

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert**

**Baden / Ständeversammlung**

**Karlsruhe, 1819 - 1933**

62. Sitzung (24.08.1846)

**urn:nbn:de:bsz:31-28868**

## LXII. öffentliche Sitzung der zweiten Kammer der Landstände.

Carlsruhe, den 24. August 1846.

In Gegenwart der Herren Regierungscommissäre: Ministerialpräsident, Geheimer Rath Nebenius, Geheimer Rath Bock und Ministerialrath Vogelmann; später Geheimer Referendar Frhr. v. Stengel,

sowie

sämmtlicher Mitglieder der zweiten Kammer, mit Ausnahme der Abgeordneten Arnspurger, Bader, Christ, Hecker, Litschgi, Martin, Rombride, Schmitt von Mannheim und Speyerer.

Unter dem Vorsitze des Präsidenten Mittermaier.

Welte übergiebt 16 Petitionen, als:

- a. des Gemeinderaths zu Blumberg, die Fortsetzung der badischen Eisenbahn bis Constanz betreffend;
  - b. des Ferdinand Förderer zu Billingen, um Ertheilung einer Concession zur Errichtung einer Buchdruckerei in Billingen;
  - c. der Gemeinde Waldhausen,
  - d. " " Gutmadingen,
  - e. " " Bachheim,
  - f. " " Riedöschingen,
  - g. " " Fürstenberg,
  - h. " " Ueberauchen,
  - i. " " Blumberg,
  - k. " " Bubenbach und Oberbränd,
  - l. " " Hubertshofen,
  - m. " " Hausenvorwald,
  - n. " " Hüfingen,
  - o. " " Honndingen,
  - p. " " Mundelfingen,
  - q. " " Unadingen,
- wegen Ausübung der Baupolizei.

Baum legt vor: eine Petition vieler Bürger von Lahr, die Erhaltung der Integrität der Herzogthümer Schleswig, Holstein und Lauenburg betreffend.

Schmidt v. Br.: Petition vieler Bürger von Bruchsal in gleichem Betreff.

Brentano: Petition der Stiftungsverwalter Bauer'schen Wittve in Bruchsal Pensionsansprüche betreffend.

Stolz: Petition mehrerer Groshuhrenmacher in Bühl, Gewerbsbeeinträchtigung durch Ausländer betreffend.

Straub: Petition des Gemeinderaths und Bürgerausschusses zu Stetten, um Aufrechthaltung der Gemeindeordnung, besonders hinsichtlich der selbstständigen Verwaltung des Gemeindevermögens.

Das Secretariat zeigt an: eine Bitte der Gemeinde Gersbach, Amtsbezirks Schopfheim, um Erbauung einer Staatsstraße von St. Blasien über Todmoss nach Wehr.

Sämmtliche Eingaben werden der Petitionscommission zum Bericht überwiesen.

Die Tagesordnung führt auf die Discussion des

(auf Seite 231 — 261 des achten Beilagenheftes ersichtlichen) Bericht des Abg. Dennig, über das Budget des Eisenbahnbaues für 1846 und 1847 und über die Nachweisung des Bauaufwandes bis zum 1. October 1845.

Der Präsident eröffnet zuvörderst die Discussion über jenen Theil des Berichts, der von den Nachweisungen handelt und nachdem in dieser Beziehung keine Erinnerung gemacht wird, über den zweiten Theil desselben, der das Budget für den Eisenbahnbau während der Jahre 1846 und 1847 zum Gegenstande hat.

Der erste Antrag der Commission ist der:

die Summe von 2,325,509 fl. für 1846 und 1847 für den Bau der Bahn von Mannheim bis zur Schweizergrenze mit einfachem Schienengeleise zu bewilligen.

Dieser Antrag wird ohne Weiteres angenommen.

Dennig bemerkt hierauf: Ueber den Bau der oberen Strecke ist der Budgetcommission eine Petition der Gemeindevorstände von Müllheim übergeben worden, worin dieselben darauf aufmerksam machen, daß die großen Summen, die bis jetzt auf die Strecke zwischen Freiburg und Wolfenweiler verwendet worden, nutzlos ausgegeben worden seyen, und daß die Ableitungen an dem Schönberg die bestehenden Uebelstände vermehren. Sie bitten die Kammer die geeigneten Schritte zu thun, damit diese Bahnstrecke auch dem Betrieb übergeben werden könne, und sprechen die Ueberzeugung aus, daß dieß nicht anders möglich sey, als wenn auf einem Umweg der Durchschnitt am Schönberg umgangen werde. Es ist auch schon früher in einem Bericht der technischen Behörde die Ansicht geäußert worden, daß es nicht anders zu machen sey, als durch Herstellung einer Nothbahn um diesen Durchstich zu umgehen. Bis jetzt hat sich jedoch die technische Behörde hiezu nicht verstanden und die Commission stellt den Antrag, diese Petition dem Staatsministerium empfehlend zu überweisen.

Blankenhorn-Krafft: Ich unterstütze den Antrag der Commission. Wie aus der Petition zu ersehen ist, wurde dieselbe durch die Erklärung von Seiten der

Regierungsbank hervorgerufen, daß die fragliche Bahnstrecke erst im Spätjahr 1847 eröffnet werden könne. Daß nun darüber Unruhe im Oberland entstanden ist, wird man sich leicht denken können, und es ist auch die Besorgniß nicht ungegründet, daß erst bis dahin die Eröffnung erfolgen könne, wenn man sieht, welche große Schwierigkeiten in der Gegend von Hausen zu überwinden sind, von denen, wie der Herr Berichterstatter bereits bemerkt hat, die Techniker selbst sagen, daß man am Ende werde dazu schreiten müssen, eine Nothbahn zu errichten. Es ist auch, ich möchte sagen, unbegreiflich, wie man dazu kam, die gegenwärtige Richtung einzuschlagen. Jedenfalls muß man etwas leicht über die Sache weggegangen seyn, denn geradezu in einen Berg hineinzubauen, wie es bei dem Schönberg geschieht, der nun zum Theil abgegraben werden muß, ist eine merkwürdige Erscheinung und gehört viel dazu, zu glauben, daß man hierdurch werde eine Richtung erhalten, auf welcher der Betrieb später keine Störung erleide. Eine solche Störung ist auch schon erfolgt und es ist um so unbegreiflicher, daß diese Richtung eingeschlagen wurde, als die Techniker dießfalls von Leuten gewarnt worden sind, die die Gegend kennen, wovon ich mir nur ein einziges Beispiel anzuführen erlaube. Zu der Zeit, als die Techniker diese Richtung einschlagen wollten, kam ein ganz einfaches schlichtes Bäuerelein zu einem Techniker und machte ihn darauf aufmerksam, daß man da nicht durchkommen könne, indem da viel unterirdisches Wasser sey. Der Herr Ingenieur aber antwortete ihm kurz, das müsse er besser verstehen. Als es sich nun wirklich zeigte, das nicht durchzukommen war, und mehrfache Berathungen darüber gepflogen wurden, hat sich das Bäuerelein auch wieder eingefunden und ganz in geziemender Weise den Herrn Techniker am Rock gezupft und gefragt: wer hat Recht gehabt, ich oder Sie? Wir wollen nicht darüber klagen, daß man eine große Summe verschwendet oder unnütz aufgewendet hat, um die Eisenbahn nach Freiburg zu führen. Ich würde der Stadt Freiburg die Eisenbahn wohl gönnen, wenn nicht zu fürchten wäre, daß der Betrieb fortwährend werde gestört werden. Wir hatten das Beispiel davon schon unterhalb Freiburg und dasselbe hat

sich nun auch oberhalb gezeigt. Die Regierung wird deshalb die vorgeschlagene Richtung verlassen müssen, denn sonst kann die Bahn nicht eröffnet, oder wenn auch dieses möglich seyn sollte, nicht betrieben werden, und meine Bitte ist hiernach die, es möge die Regierung Veranlassung nehmen, wiederholt genau zu untersuchen, ob man wirklich diese Strecke befahren kann.

Ministerialrath B o g e l m a n n: Die Frage wegen der Zugrichtung von Freiburg gegen das Oberland hin ist seiner Zeit sehr reiflich erwogen und eine genaue Untersuchung hierüber angestellt worden, wobei man zu dem Resultat gekommen ist, daß man den fraglichen Einschnitt machen müsse, wenn man Freiburg erreichen wolle. Man war übrigens schon damals auf große Schwierigkeiten gefaßt und schon damals war davon die Rede, daß man sich zuletzt auch dazu verstehen müsse, einen Theil jenes Einschnitts zu wölben und als Tunnel zu behandeln. Eine andere Richtung von Freiburg mit Umgehung des Einschnitts ist für den regelmäßigen Verkehr durchaus unzulässig. Es könnte zwar eine Nothbahn mit bedeutenden Krümmungen hergestellt werden, allein es wäre dieß auch nur eine Nothbahn, auf der man mit der gewöhnlichen Geschwindigkeit gar nicht fahren könnte. Die Regierung hat in der neuesten Zeit weitere Berichte über den Stand und den Fortgang dieser Arbeiten verlangt und es geht hieraus hervor, daß dieselben, begünstigt durch die gute anhaltend trockene Witterung, sehr weit vorgerückt sind. Die ganze Länge des Einschnitts bei St. Georgen beträgt 1100 Fuß. Die Sohle dieses Einschnitts war am 30. Juli d. J. auf eine Länge von 800 Fuß erreicht und die dazwischen liegenden Rücken von einer Länge von 300 Fuß waren zu dieser Zeit nur noch 2—3 Fuß hoch. Unter diesen Umständen hofft die technische Behörde in zwei Monaten den Schienenweg fertig zu bringen, wenn die Witterung nur einigermaßen günstig bleibt. Die noch übrige Massenförderung soll durch Locomotive geschehen und die Ausführung der Stützmauern zur Sicherung der Böschungswände gegen das Nachrutschen der Erde geht gleichen Schritt mit den anderen Arbeiten. Die Schwierigkeiten, die sich hier zeigten, wurden unendlich vermehrt durch die zwei aufeinander gefolgten nassen Jahrgänge.

Hätten wir diese nicht gehabt, so wäre ohne Zweifel der Schienenweg durch diesen Einschnitt schon gelegt. Der gegenwärtige trockene Jahrgang hat aber Vieles wieder gut gemacht und es ist Hoffnung vorhanden, daß dieser Weg bald fertig seyn wird.

Mez: Die Regierung wird nicht ermangelt haben, darin, daß nicht ein Wort über die Nachweisungen gesprochen wurde, eine Billigung des Geschehenen zu erkennen. Ich erhebe mich dagegen und bin überzeugt, daß man in der letzten Periode und fortwährend lediglich für den Luxus auf unserer Eisenbahn große Summen verwendet. Wir, die wir im treuem Gefühle unserer Pflichten für das Volk zu sparen und der Staatskasse 500 fl. zu erhalten suchen, wo wir nur immer glauben, daß dieß thunlich sey, müssen mit Bedauern sehen, daß viel größere selbst bis zu 500,000 fl. und noch höher steigende Summen auf eine gegenüber von dem Lande schwer zu verantwortende Weise ausgegeben werden. Man wird vielleicht sagen, diese Summen kommen nicht aus dem Beutel der Bürger. Es bestehe eine besondere Kasse, die Eisenbahnbaukasse; man habe ein Anlehen gemacht und dieses fließe wieder in das Land zurück. Diese Frage ist aber noch sehr unentschieden und wenn es auch wirklich so wäre, so würde dies doch noch keine Entschuldigung seyn für die Art und Weise, wie man hier haushält. Sind denn nicht auch noch andere Bedürfnisse zu befriedigen, die wir durch dieses Anlehen befriedigen könnten und sollten? Gibt es nicht noch andere Theile des Landes, die auch Eisenbahnen wünschen und die wir befriedigen könnten, wenn wir in den anderen Gegenden sparsamer gewesen wären? Solche Fragen wird man allerdings mit ja beantworten müssen. Daß man aber fortwährend mit allzugroßem Luxus baut und stets neue Mittel zu erfinden sucht, um immer mehr Geld ausgeben zu können, davon will ich nur ein kleines Beispiel anführen. Man hat früher den Wunsch ausgesprochen, daß die Namen der Stationen an den Stationshäusern selbst für die einzelnen Reisenden zu lesen seyn möchten. Nun hat man aber schon bei Ettlingen einen andern Weg eingeschlagen und einen Pfosten ober- und unterhalb des Bahnhofes hingestellt, denselben mit allerlei Verzierungen versehen und darauf

