichert oder nur wahrscheinlich gemacht? Hören wir, was in dieser Beziehung die Regierung selbst

in ihrer Begründung uns mittheilt. Sie sagt: „Nach den früheren Verhandlungen in dieser Kammer, so wie nach den eingezogenen Berichten unserer Landesbehörden und den Handelskammern, kann es keinem Zweifel unterliegen, daß der Bau einer Eisenbahn in der oben bezeichneten Richtung im wahren Interesse unseres Landes liegt. Wir haben deshalb durch unsere oberste technische Behörde die möglichst günstige Zuglinie ermitteln und eine annähernde Kostenberechnung aufstellen lassen.“

Also die Regierung erkennt die Wichtigkeit unserer Bahn; ist sie vielleicht überzeugt, daß unmittelbar nach Erlassung des Gesetzes eine Gesellschaft sich melden, und nach erlangter Concession mit der Ausführung beginnen werde? Die Regierung erklärt zu meinem großen Bedauern, daß von einem Baue auf Staatskosten keine Rede sein könne, und fährt dann fort: „Wir hegen aber die Hoffnung, das ganze Unternehmen in die Hände von Privaten geben zu können, und zwar unter solchen Bedingungen, welche dem Lande auch auf diesem Wege die von solchen Unternehmungen zu erwartenden volkswirtschaftlichen Vortheile in befriedigender Weise sichern.“

„Es haben sich bereits zwei Unternehmer für den Bau und den Betrieb der Bahn gemeldet. Zwar sind diese Anmeldungen vor geraumer Zeit unter Conjunctionen erfolgt, welche für große Capitalverwendungen sehr günstig waren. Seither haben sich die Verhältnisse des Geldmarktes weniger günstig gestaltet, und unser eigenes Interesse kann es uns nicht räthlich erscheinen lassen, in diesem Augenblick die Sache zu beilegen, indem der Zustand des Geldmarktes auf das Resultat von einzuleitenden Verhandlungen nicht ohne Einfluß bleiben kann.“

Also, meine Herren, nachdem man durch Jahre lange Zögerungen den günstigen Augenblick versäumt hat, gesteht man, daß man auch jetzt keine Eile habe. Man spricht von zwei Unternehmern. Mir ist nur ein Concessionsgesuch bekannt, und es wäre mir lieb gewesen, wenn ich in der Begründung zu dem Gesetzentwurf wenigstens eine Auleitung gefunden hätte, was es mit dem zweiten Unternehmer für eine Bewandniß hat, man könnte sonst eine Unterredung mit Herrn Dgle für ein Concessionsgesuch

Verhandlungen der 2. Kammer 1846. 88 Protokollheft.

halten. Doch, etwas hat die Regierung noch, etwas, was wir Alle haben, sie hat noch Hoffnung! Es heißt:

„Da aber schnell wieder vortheilhafte Conjunctionen eintreten und wir zu einer Entscheidung gedrängt werden können, so müssen wir uns in die Fassung setzen, jeden günstigen Augenblick zu einem raschen Abschluß zu benutzen. Bei der schon vorhandenen Concurrrenz dürfen wir — daß es dazu komme — um so weniger zweifeln, da die Kinzigthallinie im Ueberblick des Zusammenhangs des großen Verkehrs und des ganzen Netzes der großen Eisenbahnlinie, welche Mitteleuropa von Meer zu Meer voraussichtlich in der nahen Zukunft durchziehen werden, als Diejenige sich darstellt, welche die zahlreichsten Verbindungen vermitteln würde, und für die Herstellung der kürzesten Verbindung in einer Hauptrichtung des Weltverkehrs als ein unentbehrliches Mittelglied zu betrachten ist, daher an die Ausführung dieser Bahn sich die Interessen des großen Verkehrs auf die großen Entfernungen knüpfen, und der Unternehmung lebhafteste Theilnahme in den weitesten Kreisen nicht fehlen dürfen.“ Bei einer Bahn, die man so vollständig in ihrer ganzen Größe und Wichtigkeit erkannte, erklärt man die Hülfquellen des Landes für erschöpft, erklärt sich der Staat außer Stande, das Unternehmen auszuführen, das so reiche Früchte trägt, und mehr als dieß, man bietet zugleich die Hand, daß die Württemberger und Schweizerischen Mitbewerber ihr Ziel, den Bodensee, vor uns erreichen, man gibt also schon zum Voraus die Früchte der Kinzigthalbahn preis, und vernichtet so die Hoffnung selbst, die man eben erst noch gehegt hat. Ich will mich nicht auf die Bedingungen einlassen und nur anführen, daß der einzige Vortheil, den man den Unternehmern bietet, darin besteht, daß man sie nicht besteuern will. Denken Sie denn nicht an das Gefühl einiger hundert Tausend Bewohner des Seekreises und des obern Schwarzwaldes, wenn sie sehen, wie im untern Rheinthal für eine Bahn mit doppeltem Geleise, prachtvollen Hochbauten und glänzendem Material, große Summen verwendet und verschwendet werden, wozu sie aus ihren Steuern beitragen müssen? Was soll es heißen, wenn man diesen Leuten gegenüber, welche nicht ohne ein bitteres Gefühl die schöne Rheinthalbahn bewundern, un-