den Namen der Station geschrieben. Im Elfaß und in dem übrigen Frankreich stehen diese Namen an den Stationshäusern selbst, womit nicht nur die Kosten der Stöcke, sondern auch die Unterhaltungskosten erspart sind, letztere nämlich insofern, als die Pfosten bald zu Grunde gegangen seyn werden und deren Wiederherstellung neue Ausgaben veranlassen wird. Wie hier im Kleinen, so verfährt man dann auch im Großen. Man darf nur den Bau des Bahnhofs in Freiburg betrachten. Ich selbst wohne in dieser Stadt und sehe, wie dort ein ewiges Bauen stattfindet und sich Jedermann wundert, woher nur das viele Geld dazu kommt. Wenn ich ferner den Bahnhof bei Dinglingen betrachte, so besteht dieser zwar nur aus einem einzigen Gebäude, allein man muß sich denn doch fragen, ob es etwa ein reicher Mann ist, der etwa sein Geld hinauswerfen wollte, oder ob es der Staat ist, der seine Gelder auf eine bessere Art verwenden könnte. Ganz in der Nähe des Bahnhofs hat ein Privatmann ein Haus gebaut, das eben so groß ist als der Bahnhof und 10,000 fl. kostete, während der Bahnhof auf 70,000 fl. zu stehen kam. Hier findet eine Verschwendung und eine große Verschwendung statt. Ich komme nun zu dem Punkte, wovon sich gegenwärtig handelt, und hier muß ich die Klage wiederholen, die ich schon vor Jahr und Tag darüber vorbrachte, daß man diese unglückselige Richtung gewählt hat und sich nicht entschließen kann, sie wieder zu verlassen. Diese Zuglinie ist die Ursache, warum bis jetzt die ganze Bahn nach Schliengen nicht hat eröffnet werden können. Denken Sie sich den Nachtheil der dadurch entstand, daß diese Bahnstrecke bis jetzt unbenutzt bleiben mußte. Es ist dieß etwas ganz Entsetzliches und die Bewohner jener Gegend können sich gar nicht vorstellen, daß man die Idee, welche die Techniker früher hatten, entweder eine Reiskahn zu bauen oder diese Richtung zu verlassen, nicht ausführte. Ich habe seither schon oft hierauf aufmerksam gemacht, weiß aber nicht, was darauf erfolgt ist. In der letzten Zeit kamen mir übrigens einige Gerüchte zu Ohren, die mir jedoch nicht richtig zu seyn scheinen. Man sagt nämlich, man habe diese Richtung einschlagen müssen, um bedeutenden Krümmungen auszuweichen. Ich behaupte dagegen, daß man

eine andere Richtung hätte wählen können, ohne solche Krümmungen zu haben und es handelt sich jetzt nicht bloß davon, die Bahn anders zu bauen, sondern davon, daß wenn man die Bahnlinie besser rechts an das Dorf gelegt hätte, große Summen erspart worden wären und die Bahn jetzt benützt werden könnte. Man sagt der Bau an jener Stelle habe in der letzten Zeit große Fortschritte gemacht. Ich kann dieß zugeben, allein daran ist fast allein die außerordentlich gute Witterung Schuld, die wir hatten. Hätten wir einen gewöhnlichen Jahrgang gehabt, oder wie es im letzten Jahr der Fall war, Regen mit Schnee vermischt, so hätte man nichts machen können und wir stünden jetzt noch da, wo wir im letzten Späthjahr waren. Da man es nun aber in diesem trockenen Sommer nicht einmal dahin brachte, jene Stelle von 1100 Fuß auszubauen, wie wird es erst gehen, wenn der Winter kommt? Auch das Jahr 1847 wird verstreichen, ehe diese Stelle fertig werden kann. Ich fühle mich deshalb verpflichtet, wiederholt die Regierung aufzufordern, zu erwägen, ob es nicht jetzt noch, sage jetzt noch am Platz sey, jene unglückliche Richtung zu verlassen und die Bahn besser rechts gegen das Dorf hin zu legen.

Ministerialrath Vogelmann: Wenn einer unserer Bahnwärter irgend eine kleine Senkung auf der Eisenbahn nach dem bloßen Augenmaß heben und dann wieder in das rechte Niveau bringen will, so sagen wir, das Verfahren sey in jeder Beziehung unangemessen, denn er sey nicht im Stande ohne ein Nivelirungsinstrument die rechte Lage der Bahn herauszubringen. Um wie viel mehr müssen wir dieß sagen, wenn uns Jemand, ohne ein Nivelirungsinstrument in der Hand zu haben, behaupten will, die technische Behörde, welche alle Zuglinien genau untersucht hat, habe die rechte Zuglinie nicht gefunden. Wer so etwas behaupten will, muß sich die Mühe geben, ein Nivelirungsinstrument in die Hand zu nehmen und genau zu berechnen, ob seine Behauptung auch gegründet ist. Nach dem bloßen Augenmaß läßt sich hier gar nichts behaupten. Der Vorwurf in Beziehung auf die Luxusbauten, hat die Regierung schon früher veranlaßt, das Verfahren der Oberdirection des Straßen- und Wasserbaues als der technischen Ausführungs-

Behörde, einer genauen Erörterung in der Weise unterwerfen zu lassen, daß die technische Behörde selbst sich gegen solche laut gewordene Vorwürfe rechtfertige, was auch geschehen ist. In der gedruckten Geschäftsnachweisung, die Sie seiner Zeit erhalten haben, ist Seite 70 und folgende ganz genau dargestellt, wie gebaut worden ist und warum nur so und nicht anders gebaut werden konnte. Eine Vergleichung des Kostenaufwands unserer Bauten mit denen in andern Ländern wird Sie ohnehin überzeugen, daß bei uns nichts Ueberflüssiges ausgegeben worden ist. Erst kürzlich ist mir der Plan und Kostenüberschlag von dem Bahnhof in Frankfurt für die Main-Neckar-Eisenbahn zugekommen. Auch dieser ist über 700,000 fl. angeschlagen. Ich habe noch andere Vergleichen mit kleinern Gebäuden angestellt, und bin auf ähnliche Resultate gekommen. Zuletzt ist dieß auch eine ganz natürliche Erscheinung. Es ist doch wohl ein großer Unterschied, ob ich ein Gebäude hinstelle, das in Beziehung auf den besondern Zweck der Eisenbahn, dem es dienen soll, gebaut wird oder ein einfaches Wohngebäude. Wenn Sie irgend etwas Lururiöses wahrnehmen, so bitte ich Sie dieß speciell zu bezeichnen, denn nur dann, wenn man in der Lage ist, in einem einzigen Fall Kostenberechnungen zu erheben und Vergleichen anzustellen, ob unbeschadet des Zweckes wohlfeiler hätte gebaut werden können, ist man auch in der Lage, ein Urtheil darüber zu geben, ob etwas Ueberflüssiges ausgegeben worden ist oder nicht. Was den Punkt wegen der Bezeichnung der Stationen betrifft, so muß ich bedauern, daß sich die beiden technischen Behörden zur Zeit noch nicht über die Art und Weise vereinigt haben, wie diese Bezeichnung geschehen soll und ich kann die Versicherung geben, daß sich die Regierung zur Pflicht machen wird, diese Vereinigung jetzt herbeizuführen, sie mag ausfallen wie sie will.

Schaff: Das ist im Interesse des reisenden Publikums wünschenswerth, allein jedenfalls wird es demselben gleichgültig seyn, ob diese Orientirungsstöcke mit Arabesken versehen oder nicht. Ich glaube auch, daß die in Ettingen angebrachten Stöcke nicht zum Muster für das ganze Land dienen sollten. Auf die Frage in Betreff der Bahnrichtung bei Freiburg kann ich mich nicht einlassen.

Verhandlungen der II. Kammer 1846, 98 Prot.-Heft.

Ich verstehe dieß nicht und muß deshalb den Technikern vertrauen. Wenn man aber die Sache so mit dem gewöhnlichen Laienauge betrachtet, so bestätigt sich doch im Allgemeinen, das, was der Abg. Mez vorgebracht hat. Was den Luxus bei den Eisenbahnbauten anbelangt, so ist dieser nicht zu läugnen, und wenn der Herr Regierungscommissär Specialitäten verlangt, so verweise ich ihn eben auf alle Hochbauten, wie sie da sind, von dem letzten Bahnwarthäuschen bis zum Bahnhof in der Residenz. Bei so vielen einzelnen Bauten macht es, wenn es sich hier und da auch nur um Kleinigkeiten handelt, doch im Ganzen enorme Summen aus, und es sollte die Regierung ihr Augenmerk hierauf richten. Ja, es herrscht hierüber im Lande eine allgemeine Klage, freilich nicht von Seiten der Fremden, die auf der Eisenbahn einmal durch unser Land jagen, denn diesen gefällt es gut, sondern Derjenigen, die am Ende mitzahlen müssen. Daß es nämlich unter solchen Umständen dahin kommen kann, daß die Revenüen der Eisenbahn mit Zuschuß dessen, was die Post dahin geben muß, nicht reicht, um große Reparations- und Reäbificationskosten zu bestreiten, ist unzweifelhaft und in so fern ist jeder Steuerpflichtige sehr bei diesen Bauten interessiert. Was von den Hochbauten in dieser Hinsicht gesagt werden kann, trifft auch wenigstens theilweis den Unterbau, nämlich die Uebergangswerke, die größtentheils mit unnötigem Aufwand hergestellt sind, und man muß es am Ende noch loben, daß bei dieser Zierlichkeit die Solidität nicht leidet, indem was diese betrifft, unsere Techniker alle Anerkennung verdienen und unsere Bahn den besten Bahnen, die existiren, an die Seite gestellt werden kann. Daher kommt es denn auch, daß aus dem Grunde der Fehlerhaftigkeit des Baues noch nicht das mindeste Unglück stattfand. Es ist ferner ganz in der Natur des Menschen gegründet, daß diese Herren den reichen Schatz ihres Wissens durch schöne Bauten kund geben wollen und wünschen, daß ihr Werk in's Auge falle. Ich meine aber, es seyen jetzt der Pracht-Bau-Denkmale genug gestiftet, und man sollte sich wenigstens für die Zukunft auf die Nothdurft beschränken, in welcher Beziehung ich besonders auch rathen möchte, wo immer thunlich Provisorien eintreten zu lassen. Man soll mir nicht er-

widern, daß diese Methode kostspieliger sey. Ein solcher provisorischer Bau kann immerhin zehn bis fünfzehn Jahre stehen und nicht einmal die Zinse aus dem Kapital des Hauptbaues werden durch den provisorischen Bau erschöpft, wenn jener später erst ausgeführt wird. Auch ist man, wenn man solche Provisorien hat, nicht gehindert, im Fall irgend wie ein Fehler vorgegangen ist, denselben zu repariren und etwa das Gebäude dahin zu stellen, wo es am zweckmäßigsten ist. Jedenfalls geht meine Ansicht dahin, von Seiten der Kammer den Wunsch in's Protokoll niederzulegen, „die Regierung möge dahin trachten, oder dafür sorgen, daß sich bei den Eisenbahnbauten von nun an auf die Nothdurft beschränkt und dem Luxus weniger Rechnung getragen werde.“

Ministerialpräsident Geh. Rath Rebenius: Ich glaube allerdings, daß die Hochbauten mit einem etwas geringeren Aufwande hergestellt und einfacher und mit geringeren Dimensionen hätte gebaut werden können. Nachdem aber einmal die meisten Stationen des Landes gebaut sind, so möchte ich nicht, daß die Harmonie auf der ganzen Eisenbahn gestört würde. Wir haben nur noch einige Stationen im Oberlande zu bauen, und den Bewohnern des Oberlandes würde es nicht angenehm seyn, zu sehen, daß man bei ihnen zu sparen anfängt. Sodann haben wir noch in Mannheim Bauten an dem Rheinhafen auszuführen, die in gleichem Verhältniß wie die übrigen hergestellt werden sollten. Wenn wir statt neun Zehnthelle nur ein Zehntheil hergestellt hätten, so würde ich gerne mit Ihnen einverstanden seyn.

v. Zstein: Kein Bezirk wird verlangen, daß man auch ferner in dem unnöthigen Luxus fortbaue, sondern ein vernünftiges Verfahren einhalte.

Buhl: Gerade in Beziehung auf Mannheim ist nothwendig, nur ein Provisorium herzustellen, weil noch gar nicht abzusehen ist, welches Bedürfniß sich dort herausstellt.

Präsident: Die geäußerten Wünsche laufen sehr auseinander, und ich bitte deshalb die Kammer, sich vorerst einmal über den Commissionsantrag in Beziehung auf die Petition von Mülheim auszusprechen.

Mez: Ich stelle den Antrag, diese Petition mit drin-

gender Empfehlung an das großh. Staatsministerium zu übergeben.

Dieser Antrag wird ohne weitere Erinnerung angenommen.

Vassermann: Ich unterstütze den Antrag des Abg. Schaaß. Was uns von der Regierungsbank gesagt wurde, rechtfertigt nicht den Luxus, den man erst in neuerer Zeit zu dem früheren, worüber geklagt und wegen welchem die Baudirection zur Verantwortung gezogen wurde, wieder begangen hat. Man hat die Wartsäle, die Jedermann gut genug waren, angefangen zu bemalen und zu vergolden, und in demselben sogar Abtheilungen für Damen oder höhere Personen geschaffen, die ganz pompös ausgestattet werden. Kurz es beginnt jetzt im Innern dieser Bauten ein Luxus, der früher nicht war. Die Sache war anständig und schön, aber einfach. Gehen Sie jetzt in den hiesigen Wartsaal der zweiten Classe, so finden Sie da Postamente von Holz mit Goldleisten und die Wände mit Malereien, Bignetten und allen möglichen Gegenständen ausgefüllt; ferner eine große Glaswand, die ein Nebenkabinet scheidet und auch mit Malereien verziert ist. Das geht denn doch zu weit und wenn die Leute aus den Gegenden kommen, die keine Eisenbahnen haben, und nach der Natur der Sache nicht haben können, so werden sie sagen, das sey sündhaft.

Ministerialrath Vogelmann: Ein hiesiger Beamter hat seine Kunst im Malen dazu benützt, um einige Gemälde in den hiesigen Bahnhof zu stiften, so daß es sich also hier um keine Gemälde handelt die der Staat bezahlt.

Vassermann: Wer bezahlt denn die Goldleisten?

Jungmanns I.: Auch jenes Geschenk wird wahrscheinlich sehr theuer zu stehen kommen. Bei dieser Gelegenheit möchte ich übrigens darauf aufmerksam machen, von welchem großem Vortheil es wäre, wenn auch bei uns, wie in andern Staaten, die höchste Stelle einen Techniker in ihrem Collegium hätte. Wenn das Ministerium des Innern die Wasser- und Straßenbaudirection fragt, ob sie nicht mit zu großem Luxus gebaut habe, so ist die Antwort vorauszusehen. Die Klagen, die vorhin vernommen wurden, hört man nicht nur von Laien, sondern

auch von Technikern des Landes. Männer, die mit dem Hochbau zu thun haben, geben das Zeugniß, daß bei den Eisenbahnbauten von Seiten der Wasser- und Straßenbaudirection nicht mit der Sparsamkeit zu Werk gegangen werde, die bei allen andern Bauten stattfindet. Es scheint die Meinung zu herrschen, als dürfe man nur in die volle Kasse greifen, ohne daß eine Aufsicht und Controle geübt werde. Was namentlich den Bahndamm bei Freiburg betrifft, so wird behauptet, man habe, seit jener Bahnzug projectirt worden, die Erfahrung gemacht, daß man Krümmungen wie jene, die dort stattfinden, jetzt leicht überwinden könne und es sey sehr zweifelhaft, ob ungeachtet der Versicherung der Techniker der unternommene Bahnzug gelingen werde. Wir können freilich in solchem Fall nichts thun, als dem Staatsministerium die betreffende Petition empfehlen und bitten, daß man etwa einen andern Techniker als denjenigen, der bisher mit der Sache zu thun hatte, mit einer neuen Prüfung beauftragt.

Gottschalk: Sie wissen, wie ich mich schon früher mit Bedauern darüber aussprach, daß man besonders bei den Hochbauten so großen Luxus treibe. Dieß ist eine Thatsache, die Niemand läugnen kann und wenn ich mich frage, warum auf die verschiedenen Bitten, Wünsche und Vorwürfe in diesem Hause noch nichts anderes geschehen ist, so komme ich zuletzt auf die andere Frage, wer denn eigentlich die Regierung im Lande ist. Bald möchte man glauben, die Techniker seyen es, weil es immer so fortgeht. Ich kann den Herrn Präsidenten des Ministeriums des Innern versichern, daß die Leute im Oberland so vernünftig sind, daß sie es nur loben werden, wenn bei dem Wenigen, das noch zu machen ist, weise Sparsamkeit eintritt, und man sich auch solche Denkmale stiftet, welche verkünden, daß man im Laufe der Zeit geschiedter wurde, was für den Einzelnen und für den Staat sehr wohlthätig ist. Man hat gesagt, man solle einzelne Facta anführen. Ich meine aber, es sollte ein Factum seyn, daß der Bahnhof in Carlsruhe beinahe schon eine Million kostet, und nun will man, damit ja das Ganze recht schön aussehe und der gleiche Luxus überall hervortrete, auch noch prachtvoll construirte Locomotivhäuser hinstellen. Sehe

man sich aber einmal auf der französischen Eisenbahn um. Erst gestern habe ich mich in Straßburg überzeugt, was man dort mit Einfachheit leisten kann. Namentlich bei einem Industriezweig, der erst in der Entwicklung begriffen ist, und in welchem fast jeder Tag neue Einrichtungen bringt, ist es gut, Einfachheit zu beobachten, damit man um so leichter das Gemachte wieder abreisen und ändern kann. Dort sind die Leute bessere Industriemänner, und wissen, was Noth thut, und hätte die Regierung ihre Techniker dorthin geschickt, um Erfahrungen zu sammeln, so würde man durch das, was jetzt an den Hochbauten verschwendet worden ist, mit der Hauptsache, nämlich mit der Eisenbahn selbst viel weiter gekommen seyn. Daß mit geringeren Kosten die Einrichtungen wirklich zweckdienlich getroffen werden können, beweist besonders der Bahnhof in Kehl und wir werden wegen dieses Bahnhofes wahrscheinlich nicht einen einzigen Reisenden weniger erhalten haben, denn die Leute kommen nicht der Bahnhöfe, sondern der Reisegelegenheit wegen und dient die Einfachheit in Frankreich, so wird sie auch bei uns dienen. Man genirt sich aber jetzt, auf ein anderes System zu kommen. Auf eine Einwendung in der Commission, daß die neu projectirten Gebäude in dem Carlsruher Bahnhof zu luxuriös seyen, habe ich mich in den Ueberschlägen wirklich umgesehen und wahrgenommen, daß nur um eine einzelne Locomotive zu stellen, ein Haus von 3,000 fl. nothwendig ist, während man anderwärts Häuser von Holz und so macht, daß wenn eine Aenderung nöthig ist, man das Holz wieder brauchen kann. Lassen Sie Ihre Techniker im Elsaß reisen und Sie werden sich überzeugen, daß wir im Stande sind, auch mit wenig Geld etwas Passendes hinzustellen. In jenen neuen Ueberschlägen sind wiederum viele Verzierungen enthalten, und wenn die Regierung dieselben vertheidigt, so muß ich beinahe meinen, sie hätte im Vertrauen auf die Weisheit der Techniker nicht einmal nachgerechnet. So soll z. B. jeder Eingang zu einer Locomotive eine schöne eichene Thüre erhalten, während tannene Thüren, wie wir sie im Elsaß finden, wo sie auf Rollen laufen, an dem Schirm weiß nicht wie lange dauern. Man sollte einmal die Ansicht aufgeben, daß der Staat nicht sparen dürfe, denn wie viel weiter würden



wir mit dem gleichen Gelde gekommen seyn, wenn man dem Luxus weniger gefröhnt hätte. Ich kann deshalb den Antrag des Abg. Sch a a f f nur unterstützen und wünschen, daß sich die Kammer auf das Entschiedenste für eine größere Sparsamkeit ausspreche.

Ministerialrath B o g e l m a n n: Die Elsässer Bahn wollen wir im Allgemeinen nicht zum Muster nehmen. Wenn nun aber schon von zwei Seiten, nämlich den Herren Abg. G o t t s c h a l k und S c h a a f f der Provisorien erwähnt wurde, so muß ich bitten, ehe man diesen Gedanken weiter verfolgt, auf einen wesentlichen Umstand Acht zu haben. In Kehl ist ein Provisorium möglich, weil das künftige Definitivum nicht dahin kommen soll, wo jetzt das Provisorium steht. Wenn wir in einem Bahnhof ein Provisorium errichten sollen, so müssen wir nebstdem einen weiteren Platz gewinnen, auf dem wir das künftige Definitivum errichten, denn sonst könnten wir in die Lage kommen, entweder das Provisorium in kein Definitivum mehr verwandeln zu können, bis es zuletzt zusammen stiele oder aber den Betrieb so lange einstellen zu müssen, bis aus dem Provisorium ein Definitivum gemacht ist. Diese Rücksicht mögen Sie also nehmen, wenn es sich davon handelt, Provisorien herzustellen. Sie sind an manchen Orten recht gut und angemessen, an andern Orten aber nicht.

W e l l e r: Man soll, hat man uns gesagt, nicht im Allgemeinen über zu großen Bauaufwand sprechen, sondern Beispiele anführen, wo zu luxuriös gebaut wurde. Ich behaupte aber, daß die Bahnhöfe nicht bloß zu theuer sind, sondern auch den Grundfehler haben, daß die meisten sehr unzuweckmäßig stehen, wie z. B. jene in Mannheim und Ettlingen, die so weit von der Stadt entfernt sind, daß man von da bis zu ihnen gerade so viel Fahrzeit braucht, als von den Bahnhöfen bis zur nächsten Station. Man hat auch diese Bahnhofbauten früher als ein ganz sonderbares Geheimniß behandelt und fast gar keine Vorlage dießfalls gemacht. Wäre die Prüfung der Lage der Bahnhöfe und die Ueberschläge im Detail an die Kammer gekommen, so würde Vieles besser gemacht worden seyn, und ich halte nach meiner Ueberzeugung den Beschluß, den die Kammer hinsichtlich des Bahnhofes in

Kehl auf den Antrag eines Mitgliedes faßte, für einen der besten Beschlüsse, die seit vielen Jahren von diesem Hause ausgehen. Betrachtet man den Budgetsatz über den Bahnhof in Carlsruhe, so muß hier gleich eine ungeheurere Verschwendung nicht bloß in Beziehung auf die Oberbauten, sondern im Allgemeinen auffallen. Da wurden für 58,000 fl. einige sumpfige Wiesen gekauft und 121,000 fl. braucht man um dieselben auszufüllen, während man links auf der Ettlinger Straße eben so gute Plätze wohlfeiler und schon ausgefüllt hätte haben können. An den 180,000 fl. für den Ankauf des Platzes hätten also schon zwei Drittheile erspart werden können, wenn man richtig verfahren wäre, denn wegen dieser Wiesen hat man das Fundament dreimal tiefer machen müssen, als nothwendig gewesen wäre, wenn man auf den Sand gebaut hätte. Da sehen wir ferner für Oberbauten 625,000 fl. und mehr als die Hälfte dieser Summe steckt in dem Boden und wurde verwendet bis man nur aus dem Sumpf herauskam und denselben mit Sand ausfüllte. Kurz, es sind hier eines Platzes zu lieb mehrere hunderttausend Gulden verschwendet worden, die erspart worden wären, wenn man auf die andere Seite gebaut hätte, wo er eben so nahe an die Stadt gekommen und eben so zweckmäßig gewesen wäre. (Ministerialrath B o g e l m a n n: Der Bahnhof wäre auf dieser Seite um kein Haar wohlfeiler zu stehen gekommen.) Die Commission hat bereits in ihrem Bericht den Wunsch niedergelegt, daß man bei Fortsetzung des Baues möglichste Sparsamkeit eintreten lassen möge. Sie hat zwar nicht den Antrag gestellt, die geforderte Summe von 156,000 fl. zu vermindern, allein ich habe schon in der Commission den Vorschlag gemacht, ein Drittel oder die Hälfte davon zu streichen, welches Mittel gewiß erfolgreicher gewesen wäre, als die bloße Niederlegung eines Wunsches. Mein Antrag hat indessen die Zustimmung der Mehrheit der Commission nicht erhalten und so erscheint im Commissionsbericht statt jenes Strichs nur der Wunsch an die Regierung, sie möge bei der weiteren baulichen Herstellung des Carlsruher Bahnhofes sich größerer Sparsamkeit befleißigen. Dieser Wunsch wird übrigens zu nicht viel führen, und ich wiederhole deshalb hier meinen Antrag, ein Drittel an obiger

Summe zu streichen und trete im Uebrigen auch dem Antrag des Abg. Schaff bei.