gefähr folgende Sprache führt: „Wir sehen ein, daß die Fortsetzung der Bahn an den Bodensee nützlich, ja nothwendig ist, daß ihr ohne dieselbe zu Grunde geht; allein wir haben keine Mittel mehr, unsere Landesbahn hat Alles aufgezehrt, und damit das große Capital der Landesbahn sich verzins, sind wir genöthigt, den Bahnen der Mitbewerber, die euch umgehen und trocken legen, Vorschub zu leisten. Aber wir vertrauen euch mit der Hoffnung auf eine Zukunft, die wir freilich selbst abgraben helfen.“ Meine Herren, ich will diesen Gedanken und die Wirkung, die ein solches Verhältniß auf einen ganzen Landestheil hervorbringen muß, nicht weiter ausmalen. Wie viel besser versteht Zürich sein Interesse, als wir! — ich komme jeden Augenblick in die Lage, Gedanken, die sich mir aufdrängen, zurückhalten zu müssen. Ein verständiger Züricher, der sich gegen den Vorwurf verteidigen mußte, daß es unnational, unschweizerisch sei, eine Bahn nicht in's Land hinein, sondern durch das Ausland zu bauen, sagt in einem Flugblatt: man möge den jetzigen, günstigen Augenblick benutzen, denn die Verhältnisse könnten sich bald ändern. Man werde aber dann erkennen, daß die Nordbahn nöthig sei, um den Bau einer badischen Bahn durch das Kinzigthal zu verhindern.

D, wie richtig hat dieser Mann im vorigen Sommer prophezeit, und Zürich hat den günstigen Augenblick benutzt. Baden hat ihn verstreichen lassen, und es wäre nun möglich, daß es im Begriff stünde, dafür zu sorgen, daß er nie wieder kehrt. Und dennoch kann man nicht sagen, daß die Regierung die Gefahr verkannte, die uns droht, wenn der Staat seine Schuldigkeit nicht thut. Ich will nur an einige Daten erinnern. Schon im Jahr 1838 erklärte der Minister v. Blittersdorf, er erkenne durchaus nicht die Nothwendigkeit, die eine Basler-Züricher Bahn für den Seekreis haben werde, und später sagte der jetzige Herr Präsident des Ministeriums des Innern in seinem Bericht über die Verbindung mit Württemberg ungefähr das Nämlische. Und in dem Bericht über die Petition von Bretten, die dahin gieng, daß der Anschluß nicht über Pforzheim, sondern über Bretten geleitet werde, spricht derselbe Berichtsteller von der Gefahr einer Ablenkung des Ulm-Strasburger Güterzugs, wenn man eine Sei-