Blankenhorn-Krafft: Den Antrag des Abg. Schaff kann ich nur in der Hinsicht unterstützen, wenn er, wie ich nicht anders erwarten darf, demselben eine allgemeine Fassung geben will. Er wird nicht sagen wollen, daß nur die zwei bis drei Stationen, die noch zu bauen sind, aus leichten Bretterhütten hingestellt werden sollen, und solcher Gestalt kann ich den Antrag wohl unterstützen, indem auch ich überzeugt bin, daß man mit weniger Luxus hätte bauen können. Uebrigens habe ich mich nur wegen einer Aeußerung des Herrn Regierungscommissärs erhoben, die dahin gieng, man könne ohne ein Nivellirungsinstrument in der Hand nicht angeben, welche Zugrichtung zu nehmen sey. Ich möchte hiernach fragen, ob es wahr ist, daß die Techniker mit dem Nivellirungsinstrument in der Hand der großherzogl. Regierung zu wiederholten Malen erklärt haben, daß wenn man den Bahnhof in Freiburg dahin stellen wolle, wohin er bestimmt sey, dieß mit den größten Schwierigkeiten und mit einem Aufwand von mehr als einer Million verbunden und man selbst dann nicht einmal in Betreff des Betriebs gesichert sey? (Ministerialrath Vogelmann: Davon weiß ich nichts.) Die Techniker sollen allerdings erklärt haben, daß wenn man den Bahnhof dahin lege, dieß nur mit Aufwendung großer Summen geschehen könne und der Betrieb der Bahn dennoch ein schwieriger seyn werde, immer habe man aber geantwortet, dahin müsse der Bahnhof.

Netti g: Ich habe schon mehrmals in der Kammer Gelegenheit gehabt, die technischen Kenntnisse einzelner Mitglieder über Fachfragen zu bewundern, und es wird mir täglich klarer, daß eine gewisse Nachhilfe oder Anhilfe aus der Mitte des badischen Volkes einschließlich des Beamtenstandes stattfindet, besonders wenn ich, wie heute, auf Wahrnehmungen geführt werde, woraus mir hervorzugehen scheint, daß Eifersucht unter den Technikern der verschiedenen Zweige der Verwaltung ihr Scherflein dazu beiträgt, daß die Ansichten auch in unserer Kammer etwas auseinander gehen und es könnte leicht seyn, daß die Bemerkung des einen Technikers, welche der Aeußerung eines Abgeordneten zu Hülfe kam, im Grunde nur

die Folge, einer Meinungsverschiedenheit unter den Technikern war, die bei dem Bauwesen zu wirken haben oder nicht dazu gelangen. Diese Bemerkung mache ich darum, weil der Vorschlag vorgekommen ist, die oberste Staatsbehörde solle sich selbst durch die Berufung eines Technikers aus ihrer Mitte in den Stand setzen, diesen Kampf der Meinungen zu entscheiden. Dieser Vorschlag ist gut, allein jene Stelle kann eben auch wieder nur einen Techniker rufen, und wenn dieser im Collegium sitzt, so ist und bleibt er auch nur ein einzelner Techniker und der Widerspruch des Andern ist wieder vorhanden, so daß abermals die Frage entsteht, wer Recht hat. Es ist auch wohl nicht möglich, daß man für jede Geschäftsbranche einen Techniker in das höchste Collegium setze. Der Freund der Schule sagt, ein Schulmann gehöre dahin, denn die vielen Schulfragen könne nur ein wahrer Schulmann entscheiden; der Freund der Waldungen sagt, ein Forstmann müsse dort sitzen, denn die Juristen könnten die Forstfachen nicht beurtheilen u. s. w. Das gebe zuletzt ein Collegium so zahlreich, daß man vor lauter gutem Rath nicht mehr wüßte, was man beschließen sollte. Die höchste Staatsbehörde bleibe in der Lage, daß sie die Techniker ermahne, ihnen gemachte Wahrnehmungen mittheile und streng darauf halte, daß nichts Unnötiges geschieht. Sie selbst kann sich aber nicht zur technischen Behörde machen. Auch die Bemerkung habe ich noch beizufügen, und ich spreche hier gewissermaßen aus der Schule — ich kann versichern, daß nicht nur die technischen Behörden im Allgemeinen sehr dringend und ernstlich ermahnt worden sind, alle mögliche Sparsamkeit eintreten zu lassen, sondern daß auch bedeutende Reductionen wirklich stattfanden. Sie ersehen hieraus, daß die Staatsbehörde den billigen, und wie ich zugebe, zum Theil gerechten Klagen über allzu großen Aufwand besonders bei den Hochbauten Rechnung trägt, allein das glaube ich auch, daß es wunderbarlich herauskommen würde, wenn man von dem Glanz der Hochbauten, die schon stehen, auf einmal so weit herabgienge, daß der Ueberrest unserer Hochbauten auf der Eisenbahn einen traurigen Contrast bilden würde. Auch die Eisenbahn ist, wie jede andere Verkehrseinrichtung zum Theil wenigstens an äußere Eleganz gebunden. Sehen

Sie die Gasthöfe wie wir sie jetzt haben, gegenüber von jenen, die vor 30 Jahren die Fremden beherbergten; sehen Sie die Fuhrwerke, wie sie jetzt unsere Lohnkutscher haben, und erinnern Sie sich jener vor 30 Jahren. Auch in dieser Hinsicht sind die Forderungen der Zeit höher gestiegen, und wenn man nicht für ein oder zehn Jahre, sondern für 100 Jahre baut, so muß man auch darauf Rücksicht nehmen, daß das Ganze ein Aussehen hat, das dem Lande Ehre macht. Ich habe schon oft Reisende auf der Eisenbahn gesprochen und sprechen hören, die auch das Äußere und gute Aussehen unserer Bahn gepriesen haben, und wenn die ersten Schmerzen über die Kosten sich etwas gelegt haben, so könnte man später vielleicht bedauern, daß man kärglich gebaut hätte. Nichts Unnötiges und keine Verschwendung soll stattfinden, aber auch nicht zu karg soll gebaut werden. Das wird das rechte Maß seyn.

Knappe: Ich bedaure sehr, daß die Abg. Metz und Blankenhorn-Krafft den von ihnen berührten Punkt nicht schon früher zur Sprache brachten und nicht gleich bei der ersten Anlage in jener Gegend Schritte geschehen sind. Man hätte die Techniker darauf aufmerksam machen sollen, daß das Terrain auf der andern Seite ein günstigeres ist, und hätten jene eigenständig auf ihrer Ansicht beharrt, so hätte man weiter gehen und den Uebelstand beseitigen können. Ebenso spricht auch der Abg. Schaff von Luxusbauten. Er hat aber selbst die Palläste emporsteigen sehen und hätte als hoher Beamter die betreffende Behörde darauf aufmerksam machen sollen, daß dem ungeheuern Aufwand in etwas Einhalt gethan werden möge. Statt dessen hat er aber ruhig zugehört, und jetzt, nachdem drei Viertel fertig sind, lärt man dagegen. Was würde man dazu sagen, wenn man, nachdem man nun bis Freiburg splendid gebaut hat, nun auf einmal in dem reichen Markgrafenland in arbeitsamer Weise fortführt. Der Abg. Gottschalk hat gesagt, die Eisäßer Bahn sey weniger kostspielig gebaut. Dieß muß ich widersprechen, denn sie kostet sogar 25% mehr als die unfrige. Jene kostet 50 Millionen Franken, und es ist notorisch, daß sie schlechter gebaut ist. Ich bin allerdings damit einverstanden, daß man anfangs nicht

so luxuriös hätte bauen sollen. Nachdem es aber nun einmal geschehen ist, so muß man auf der noch übrigen kleinen Strecke noch so fortfahren. Was die Techniker betrifft, so bedaure ich sehr, daß mein Nachbar nicht anwesend ist, indem dieser Auskunft hierüber geben könnte, allein ich mache die Kammer darauf aufmerksam, daß sie selbst schon die Kenntnisse derselben in Anspruch nahm, indem sie namentlich verlangt hat, daß bei der Postbehörde zur besseren Besorgung des Dienstes Techniker angestellt werden sollen.

Helbing: Wir haben noch so viel zu bauen, daß es sich wohl der Mühe lohnt, über den Gegenstand noch zu sprechen. Jemehr der Betrieb der Bahn vorrückt, desto mehr überzeugt man sich, wie unzweckmäßig und verschwenderisch es war, gleich von vornherein so große und überaus solide Gebäude herzustellen. Wir haben jetzt schon die Erfahrung gemacht, daß ganz große Bahnhöfe überflüssig wurden, daß andere zu zwei Dritttheile zu groß, wieder andere dagegen zu klein sind. Hierin dürfte Aufzorderung genug liegen, künftig mit mehr Berechnung und nicht gar zu kostbar zu bauen. Richtig ist auch die Bemerkung des Abg. Jungmanns. Es fehlt an einer gehörigen gemeinschaftlichen Leitung bei diesem Bauwesen, indem man oft Bauten zweimal aufführen und wieder abreißen sieht, wozu das Volk sehr unzufriedene Augen macht. Es ist hohe Zeit, daß anders gewirthschaftet wird.

Ministerialpräsident Geheimer Rath Nebelius: Wo ist es geschehen, daß Gebäude zweimal niedergedrückt worden sind?

Helbing: In Denzlingen und Heidelberg.

Ministerialrath Vogelmann: In Heidelberg sind zwei Wasserreservoirs abgebrochen worden, weil durch die Vereinigung des Bahnhofes mit der Main-Neckarbahn ein größerer Raum nothwendig wurde, um das Schienengeleise besser miteinander zu verbinden. Das war der ganze verlorene Aufwand gegenüber von demjenigen, der hätte gemacht werden müssen, wenn man ursprünglich provisorisch gebaut hätte. Was sonst noch geändert wurde, ist die Locomotivenremise, die deshalb einen andern Zweck erhielt, weil ohnehin jener Raum für die Locomotiven

viel zu klein war, und jedenfalls eine größere Remise hatte gebaut werden müssen.

Kapp: Auch ich halte, wie ich nicht läugne, den Gesichtspunkt fest, daß wenn einmal gebaut wird, gut und schön gebaut werden soll. Gut und schön bauen heißt aber nicht verschwenderisch und unzweckmäßig bauen. Erstes ist sogar unschön und letzteres wird auch nicht schön seyn. Daß aber solcher Fälle bei uns viele vorkamen, geht aus dem bisher Gesagten deutlich hervor. Darüber will ich mich daher nicht weiter verbreiten, und ohne viele Worte nur an den Bahnhof in Doss erinnern. In der Verschwendung im Bau liegt übrigens nicht das einzige Uebel, was hier berührt werden muß. Nach glaubhaften Nachrichten, die ich erhalten, scheinen sich noch andere empfindliche Mißstände einzuschleichen, wozu ich besonders eine große Vernachlässigung des gewiß nothwendigen Schutzes der inländischen Gewerthätigkeit rechne, indem ich es für wichtig halte, daß die Bestellungen, wo es nur seyn kann, bei inländischen Fabriken und Gewerbsmännern gemacht werden. Dagegen habe ich namentlich — um nicht einmal von den größten und mächtigsten Bedürfnissen der Bahn zu sprechen — wiederholt erfahren, daß man z. B. die Turmuhren für die Bahnhöfe und sonstigen Stationsgebäude nicht durch badische, sondern durch einen strassburger Uhrenmacher arbeiten läßt. Wenn sich diese Begünstigung fremder und sogar außerdeutscher Konkurrenten bestätigt, so ist es eine auffallende Erscheinung. So oft wir auswärtige Verhältnisse berühren und von Baden verlangen, daß es seine Souveränität und Selbstständigkeit entwickle, so antwortet man uns, Baden sei ein kleiner und schwacher Staat. Handelt es sich dagegen um Geldfragen, so hat Baden Macht und Geld, ja sogar so viel Geld, um auch davon noch in's Ausland, sogar in's außerdeutsche zu schicken. Ich erwähne dieses Punktes, weil mir die Sache auf die glaubwürdigste Weise mitgetheilt wurde, und will nun nur noch darauf aufmerksam machen, daß diese Erscheinung auch noch ihre komische oder tragisch-komische Seite hat, wenn wir nämlich an das große alte Vergehen der deutschen Politik erinnern, welche nach den sogenannten Befreiungskriegen gänzlich vergaß, daß noch Carl V.

auf Straßburg ein größeres Gewicht als selbst auf Wien gelegt hat, d. h. wenn wir daran erinnern, daß unsere gepriesene Diplomatie in den Zeiten ihres höchsten Glanzes auch noch Elsaß mit Straßburg an das Ausland hingab, und daß wir nun gerade diese Stadt, das alte, aus deutschen Eichen gezimmerte Thor Frankreichs auf Kosten badischer Bürger, zu Hülfe nehmen, um unsere Bahnhöfe auszustatten. Der Schutz der einheimischen Gewerbe bei der innern Einrichtung unserer Eisenbahnbauten, wie bei diesen selbst ist gewiß eine Verpflichtung, welche, so weit als irgend möglich und thunlich ist, zu beachten seyn dürfte.

Ministerialrath Vogelmann: Die Anschaffung dieser Uhren hat überall nichts mit der Politik gemein. Wo dieselben bestellt wurden, weiß ich im Augenblick nicht, allein das weiß ich, daß sie bei dem vorzüglichsten Meister bestellt worden sind, denn für die Eisenbahnuhren müssen wir die ausgezeichnetsten Exemplare haben. Es ist nothwendig, daß sich diese Uhren, wenn sie einmal gerichtet sind, immer in einem regelmäßigen gleichen Gang erhalten, indem sonst auch ein regelmäßiger Betrieb und eine regelmäßige Benützung der Eisenbahn nicht möglich ist. Wenn also die Uhren da bestellt wurden, wo sie am vorzüglichsten gemacht werden, so wird die technische Behörde Recht gehabt haben. Was den Schutz der inländischen Handwerker überhaupt betrifft, so besteht bei dieser Verwaltung, wie bei jeder andern, der Weg der öffentlichen Vergebung, der Versteigerung oder der Submission. Wer unter gleichen Bedingungen die billigsten Preise stellt, erhält die Arbeit.

Kapp: Wenn die badischen Uhrenmacher außer Stand seyn sollten, eben so richtige Uhren zu liefern wie die Straßburger, so wäre diese Voraussetzung kein Compliment für das badische Land und seine Uhrenmacher. Am übelsten würde sich dasselbe im Munde der Regierungsbank ausnehmen. Ich zweifle nicht an der Fähigkeit der badischen Uhrenmacher.

Ministerialrath Vogelmann: Ich habe schon gesagt, daß ich nicht weiß, wo die Uhren bestellt worden sind.

Kapp: In Straßburg wurden sie bestellt und der Uhrenmacher heißt Schwilgus.

Ministerialrath Vogelmann: Das ist ein ausgezeichnete Uhrenmacher.

Kittel: Bei einem badischen Uhrenmacher wurden sie bestellt und dieser läßt sie dort fertigen.

Kapp: Die Uhren badischer Städte weichen allerdings sehr häufig nicht bloß von den Bahnhofuhren, sondern auch unter sich oft so weit ab, daß sie selten einander in's Wort fallen, sondern meist verschiedene Sprachen sprechen. Dieß ist aber ein Uebelstand, der nicht den heutigen Uhrmachern in Baden zur Schuld fällt.

Ministerialpräsident Geheimer Rath Rebenius: Wir nehmen bei jeder Gelegenheit Rücksicht auf das Interesse unserer inländischen Industrie. Auch ich weiß nicht wo die Uhren bestellt wurden, allein das weiß ich, daß der genannte Uhrenmacher einer der ausgezeichnetsten in Straßburg ist und daß man zuweilen die inländische Industrie gerade dadurch unterstützt, daß man Produkte aus dem Ausland kommen läßt. Es gibt Dinge, die wir besser liefern, und wieder andere Dinge, die das Ausland besser liefert. Bei Einführung des neuen Maßes und Gewichts habe ich aus dem Ausland Waagen kommen lassen, die sehr nützlich waren, denn seitdem werden bei uns viel genauere Wagen geliefert als früher.

Kapp: Dieses Princip der Ermunterung durch auswärtige einzelne Muster, ist unter den heutigen Verhältnissen auch das meinige. Seine Anwendung aber soll gerade die inländische Gewerthätigkeit fördern und schützen.

Dörr: Auch ich kann den Antrag des Abg. Schaaff nur unterstützen indem ich leider ebenfalls in der Lage bin zu bestätigen, daß allgemein über den zu großen Luxus beider Hochbauten geklagt wird. Der Herr Regierungskommissär hat uns aufgefordert, einzelne Fälle zu bezeichnen, wo besonderer Luxus stattfindet. Ich will in dieser Beziehung nur auf den Güterschoppen in Renchen aufmerksam machen, was eine unbedeutende Station ist, und wo gleichwohl jener Schoppen auf mehr als 10,000 fl. zu stehen kam, indem man ihn aus gehauenen Steinen aufführte, ja ich habe Steine dort liegen sehen, die wenigstens 12 fl. per Stück kosteten. Dieß ist doch offenbar

ein übertriebener Aufwand. Ein Schoppen für 2000 fl. würde weit ausgereicht haben, denn die wenigen Güter, die dort abgeladen werden, und aus einigen Zuckerfässern und etwa 50 Centner Pech und Harz bestehen, bleiben nur ungefähr 24 Stunden da liegen. Nun braucht man aber auf allen Stationen solche Schoppen und wenn man überall so ungeheuern Aufwand macht, so möchte ich wissen, wo es am Ende hinkommen solle.

Ministerialrath Vogelmann: Ich kann versichern, daß die Regierung Kenntniß davon nehmen und nähere Untersuchung anstellen wird. Was nun aber den Güterschoppen in Renchen insbesondere betrifft, so muß ich darauf aufmerksam machen, daß nach der Darstellung der Betriebsbehörde, die doch in Beziehung auf den Verkehr einige Erfahrungen machte, ein größerer Schoppen dort mehr als anderswo ein dringendes Bedürfnis ist.

Ministerialpräsident Geheimer Rath Rebenius: Die projectirten Hochbauten werden wir, so weit es noch möglich ist, einer Revision unterwerfen.

Helreich: In Beziehung auf Das, was der Herr Regierungskommissär Vogelmann hinsichtlich der provisorischen Bahnhöfe bemerkt hat, habe ich zu erwidern, daß man ganz gewiß die definitiven Bahnhöfe nicht da hinstellen würde, wo sie jetzt stehen, wenn man sie provisorisch gebaut hätte. Es hat sich dieß namentlich auch bei der Post gezeigt, indem bereits Petitionen eingekommen sind, worin gebeten wird, Postbureaus in der Stadt Karlsruhe zu eröffnen, um dort Briefe und Pakete abgeben zu können. Es ist somit hier eine doppelte Verwaltung nothwendig. Hätte man provisorisch gebaut, so würde man jetzt an vielen Orten den Bahnhof näher an die Stadt oder in diese hineinlegen. Was den Bahnhof in Heidelberg betrifft, so höre ich ebenfalls, daß man dort ein rechts vom Postgebäude stehendes Häuschen abbrechen und auf die andere Seite stellen will, bloß um die Symetrie herzustellen. Es wäre aber doch besser, im Eisenbahnbudget eine Symetrie herzustellen als in den Bahnhöfen. Was nun die kostspieligen Bauten überhaupt betrifft, so gibt es ein souveränes Mittel, denselben vorzubeugen und dieß besteht darin, daß man den Ingenieuren und Architekten Tantiemen an diesen Erspar-

nissen bewilligte. Wenn diese nur in 10% beständen, so bin ich überzeugt, daß schon hundert Tausende erspart worden wären. Gegenwärtig wird nicht nur im Material, sondern auch im Arbeitslohn verschwendet, denn die Leute stehen nicht unter gehöriger Aufsicht, und ich selbst habe mich schon oft überzeugt, wie liederlich da gearbeitet wird. Daher die allgemeine Sage in der Pfalz, daß wer einmal auf der Eisenbahn gearbeitet habe, zu nichts anderem mehr zu brauchen sey, weil er zu faul geworden.

**Buss:** Es ist kein Zweifel, daß die Klage über die luxuriösen Hochbauten im Land allgemein ist. Ich theile sie vollkommen. Nachdem nun aber mehr als zwei Drittheile der Eisenbahn fertig sind, so sollte man nicht im schönen Oberlande anfangen zu knausen. Mit dem ausgedehntern Verkehr werden aber Erweiterungen der schon bestehenden Einrichtungen stattfinden müssen, und hier wird dann mehr auf den Bedarf, als auf ornamentalische Ausstattung Rücksicht zu nehmen, und in dieser Beziehung mit mehr Sparsamkeit zu verfahren seyn. Was die Frage wegen der Techniker betrifft, so ist es natürlich, daß diese, da ihnen die Mittel nicht fehlen, ein besonderes Streben haben, schön zu bauen und Denkmale ihrer Kunst zu hinterlassen. Deshalb wünschte ich aber auch nicht, daß solche Techniker in die höchste Behörde gesetzt werden. Wenn man je eine solche Behörde von Technikern gründen wollte, so müßte man ein Ministerium der öffentlichen Bauten errichten. Wir werden aber dieß nicht wollen, denn wir haben wahrlich Ministerien genug, und die Errichtung eines andern Ministeriums führt nothwendig zur Umgehung desselben mit einem Kreis verwandter Behörden. So wird es hinreichen, wenn die Techniker bei den untergeordneten Behörden ihre Gutachten gehörig detaillirt und gründlich ausarbeiten und die höhere Behörde nöthigenfalls noch nähere Nachfragen und anderwärtige Begutachtung von andern Technikern einholt. Solchergehalt werden die Dinge immer von einem höheren Standpunkt aus behandelt werden, als wenn die Techniker mit ihrer vorwaltenden Neigung, schöne Bauten auszuführen, sich selbst überlassen bleiben.

Verhandlungen der II. Kammer 1846, 98 Prot. 2. Sest.

**Schmidt v. B.:** Einen Beweis, daß die Regierung Manches sparen könnte, liefert schon eine Stelle des Berichts, wonach für einen Güterschoppen in Bruchsal 12,000 fl. ausgesetzt gewesen sind. Man hat nun aber einen provisorischen Schoppen errichtet, der kaum 3000 fl. kostet, und ganz seinem Zweck entspricht. Wenigstens wird man noch keine Klage darüber gehört haben, daß er zu schlecht oder zu klein sey, ein Beweis also, daß die Provisorien doch auch gut sind. Ich habe seiner Zeit einen Antrag in dieser Richtung gestellt, und Niemand wird eine Klage gegen den darauf erfolgten Beschluß erhoben haben, so daß wir jetzt wohl mit Provisorien fortfahren könnten. Der Herr Regierungscommissär beruft sich auf den Bahnhof von Frankfurt. Gehe er aber einmal nach Belgien. Dort wird er Provisorien genug finden und keine Klage darüber vernehmen. In Verviers befinden sich namentlich lauter Provisorien und erst neuerlich, nachdem man sich nun von der Zweckmäßigkeit der verschiedenen Lagen überzeugt hat, fängt man an definitiv zu bauen. Die Klagen werden überhaupt bei uns kein Ende nehmen, bis das ganze Eisenbahnwesen unter einer Verwaltung oder einem Ministerium steht, und nicht mehr in mehrere Ministerien getheilt ist. Für eine solche Vereinigung und für die Mangelhaftigkeit der gegenwärtigen Einrichtung spricht schon die Bemerkung der Regierungscommission, daß man bereits seit zwei Jahren darüber streitet, ob und wo die Namen der Stationen angeschrieben werden sollen.

**Meyer:** Der Abg. Knapp wundert sich, daß nicht Leute aus der Umgegend von Ufhausen selbst auf die dortigen Uebelstände aufmerksam gemacht hätten. Darauf habe ich aber zu erwidern, daß sogar der Gemeinderath der technischen Behörde eine Vorstellung übergeben hat, und ich selbst auf die Mißstände aufmerksam gemacht, aber die Antwort erhalten habe, die jenem Bauerlein geworden ist, von dem der Abg. Blankenhorn-Krafft sprach. Man sagte: Dieß verstehen nur die Techniker.