tenbahn herstelle. In diesem kleinen Fall hat er die große Gefahr richtig erkannt und gewürdigt, und was man so klar erkannte bei dem kleinen Seitenweg von Bruchsal, das sollte uns entgehen bei dem großen von Basel über Waldsbut nach Zürich? Ich glaube es nicht. Nach diesem Allem nun scheint mir der vorliegende Gesetzentwurf, leicht an und für sich genommen, als ein harmloses Stück Papier, und eben so harmlos erscheint mir der Zusatzantrag der Commission, die Regierung möge in Erwägung ziehen, ob es nicht räthlich sei, sich mit einem Staatsbeitrag zu betheiligen. Diesen Zusatz können wir annehmen, er wird wenig nützen und wenig schaden; allein im Zusammenhang mit den übrigen Eisenbahnfragen, und nach unserer ganzen Lage scheint es mir dringend geboten zu sein, sich nicht darauf zu beschränken. Ich glaube aber, daß nicht jetzt der Augenblick und die Gelegenheit ist, Dasjenige bestimmt zu beantragen, was in dieser Beziehung geschehen soll, ich glaube, daß sich dazu eine andere Gelegenheit bieten wird. Aber einen Grundsatz auszusprechen, meine Herren, dazu ist die Zeit gekommen, nämlich, daß die Kammer eine Erklärung dahin gebe, daß es Pflicht des Staats sei, dafür zu sorgen, daß gleichzeitig mit der württembergischen und Schweizerbahn die Fortsetzung unserer badischen Landesbahn den Bodensee erreiche, und ich schlage Ihnen daher vor: Die Kammer wolle bei Annahme des Gesetzentwurfs über die Concessionirung der Kinzigthalbahn in ihre Protokolle die Erklärung niederlegen, es sei ihre Ansicht:

„daß der Staat die Pflicht habe, dafür zu sorgen,
„daß eine Fortsetzung der badischen Landesbahn gleich-
„zeitig mit den württembergischen und schweizerischen
„Bahnen den Bodensee erreiche.“

Wie Das geschehen soll, in welcher Richtung, durch welche Mittel, darüber mich jetzt zu äußern, halte ich überflüssig, Das wird sich später zeigen, es genügt jetzt, diese Erklärung zu geben.

Unterstützen Sie meinen Antrag, beruhigen Sie dadurch wenigstens viele hunderttausend Gemüther, die jetzt in Bangigkeit schweben, schlagen Sie dadurch nieder viele Gerüchte abscheulicher Art, die aber aus dem Gefühl des Bedrohtheits sich erklären, und zeigen Sie dem Lande,

daß die Kammer in dieser wie in andern Fragen erkannt hat, was sie zu thun schuldig ist.

Ministerialpräsident Seheimerath Rebenius: Ich muß mich diesem Antrage widersetzen, weil er eine andere Frage, worüber die Regierung eine besondere Vorlage machen müßte, mit in diese Discussion hereinzieht. Wenn der Herr Abgeordnete sich die Aufgabe gemacht hätte, Alles, was in Eisenbahnsachen geschehen, und was nicht geschehen ist, auf eine Weise darzustellen, um die Bewohner der obern Seegegend gegen die Regierung aufzubringen, so hat er diese Aufgabe meisterhaft gelöst. (Matth: Sie sind aufgebracht, mein Antrag wird Sie beruhigen). Wir haben nichts versäumt, allein man kann in einem Athem mehr verlangen, als Hunderte in einem Jahr zu thun im Stande sind. Ich bin mir — und ich kann nur von meiner Verwaltung sprechen — bewußt, daß nicht ein Augenblick versäumt worden ist. Ich kann mich natürlich der Daten, die Sie aus den Acten geschöpft, nicht speciell erinnern, allein ich erinnere mich, daß ich in dieser Sache so beeilt war, daß als die Untersuchung der Kinzigthalbahn zur Sprache kam, ich nicht einmal die Zeit verlieren wollte, um einen Bericht an das Staatsministerium wegen eines Credits für die Kosten dieser Untersuchung zu erstatten, sondern auf meine persönliche Gefahr sogleich den Chef der Bauverwaltung kommen ließ, und ihn anwies, so schnell wie möglich die Untersuchungen vornehmen zu lassen. Meine Herren, in Eisenbahnsachen uns Vorwürfe zu machen, ist wahrhaftig höchst ungerecht. Sehen Sie nach andern Staaten hin, welcher kann sich rühmen, verhältnißmäßig so viel geleistet zu haben als wir. Es ist leicht begreiflich, daß mit dem Tage, wo eine Bütte um Ertheilung der Concession einkommt, nicht sogleich eine Entscheidung erfolgen kann. Die Actionäre wären wahnsinnig, wenn sie sich zur Ausführung einer Bahn verbindlich machen wollten, deren Möglichkeit noch gar nicht untersucht ist. Sie haben auch ein solches Gesuch nicht gestellt, sondern nur gebeten, daß man Untersuchungen anstelle. Diese Untersuchungen sind so schnell wie möglich vorgenommen worden, nicht so schnell als ich es wünschte, denn wir haben der geschickten Ingenieure, denen man ein solches Geschäft anvertrauen kann, nicht im Uebermaß,