**Mez:** Ich überlasse dem Urtheil der Kammer Das, was der Herr Regierungscommissär von der Nothwendigkeit der Nivellirungsinstrumente gesagt hat, und be-

merke nur so viel, daß auch Diejenigen, die nicht mit diesen Instrumenten umgehen, sich auf die Sache verstehen, worauf es hier ankommt. Was die Lurusbauten betrifft, so hat mich der Herr Regierungscommissär nicht widerlegt, indem er eigentlich nichts dagegen zu erinnern wußte, als daß ich nichts davon verstehe. Ich unterstütze die Anträge der Abgeordneten Schaff und Weller, daß provisorisch gebaut werde, und namentlich auch den Antrag des Letzteren, 50,000 fl. an der Summe für den hiesigen Bahnhof zu streichen, indem ich ganz mit Denjenigen einverstanden bin, die da sagen, daß das Innere der Bahnhöfe auf eine zu luxuriöse Weise eingerichtet werde.

Ministerialrath Bogelmann: Ich würde über den Antrag des Herrn Abg. Weller geschwiegen haben, allein er ist jetzt unterstützt worden, und ich sehe mich deshalb zu einigen Bemerkungen veranlaßt. Wenn es möglich ist, an dem Kostenüberschlag, welcher der Budgetcommission mitgetheilt wurde, etwas zu mindern, so kann ich Ihnen voraus die Versicherung geben, daß die Minderung auch eintreten wird. Ob es aber gerade thunlich ist, denselben um ein Drittel herabzusetzen, ist sehr zu bezweifeln und ich glaube auch nicht, daß Sie so per Bausch und Bogen eine Summe bezeichnen können, mit der man ein Gebäude errichten soll. Man muß durch nähere Berechnungen die Möglichkeit des Baues nachweisen und dem Antrag in der Form wie er gestellt ist, kann ich mich nur widersetzen, indem wir sonst in die Lage kommen könnten, zum großen Nachtheil des Betriebs gar nicht bauen zu können. Dagegen gebe ich die wiederholte Versicherung, daß alle Ersparnisse, die bei der Ausführung eintreten können, auch wirklich eintreten sollen.

Fauth: Ich verlasse die Frage über zu großen Aufwand und will nur einen Wunsch gegen die großherzogliche Regierungskommission aussprechen, von dem ich überzeugt bin, daß sie selbst damit einverstanden ist. Bei dem Bau der ersten Section zwischen Heidelberg und Mannheim wurden theilweise nur sogenannte Schilderhäuser errichtet, in der Voraussetzung, daß der Betrieb der Bahn nicht einen so großen Umfang gewinnen werde, und die

Bahnwärter jeden Abend nach Hause gehen und sich am Morgen wieder auf ihrem Posten einfinden könnten. Der größere Betrieb der Bahn aber und besonders der Umstand, daß die Main-Neckareisenbahn denselben Weg führt, hat zu dem Uebelstande geführt, daß die Bahnwärter erst sehr spät Nachts den Dienst verlassen können, in einem benachbarten Dorfe übernachten und Morgens schon in aller Frühe wieder auf die Bahn zurückkehren müssen. Ich wünsche deshalb, es möchte die Regierung darauf bedacht nehmen, daß diese Schilderhäuser, worin Niemand übernachten und die erforderlichen Lebensbedürfnisse sich verschaffen kann, nach und nach in größere Bahnwärterhäuser verwandelt werden. Mein zweiter Wunsch ist der, daß bei jedem Bahnwärterhaus ein Brunnen errichtet werden möchte, was ebenfalls auf der fraglichen Section fehlt, und den Uebelstand zur Folge hatte, daß die Bahnwärter bei der letzten heißen Witterung, wo sie ebenfalls den ganzen Tag im Dienst seyn müssen, nicht einmal Wasser hatten und zum Theil aus dem Graben des Bahndamms solches schöpfen mußten, wodurch Fieber und andere Krankheiten entstanden. Eine solche Ausgabe, wie ich sie hier wünsche, wäre aus Rücksichten der Humanität gewiß gerechtfertigt.

Schaff: In dieser Hinsicht ist im Eisenbahnbudget bereits Vorsehung getroffen. Wenn der Abg. Knapp glaubt, der Regierungsdirector in Mannheim hätte seiner Zeit auch dafür sorgen können, daß nicht so luxuriös gebaut werde, so sage ich ihm einmal, daß, als der Regierungsdirector, den er da meint, nach Mannheim kam, die meisten Bauten schon fertig waren und daß ferner der Regierungsdirector überhaupt mit diesen Eisenbahnbauten unmittelbar nichts zu thun hat.

Der Abg. Schaff hat dagegen schon auf dem vorigen Landtage die nämliche Rüge vorgebracht, die er so eben wieder vorbrachte, und weil er von seiner frühern Rüge keinen Erfolg wahrnahm, so glaubte er jetzt, den Antrag stellen zu müssen, daß die Kammer in dieser Richtung einen Wunsch in's Protokoll niederlegen möge. Wenn ich den Wunsch aussprach, daß künftig mit Sparsamkeit gebaut werden solle, so verstehe ich darunter keine Knäuferei wie der Abg. Buss meint. Es soll immer mit Anstand

gebaut, und dem ästhetischen Gefühl Rechnung getragen werden, aber jede überflüssige Eleganz wegsfallen, wodurch nicht, wie der Herr Präsident des Ministeriums des Innern fürchtet, die Harmonie im ganzen Lande gestört werden wird. Auch glaube ich, daß die Oberländer und Mannheimer sich nicht darüber beschweren werden, wenn sie sehen, daß man bei ihnen mit weiser Sparsamkeit verfährt. Was müßten denn sonst die Obenwälder sagen, die gar keine Eisenbahnbauten sehen? Wenn der Herr Regierungscommissär Bogelmann bemerkte, daß sich die Provisorien nicht überall ausführen lassen, weil das Provisorium und das Definitivum oft auf denselben Platz zu stehen komme, so mag dieß allerdings hie und da der Fall seyn, und da wo es eben nicht ausführbar ist, unterläßt man das provisorische Bauwerk. Uebrigens haben wir gesehen, daß an verschiedenen Orten Provisorien im Dienst waren, und gleichzeitig der Hauptbau errichtet wurde, wie dieß z. B. in Rastatt der Fall war. Lange Zeit hat man dort gar nichts gesehen, als das Schienengeleise und das provisorische Gebäude und erst nach und nach ist über dem Provisorium der Hauptbau entstanden, worauf ersteres weggeräumt wurde. Dieß wird in den meisten Fällen ausführbar seyn. Die Verufung auf den Frankfurter Bahnhof, der auch 700,000 fl. kosten sollte, findet hier keine Anwendung. In Frankfurt baut man doppelt so theuer als in Carlsruhe und was dort 700,000 fl. kostet, kann man hier mit 400,000 fl. ausführen. Betrachten Sie übrigens den Taunusbahnhof in Frankfurt, so werden Sie sehen, daß er vollkommen seinem Zweck entspricht, daß er ein gefälliges Aeußeres hat, daß die architectonische Form gewahrt ist, und derselbe doch mit großer Sparsamkeit ausgeführt wurde. Dem Antrag des Abg. Weller, gleich bei dem hiesigen Bahnhof die Frage practisch zu machen, dadurch, daß wir ein Drittel an dem Budgetsatz streichen, kann ich vorderhand nicht zustimmen. Ich wünsche, daß auch hier möglichste Sparsamkeit eintrete, da ich aber den Plan und Kostenüberschlag nicht gesehen, so erwarte ich vor Allem Auskunft von der Commission, die beides kennt. Wenn diese mich versichert, daß unbeschadet des Zwecks ein Drittel erspart werden könne, so stimme ich dem Antrag bei.

**Dahmen:** Der Vorgänger des Regierungsdirectors Schaff in Mannheim kann sich nicht mehr verantworten, denn er hat seine Sprache verloren. Da ich ihn aber gut gekannt habe, und jedesmal dabei war, wo er etwas gethan oder nicht gethan hat, so will ich nur versichern, daß es nicht an dem ist, daß Niemand über die Stellung des Bahnhofs von ihm zu Rath gezogen wurde. Vielmehr sind die Mitglieder des Gemeinderaths und des Handelsstandes von ihm eingeladen worden, sich vor einer Commission über die Stellung des Bahnhofs zu äußern. Aus den dießfalligen Berathungen gieng dann ein Antrag hervor, den der damalige Regierungsdirector eingeschickt und ausgeführt hat und der keine sogenannte Kopfstation bezweckte, wie sie später beliebt worden ist. Was die Art und Weise der Bauführung betrifft, so sind der Kreisregierung überhaupt nie Pläne hierüber mitgetheilt worden. Das Bauwesen ist von der Centralstelle geleitet worden, und man hat sich gefreut, es nach langer Zeit endlich zu Stande gebracht zu sehen.

**Scheffel:** Ich unterstütze gleichfalls den Antrag des Abg. Schaff, jedoch auch mit der Bemerkung, daß man gerade im Oberland, wo man ohnehin das Sparen bei Staatsbauten so sehr gewöhnt ist, hier nicht zu sehr sparen sollte.

**Goll:** Was den hohen Aufwand in Beziehung auf die Hochbauten betrifft, so habe ich mit ziemlicher Zuverlässigkeit behaupten gehört, es komme derselbe lediglich daher, daß man mit zwei Dritttheilen des Personals bei geringer Anstrengung dasselbe erreichen könnte, was jetzt mit drei Drittel erreicht wird.

**Dennig:** Ich bin in der Lage, Auskunft über die Ueberschläge der beiden Remisen im hiesigen Bahnhof zu geben. Die Commission glaubte, daß wenn die Personenzüge vermindert würden, alsdann überhaupt mehrere von den projectirten Bauten ganz unterbleiben könnten, und die in Frage stehenden beiden Bauten in kleinerem Maßstab genügen würden. Sie hat indessen in dieser Beziehung einen Antrag nicht stellen wollen, weil sie nicht genau zu berechnen im Stande war, wie viel erspart werden könnte. Daß aber auch dann, wenn jene Bauten in der projectirten Ausdehnung ausgeführt werden, Ersparnisse mög-



lich seyen, darüber war die Commission nicht im Zweifel. So kommt z. B. bei der Remise, die auf vierzehn Locomotiven berechnet ist, die Maurerarbeit für den Raum einer einzigen Locomotive auf 453 fl., die Steinhauerarbeit auf 392 fl., die Schreiner- und Schlosserarbeit auf 293 fl.; ferner sind 411 fl. für Gusswaaren veranschlagt. Im Ganzen kommt die Abtheilung für eine einzige Locomotive auf mehr als 2,000 fl. zu stehen. Die Art der Ausführung des Gebäudes vermehrt natürlich die Kosten, weil einmal die Sockel von Stein werden sollen und durch die vorspringenden Pavillons mehr Ede entstehen, wodurch sich namentlich die Steinhauerarbeit erhöht. Jeder Pavillon kostet 14,000 fl. und da es deren an den beiden Gebäuden vier werden sollen, so entsteht hierdurch allein ein Aufwand von mehr als 50,000 fl. Die Pläne, die den Ueberschlägen beigegeben waren, sind bloß mit Bleistift und für jede Abtheilung anders bezeichnet, so daß man nicht wissen kann, welcher der Pläne beibehalten werden soll. Angeben kann man nicht, was man sparen kann, aber daß sich bedeutend sparen läßt, ist gewiß.

Der Präsident bringt nunmehr den Antrag des Abg. Schaaff zur Abstimmung, welcher dahin geht:

Den Wunsch in das Protokoll niederzulegen, „die Regierung möge dafür Sorge tragen, daß bei der Eisenbahn von nun an mehr auf den Bedarf, mit Vermeidung eines zu großen Luxus gesehen werde.“

Dieser Antrag wird angenommen.

Ebenso der Antrag des Abg. Keller:

Daß an der für den Fortbau des Bahnhofes in Carlsruhe verlangten Summe von 156,000 fl. der Betrag von 50,000 fl. in Abzug gebracht werde.