und die Arbeiten, die der Verwaltung obliegen, und an welche eine große Verantwortlichkeit geknüpft ist, gestatten ihr nicht immer, die Personen, die geeignet wären, dieses Geschäft zu übernehmen, dazu abzuschicken. Sie haben von einer Antwort gesprochen, welche der Gesellschaft zu Zürich ertheilt worden sei. Diese Antwort hat gelautet, wie sie an alle Diejenigen ergieng, die sich bei der Regierung um Ertheilung einer Concession gemeldet hatten; man hat ihnen die Bereitwilligkeit zu erkennen gegeben, mit ihnen in Unterhandlung zu treten. Von vorn herein solche Gesuche zurückzuweisen, konnte der Regierung nie einfallen, besonders auch nicht in Beziehung auf die Züricher Gesellschaft, über deren Gesuch ich in nähere Erörterungen nicht eingehen, sondern nur so viel sagen will, daß wenn die Möglichkeit gegeben ist, sowohl diesseits als jenseits des Rheins eine Verbindung zwischen Zürich und Basel herzustellen, wir dadurch, daß die Verbindung auf unserem Gebiete nicht zu Stande kommt, weder von dem Lande irgend einen Nachtheil abzuwenden vermögen, noch irgend einen Vortheil gewinnen, daß wir im Gegentheil nur auf die Vortheile verzichten würden, welche die Herstellung einer Bahn, wenn auch nur auf kurze Strecken, den Bewohnern der Gegend, welche sie durchzieht, gewährt. Das ist eine Sache, die nach meiner Ansicht so klar ist, wie der Tag. Das weiß ich nicht genau, ob wir noch mit der Untersuchung über die Zuglinie beschäftigt waren, oder ob gleich hinter her die Geldkrise eintrat. Die Bittsteller betrieben diese Sache sehr lau, ich habe selbst mit einzelnen gesprochen, und sie haben gebeten, man möchte sie jetzt nicht drängen. Es haben sich für die Kinzigthalbahn allerdings zwei Gesellschaften gemeldet, allein es war das nur eine ganz einfache Meldung, daß sie geneigt wären, diese Bahn zu übernehmen. Die Concurrenz dieser beiden unternehmungslustigen Gesellschaften hat uns auf den Gedanken einer Commission gebracht. Daß Sie selbst diese Ansicht von der Lage der Dinge hatten, geht daraus hervor, daß Sie auf dem letzten Landtage die Sache nicht zur Sprache brachten. Hätten Sie die Ansicht gehabt, die jetzt der Abg. Matth ausgesprochen hat, so würden Sie ohne Zweifel in einer der ersten Sitzungen diesen Gegenstand zur Sprache gebracht haben. Daß wir die Gesell-

schaft für die Herstellung einer Eisenbahn von Constanz nach Basel drängten, nachdem uns ein Gesuch von der Züricher Gesellschaft zugekommen war, werden Sie leicht begreiflich finden, da wir wünschen mußten, wo möglich eine Concession ertheilen zu können für den ganzen Zug von Basel nach Constanz, und wir haben auch, so lange die Hoffnung, dieses Ziel zu erreichen, nicht verschwunden war, die Verhandlungen zu verzögern gesucht, und der Erfolg der Schritte, welche die Constanz-Basler Gesellschaft gethan hat, um Actien zu erhalten, ist Ihnen nicht bekannt.

Was nun die Bedingungen der Concession betrifft, so ist es ganz natürlich, daß man nicht gleich von vorn herein Denen, mit welchen man die Hoffnung hatte, in nähere Verhandlung zu treten, Alles, was sie möglicher Weise verlangen könnten, darbietet. Ich bin allerdings der Ansicht, daß man alles thun soll, was nur möglich ist, um das Unternehmen der Kinzigthalbahn zu Stande zu bringen, und die Regierung wird es an ihren Bemühungen nicht fehlen lassen, aber für die nächste Zeit habe ich keine Hoffnung. Wenn Sie von der Zeit sprechen, die abgelaufen sei, so fragen Sie doch einmal, wie lange man untersucht, geprüft, unterhandelt hat, z. B. in Württemberg, ehe man zum Vollzug der Arbeiten schritt, wie lange von der Verbacher Bahn die Rede war, bis sie zur Ausführung kam, wie lange von der Bildung der Gesellschaft für die Mainzer-Ludwigshafner Bahn die Rede war. Das läßt sich nicht so machen, wie die Herrn glauben, daß wenn heute ein Concessionsgesuch einkommt, man schon in ein Paar Tagen zuschlägt. Wer Kenntniß von diesem Geschäft hat, wird mir Recht geben, und auf das Urtheil Anderer können wir keinen Werth legen.