Die Commission stellt dann noch folgende weitere Anträge:

- 1) In einer Adresse Seine Königl. Hoheit den Großherzog unterthänigst zu bitten, „gnädigst anordnen zu wollen, daß die Eisenbahn von Ebringen über Eimeldingen nach Weil geführt werde.“
- 2) Dasselbst vorläufig nur die Anlage eines provisorischen Bahnhofes im Anschlage von 50,000 fl. zu genehmigen, mithin für den Bau sämtlicher Stationen statt der geforderten 1,094,028 fl. nur 836,528 fl. und über Abzug weiterer 50,000 fl. welche andern Bahn-

hof zu Carlsruhe nach obigem Beschluß erspart werden sollen, nur 786,528 fl. für die Jahre 1846 und 1847 zu bewilligen, und

3) Die Petition der Stadt Lörrach für den Fall, daß ein den diesseitigen Landesinteressen entsprechender Vertrag mit dem Kanton Basel nicht zu Stande kommen sollte, dem großherzogl. Staatsministerium empfehlend zu überweisen.

Gottschalk: Ich werde wohl nicht weiter auszuführen brauchen, daß die Endstation jedenfalls eine Hauptsache ist. Der Bericht spricht sich darüber nicht aus, allein den Grund davon hat der Abg. Denig bei Vorlage seines Berichtes der Kammer mitgetheilt. Das Resultat der neueren Untersuchungen hinsichtlich einer veränderten Zugrichtung über Lörrach und einer anderen Verbindung mit dem oberen Rheinthale ist erst, nachdem der Bericht fertig war, von dem Ministerium vorgelegt worden. Meine Meinung ist die, daß wir die neu entdeckte Richtung unter allen Umständen einschlagen müssen, wenn wir unser großes Werk, das uns über 30,000,000 fl. zu stehen kommt, als ein selbstständiges erhalten, und wir in dem Betrieb unserer Anstalt nicht von Anderen abhängig seyn wollen. Ich fühle übrigens wohl, daß dieser Gegenstand so delikater Natur ist, daß ich mich heute nicht darüber aussprechen kann. Er hängt mit einer anderen Eisenbahnfrage so nahe zusammen, daß meines Erachtens die Klugheit gebieten dürfte, diese beiden Gegenstände zugleich in der nächsten geheimen Sitzung zu erledigen. Ueberzeugt bin ich aber, daß wenn man auch nicht sofort einen Beschluß hierüber fassen will, man später zu der Einsicht gelangen wird, daß man sich über die neue Entdeckung nur freuen kann und sie ausführen muß, wenn unser vaterländisches Werk ein wirklich vaterländisches seyn und bleiben sollte.

Dahmen: Ich trete der Ansicht des Abg. Gottschalk bei und möchte auch bitten, über den Endbahnhof unserer Staatsbahn nicht öffentlich zu berathen.

Gottschalk: In dem Bericht ist bereits angedeutet, daß man Gelder zu einem Provisorium bewilligen sollte, und dagegen habe ich auch nichts zu erinnern, denn ich habe zu der Regierung das Vertrauen, daß sie diese

Gelder nicht ausgeben wird, wenn es nicht im Interesse des Landes geboten ist und ohnehin wird ja in der geheimen Sitzung noch mehr ausgeführt werden, in wie fern das Provisorium nothwendig ist. Es wird aber wohl nichts anderes übrig bleiben, als sich für eine solche provisorische Einrichtung auszusprechen, da man zu der Zeit, wo der Bericht gefertigt wurde, die neue Sachlage nicht kannte.

**Buss:** Die Sache ist allerdings von der Art, daß sämtliche drei Anträge, wie sie hier vorliegen, von der Diskussion und Schlussfassung in einer der nächsten geheimen Sitzungen abhängen und ich kann deshalb den Antrag des Abg. Gottschalk nur unterstützen; denn wir würden, wenn wir auch nur über einen dieser Punkte jetzt verhandelten, zu Betrachtungen kommen, die sich für die öffentliche Sitzung nicht eignen.

**Scheffel:** Auch ich trete der Ansicht des Abg. Gottschalk bei und will mir das Wort, das ich jetzt ergreifen wollte, für die spätere Diskussion vorbehalten. Ich habe aber das Vertrauen zu der Regierung, daß sie sich für diejenige Zugrichtung entscheiden werde, die den Interessen des ganzen Landes entspricht.

**Weller:** Ueber die vorgeschlagene Adresse wird man jedenfalls jetzt beschließen können. Es sind zwar für die Lage des Bahnhofs bei Weil Gründe vorhanden, worüber man sich im Augenblick nicht aussprechen kann, allein der Gründe, worüber wir uns jetzt aussprechen können, sind es wiederum so viele, daß wir nach meiner Ansicht jetzt schon die definitive Verlegung des Bahnhofs nach Weil beschließen können. Selbst wenn nämlich die badische Bahn in Weil endigen sollte und gar nicht davon die Rede wäre, dieselbe über Lörrach in Verbindung mit dem Oberrhein zu bringen, wäre Weil der beste Punkt. Die Regierung hat Leopoldshöhe vorgeschlagen, allein dieser Punkt ist von jedem bewohnten Ort entfernt. Dort befinden sich bloß einige Lagerhäuser und eine Zollstation, was dem Finanzministerium Grund gegeben haben mag, sich für diese Lage zu entscheiden. Ich wiederhole aber, daß selbst, wenn die Fortführung der Bahn gar nicht zweifelhaft wäre, ich die Lage bei Weil im Interesse des Landes viel angemessener und die Rücksichten des Finanz-

ministeriums nur von untergeordneter Natur hielte, indem selbst, wenn es nothwendig wäre, einige Zollhäuser abzureißen, dieß besser seyn würde, als einem Bahnhof eine so ungünstige Lage zu geben, wie sie von der Regierung vorgeschlagen ist. Kommt der Bahnhof nach Weil, so liegt er in einem bedeutenderen Ort und näher bei Lörrach, als in Leopoldshöhe. Auch sind in Weil Leute, denen der Verdienst zu gut kommt, wozu sich auf jedem Endpunkt einer Eisenbahn Gelegenheit giebt. Leopoldshöhe ist gar kein bewohnter Ort und die Baseler müssen ihre Waaren dort abholen, während die Weiler sie dahin schaffen können und da dieser Ort eine halbe Stunde näher bei Lörrach liegt, so ist damit zugleich den Interessen dieser badischen Stadt genügende Rechnung getragen.

**Dahmen:** Alles, was der Herr Abgeordnete hier vorträgt, und was ich für richtig halte, wird ohne Zweifel später nochmals vorgebracht werden müssen.

**Weller:** Außer den Gründen, die ich hier angeführt habe, und die für eine Verlegung des Bahnhofs nach Weil sprechen, giebt es noch andere von denen in der geheimen Sitzung die Rede seyn wird. Auch diese unterstützen die Verlegung nach Weil. Wenn aber die bereits dargelegten Gründe schon hierzu hinreichen, so wird auch jetzt schon von der Kammer die Adresse beschlossen werden können, indem sie durch die Verhandlungen in der geheimen Sitzung keines anderen Sinnes werden wird, oder wenn es je der Fall seyn sollte, so könnte der Beschluß geändert werden.

**Rez:** Ich glaube auch, daß die Adresse in Beziehung auf den ersten Punkt erst dann beschlossen werden kann, wenn über die Frage, wohin der Endbahnhof verlegt werden solle, verhandelt seyn wird und diese Verhandlung wird sich, nach meiner Ansicht, nur für die geheime Sitzung eignen. Dagegen glaube ich, daß über die beiden andern Anträge jetzt Beschluß gefaßt werden kann, indem, mag auch die Eisenbahn nach Lörrach geführt werden oder nicht, doch nur ein provisorisches Gebäude dort errichtet werden wird. Was endlich die Petition von Lörrach betrifft, so erkläre ich mich auch hier für den Commissionsantrag.

**Dennig:** Der Antrag der Commission wird immer-

hin der seyn, wenn ein billiges Uebereinkommen mit der Stadt Basel getroffen werden kann, das heißt, wenn die Bedingungen von Basel annehmbar sind, die Bahn auf Baseler Gebiet fortzusetzen. Sind sie nicht annehmbar, so sind wir eben in der Lage, über Lörrach zu bauen und dann würde der gefaßte Beschluß wieder aufgehoben werden. Bis dahin setzen wir aber immer voraus, daß wir uns mit Basel vereinigen und für diesen Fall die Bahn dahin bauen werden.

Gottschalk: Ich habe eigentlich keinen Antrag gestellt, komme aber zu der Ueberzeugung, daß wir die vorliegende Frage erst in der geheimen Sitzung mit der erforderlichen Gründlichkeit behandeln können. Nicht begreifen kann ich übrigens, wie der Herr Berichterstatter dazu kommt, eine Ansicht hierüber auszusprechen, die er hatte, ehe die neue Untersuchung über eine inländische Richtung vorgenommen wurde, während die Commission selbst, nachdem sie von dem günstigen Weg, der gefunden worden, gehört hat, sich dahin aussprach, es möge die Sache nochmals in Erwägung gezogen werden, indem man die Hoffnung haben müsse, daß sie nunmehr im Interesse des Landes entschieden werde.

Der Präsident fragt hierauf die Kammer, ob über den Antrag der Commission unter Nr. 1 in geheimer Sitzung verhandelt und beschloffen werden soll?

Diese Frage wird bejaht (in einer geheimen Sitzung vom 27. August d. J. hat die Kammer dem Antrag zugestimmt) und sofort die zwei weiteren Anträge ohne weitere Erinnerung angenommen.

Ebenso die Commissionsanträge in den §§. 2, 3 und 4 des Berichts, welche lauten:

§. 2. „Für die Zweigbahn nach Baden und zwar:  
 a) für die Bahn . . . . . 70,003 fl.  
 b) für den Bahnhof . . . . . 106,010 fl.  
 zu bewilligen.“

§. 3. „Für die Zweigbahn von Friedrichsfeld nach Mannheim . . . . . 183,883 fl.  
 in das Budget aufzunehmen; und

§. 4. Für Herstellung eines zweiten Geleises auf der südlichen Bahnseite zwischen Heidelberg und Frie-

drichsfeld . . . . . 78,000 fl.  
 zu genehmigen.“

Der §. 5 des Berichts handelt von dem Ausbau des zweiten Schienengeleises und die Commission stellt dießfalls den Antrag:

„für Herstellung des zweiten Geleises zwischen Heidelberg und der südlichen Landesgrenze für die Jahre 1846 und 1847 die geforderten 3,500,000 fl. zu bewilligen, welche Summe noch um weitere 559,000 fl. erhöht werden müßte, im Fall die Erweiterung des Bahndammes und der Ausbau des zweiten Schienengeleises auch zwischen Mannheim und Heidelberg beschloffen wird.“

Nachdem von dem Abg. Weller und anderen Mitgliedern bemerkt wurde, daß der in dieser Beziehung vorliegende Gesetzesentwurf die Vorfrage bilde, dieses aber mit Bewilligung der hier in Antrag gebrachten Summen schon angenommen wäre, wird die Schlußfassung über den Commissionsantrag bis zur Erledigung des Gesetzesentwurfs über das zweite Schienengeleise verschoben.

In dem §. 6 des Berichts beschäftigt sich die Commission mit den projectirten Eisenbahnbauten bei der Station Mannheim, und stellt den Antrag:

„für Herstellung einer Zweigbahn an den Rhein, 134,000 fl., und zu Herstellung der provisorischen Einrichtungen auf dem Bahnhofe zur Beförderung des Gütertransports, 50,000 fl., zusammen 184,000 fl., zu bewilligen, und statt der geforderten 200,000 fl., in das Budget für 1846 und 1847 aufzunehmen.“

Die Commission bemerkt zugleich bei dieser Gelegenheit, daß mit ihrem Antrag die Petition einer großen Zahl von Bürgern der Stadt Mannheim, worin dieselben um Erbauung einer Dienstbahn zur Verbindung des Bahnhofes mit der Hafenanstalt bitten, im Sinn der Petenten erledigt seyn werde.

In Beziehung auf eine andere Petition der Krahnensuhleute und Spanner in Mannheim, worin dieselben bitten, durch einstweilige Beseitigung dieses Projectes ihren Erwerb zu schützen, bemerkt die Commission, daß es nicht gerathen seyn dürfte, die Anlage der Verbin-

dungsbahn nach dem Wunsch der Petenten zu verschieben.