Viele Mitglieder verlangen den Schluß der Sitzung.

Ministerialrath Vogelmann: Ich will meine Bemerkungen auf die Rede des Hrn. Abg. Mathy bis morgen verschieben, und nur zum Voraus sagen, daß die Daten, die er angeführt hat, so außer allem Zusammenhang hingestellt sind, daß man wirklich meinen sollte, es sei in der Beziehung gar nichts geschehen. Ich werde Ihnen morgen zeigen, daß etwas geschehen ist.

Die Discussion wird hier abgebrochen und die Sitzung geschlossen.

Zur Beurkundung:

Der Präsident:

Mittermaier.

Der erste Secretär:

Blankenhorn-Krafft.

Beilage Nr. 2. zum Protokoll der 57. öffentlichen Sitzung vom 17. August 1846.

Durchlauchtigster Großherzog!

Gnädigster Fürst und Herr!

Die zweite Kammer Euerer Königlichen Hoheit getreuen Stände hat bei Berathung des Budgets der Großherzoglichen Postverwaltung für die Jahre 1846 und 1847 auf den Antrag ihrer Budgetcommission und nach hierüber gepflogener Berathung in ihrer 57. öffentlichen Sitzung vom Heutigen

in Erwägung, daß seit Einführung der Eisenbahnen bereits fast alle civilisirte Staaten das Bedürfniß anerkannt haben, das Briefporto herabzusetzen und hierdurch den schriftlichen Verkehr den neuen Bedürfnissen und der erleichterten Communication anzupassen;

in Erwägung, daß seitdem England mit der Postariffbill vom August 1839 vorangien, welche das Briefporto um das 8½fache seines früheren Betrags herabsetzte, bereits Oesterreich, Rußland, Spanien, Frankreich, Preußen und Baiern mehr oder weniger gefolgt sind, und nur Thurn und Tars das hohe Briefporto noch festhält, welches hierbei freilich keine staatswirthschaftlichen, sondern nur finanzielle Rücksichten zu befolgen hat;

in Erwägung, daß aber auch die Erfahrung gezeigt hat, daß für die betreffenden Staatskassen hieraus kein Nachtheil erwächst, indem der durch die niedere Tare befürchtete geringere Ertrag durch die Zunahme der Corre-

spondenz sich deckte, wie zum Beispiel in England die Zahl der Briefe seither von 80 Millionen auf 260 Millionen jährlich schon im Jahr 1845 gestiegen war;

in Erwägung, daß hieraus ohne Verlust der Staatscasse für die Bevölkerung durch Befriedigung seines Bedürfnisses einer billigen Correspondenz sich eine sehr große Wohlthat herausstellt, welche Handel und Gewerbe befördert und die Befriedigung der Bedürfnisse der Familien erleichtert;

in Erwägung, daß in Baden noch immer der hohe Brieftarif besteht, wie er durch Verordnung vom 11. August 1834 und dessen nur wenig abweichende Erneuerung vom 29. October 1841 festgestellt wurde,

beschlossen, Eure Königliche Hoheit unterthänigst zu bitten:

1. die zeitgemäße Ermäßigung des Briefporto's gnädigst eintreten lassen zu wollen:

2. dahin gnädigst wirken zu lassen, daß durch abzuschließende Staatsverträge ein den Bedürfnissen der Zeit entsprechender allgemeiner Posttarif für ganz Deutschland eingeführt werde.

Wir legen diese unterthänigste Bitte in tiefster Ehrfurcht vor dem Throne Eurer Königlichen Hoheit nieder.

Carlsruhe, den 17. August 1846.

Im Namen der unterthänigst treu gehorsamsten zweiten Kammer der Ständeversammlung.

Der Präsident:

Mittermaier.

Die Secretäre:

Blankenhorn-Krafft.

Mez.

Baum.