**B a s s e r m a n n:** Ich habe einigen Zweifel, ob der Beschluß, wie er hier in Antrag gebracht ist, nicht einen wesentlichen Nachtheil mit sich führt, der gewiß von der Kammer nicht beabsichtigt wird, und ich denke mir, daß die Regierungsbank durch eine einfache Erklärung meine Zweifel auf die eine oder andere Weise lösen wird. Es sind nämlich in dem §. 8 des außerordentlichen Budgets zur Herstellung des Werfts am Inlandhafen und einiger anderen Werke 36,000 fl. aufgenommen. Diese Arbeiten stehen im innigsten Zusammenhang mit dem nach dem vorliegenden Budget projectirten Bau. Wie Sie aus der Ausführung ersehen, ist von Seiten der Baubehörde der Plan, den Güterbahnhof an den Rhein zu legen und mit den dortigen Ladeeinrichtungen, Zoll- und Waarenhäusern in Verbindung zu bringen. Nun soll, nach der Ansicht der Commission, die Beschlußnahme darüber, ob diese Einrichtungen am Rheine getroffen, ob der Güterbahnhof dahin verlegt oder neben dem Personenbahnhof, wo schon die provisorischen Einrichtungen dafür vorhanden sind, hergestellt werden solle, einstweilen verschoben werden. Wenn aber dieser Punkt bis zu dem nächsten Landtag und bis zur Schlußfassung über das außerordentliche Budget, das vielleicht erst im Sommer 1848 berathen wird, ausgesetzt bleibt, so würde, wie vorauszusehen ist, auch die Herstellung des Inlandhafens so lange im Anstand bleiben, was ich für einen großen Nachtheil hielt. Ich kann mir nicht denken, daß man diesen Inlandhafen wird herstellen können, ohne daß man über die Frage, wohin der Güterbahnhof kommen soll, im Reinen ist, und wie nothwendig dieser Inlandhafen ist, kann sich die Regierung selbst am besten sagen. Man beeilt sich jetzt, wo der Handel die schnelle Richtung genommen hat, mit Schleppdampfboten die Güter von Rotterdam in 4 höchstens 5 Tagen nach Mannheim zu liefern. Auch in der Rheinschanze besteht eine Schleppschiffahrtsgesellschaft und diese beiden Gesellschaften concurriren natürlich nach Kräften. Die Expeditionshäuser schicken die Waaren in alle Welt hinaus, nach der Schweiz, Italien, Baiern und Oesterreich und übernehmen den Transport der

Waaren von Rotterdam bis Ulm, Zürich, Genua u. nicht nur um feste Preise, sondern auch innerhalb bestimmter Fristen, zu welchem letzterem Behuf der Handelsstand gerade die Schleppschiffahrt errichtete. Diese Güter kommen nun in aller Eile in Mannheim an, allein dort sind die Einrichtungen mangelhaft und ungenügend, und die Schiffe, während sie 5 Tage brauchen, um von Rotterdam nach Mannheim zu kommen, müssen 10 Tage vor den Krähnen liegen bleiben, ohne ausgeladen werden zu können, weil der Krähnen nicht genug da sind. In der Rheinschanze, uns gegenüber, weiß man von einem solchen Mangel nichts, indem dort oft am nämlichen Tage, wo die Schiffe ankommen, dieselben auch ausgeladen werden, und es ist eine allgemeine Klage der Clienten des Mannheimer Handelsstandes, daß sie ihre Güter, die durch die Rheinschanze spedirt werden, 10 Tage früher erhalten, als sie durch die Mannheimer Expediteurs spedirt werden können. Es kann nun Ihnen und dem Lande nicht gleichgültig seyn, daß man schon so große Summen auf eine Einrichtung verwendet hat, die am Ende doch nicht. Das bezweckt, was Sie damit bezwecken wollen und die Concurrnz uns in solcher Weise überflügelt. Deshalb kann die Herstellung des Inlandhafens und die Erbauung von zwei weiteren Krähnen nicht zwei Jahre lang hinausgeschoben werden und wenn nun die Herstellung dieser Werke und die Bestimmung wohin der Güterbahnhof kommen soll, so eng zusammenhängen, so sollten wir auch heute noch uns darüber aussprechen, damit wir nicht noch Jahre lang in dem provisorischen Zustand verbleiben und große Nachtheile erleiden, welche letztere auch unserer Eisenbahn selbst zugehen, indem die großen Waarenzüge, die der Eisenbahn so viel einbringen als der Personenverkehr, besonders von dem Mannheimer Hafen ausgehen und sind dort die gehörigen Anstalten nicht getroffen, so müssen natürlich große Nachtheile entstehen, die wir in dem Einnahmehudget der Eisenbahn sehr bedeutend verspüren werden. Ich möchte deshalb die Regierung zurörderst nur fragen, ob ich nicht Recht habe — denn darauf beruht alle weitere Argumentation — wenn ich sage, daß die Herstellung des Inlandhafens genau mit der Frage

zusammenhängt, wohin der Güterbahnhof kommen solle und ob nicht eines mit dem andern zur Discussion ausgesetzt werden dürfte.

v. Isstein: Als Berichterstatter über das außerordentliche Budget habe ich zur Ergänzung desjenigen, was der Abg. Basser mann anführte, noch Einiges zu bemerken. In Beziehung auf die Position für Herstellung des Werfts im neuen Inlandshafen zu Mannheim ist von der Regierung auseinandergesetzt worden, daß, wenn die projectirte Bahnlinie dahin ihre Richtung nehmen solle, der Hafen nicht ausgebaut werden könne, sondern nur die Auffüllung und die Herstellung der Krabnen möglich sey, der Bau der Mauern aber, die das Ufer schützen sollen und die Erbauung des erforderlichen Waarenschoppens durchaus unterbleiben müsse, weil diese von der Frage abhängig sind, ob der Güterbahnhof an den bezeichneten Platz gelegt werden solle. Alle diese Punkte hängen also nothwendig zusammen und ich wünsche deswegen ebenfalls, daß die Sache nicht noch mehrere Jahre hinausgeschoben, sondern noch in dieser Budgetperiode über diese Frage, wohin der Bahnhof kommen solle, entschieden werden müsse.

Ministerialrath Bogelmann: Ich weiß in Beziehung auf die Bauten, die von dem Finanzministerium in Antrag gebracht worden sind, nur so viel, daß dieses Ministerium sehr gewünscht hätte, eine Entscheidung von Seiten des Ministeriums des Innern über den Plan wegen Fortführung der Eisenbahn an den Rheinhafen und wegen des Baues eines Güterbahnhofes zu erhalten, weil dasselbe damit einige andere Verbesserungen besonders in Beziehung auf den Inlandshafen in Verbindung setzen will. So viel mir übrigens klar wurde, steht damit nicht die Errichtung der Krabnen und auch das nicht in Verbindung, daß dann die ganze Arbeit am Inlandshafen zu unterbleiben habe, wenn nicht der eine Plan zur Ausführung kommt, wonach ein Theil der Mühlau zu Erweiterung des Inlandshafens benützt werden sollte. Im letzteren Fall scheint jedoch allerdings ein Zusammenhang zwischen den verschiedenen Projecten zu bestehen.

Basser mann: Das ist eben der Plan, welcher vorliegt.

Ministerialrath Bogelmann: Die Regierung hat sich noch über keinen bestimmten Plan ausgesprochen, sondern die Sache unterliegt noch näherer Untersuchung, besonders weil der letztere Plan außerordentlich kostspielig ist.

v. Isstein: Selbst dann, wenn das jenseitige Ufer nicht dazu verwendet wird, kann der Schoppen noch nicht gebaut werden und die verschiedenen Gegenstände hängen folchergestalt zusammen, daß nur eine Entscheidung über die Hauptfrage selbst eine Lösung bringen kann, denn die Bewilligung, die wir im außerordentlichen Budget in Antrag bringen, beschränkt sich auch darauf, nichts zu unternehmen, als die Erhöhung des Plages und die etwaige Errichtung von Krabnen, womit übrigens nicht geholfen ist.

Basser mann: Da, wohin die Krabnen zu stehen kommen sollen, will man eine Auffüllung machen, und es hängt also die Sache eng zusammen, auch tritt der Nachtheil ein von dem ich gesprochen habe, indem, wenn auf diesem Landtag nicht darüber entschieden und von der Kammer nicht vorher die Mittel dafür ausgesetzt werden, die Sache eben bleibt wie sie ist bis zum Sommer 1848, und unterdessen leidet der Mannheimer und der badische Handel, so wie die Waarenfrequenz auf der Eisenbahn, was Sie gewiß nicht wollen werden.

Ministerialrath Bogelmann: Wir haben von der Kammer die Mittel gefordert, um nach dem einen oder dem andern Plan einen Güterbahnhof am Rheinhafen zu errichten, dabei aber bemerkt, die Untersuchung über die Frage, welches der zweckmäßigste Plan sey, sey noch nicht geschlossen, sondern es müsse sich die Regierung die nähere Erörterung hierüber vorbehalten, sie wünsche jedoch nicht in die Lage zu kommen, für den Fall, daß jene Erörterung in kurzer Zeit ein bestimmtes Resultat liefern werde, keine Mittel zu besitzen um die Sache ausführen zu können.

Basser mann: Die Commission bewilligt ja aber jetzt nur die Mittel für die sogenannte Schleifbahn und spricht sich nicht über die Lage des Güterbahnhofes aus.

Diese Frage bleibt suspendirt und die Regierung hat das Geld hiefür nicht. Ich stelle deshalb, nachdem meine Zweifel von der Regierungsbank vollkommen bestätigt sind, den Antrag, daß die Kammer über die Lage des Güterbahnhofs selbst heute noch entscheide.

Präsident: Da uns in diesem Augenblick nicht alle Localverhältnisse deutlich vor Augen stehen, so dürfte wohl dieser Punkt an die Commission zurückgewiesen werden.

Bassermann: Ich bin ganz hiemit einverstanden und stelle nun den Antrag, die Sache an die Commission zurückzuweisen, und ihr zur Erwägung zu geben, ob sie nicht einen Antrag über den definitiven Platz, wohin der Waarenbahnhof kommen soll, stellen will.

Ministerialpräsident Geheimer Rath Nebelius: Nach meiner Ansicht kann hierüber noch keine definitive Bestimmung getroffen werden, denn die Sache beruht noch auf einer näheren Untersuchung. Darüber, ob der ganze Plan des Finanzministeriums vollzogen werden könne, wenn auch noch keine Entscheidung über die andere Frage erfolgt ist, vermöchte ich mich nicht bestimmt zu erklären. Um diese Frage zu beantworten, müßten wir die beiden Techniker des Finanzministeriums und des Ministeriums des Innern, die den Plan für den Bahnhof am Rhein bearbeitet haben, zusammentreten lassen, um eine feste Ansicht darüber zu gewinnen. Mir scheint nur so viel erinnerlich zu seyn, daß in dem Fall, wenn der eine Plan angenommen wird, der Vollzug der Arbeiten, die das Finanzministerium beabsichtigt, größtentheils wenigstens nicht aufgehalten würde. Etwas Bestimmtes kann ich übrigens hierüber nicht sagen.

Knapp: Ich halte den Antrag des Abg. Bassermann für gegründet und wünsche, daß derselbe in Berathung gezogen, bei dessen Ausführung aber das von dem Abg. Schaaff empfohlene System befolgt, nämlich nicht so kostspielig, sondern zweckmäßig gebaut werden möchte.

Schaaff: Die Mannheimer wollen selbst nichts anderes.

Weller: Die Wichtigkeit der Frage, die hier vorliegt, wird Jedermann einleuchten, denn es handelt sich

davon, daß die Waaren gehörig ausgeladen werden können. Was die Bedingung ist, daß sie überhaupt auf die Eisenbahn kommen, indem das, was in Mannheim nicht ausgeladen werden kann, sich auch auf der Eisenbahn nicht weiter bringen läßt. Nun liegen zwei Baupläne vor, für welche beide Geld gefordert wird, die aber ineinandergreifen. Um auf einen und denselben Platz zu bauen, ist in dem außerordentlichen Budget von dem Finanzministerium eine Forderung gestellt, und hier von der Baubehörde eine Summe von 400,000 fl. verlangt. Die Regierung selbst hat sich aber über die Ausführung eines Planes noch nicht entschieden und die Commission sagt, sie könne kein Geld bewilligen, ehe sie Pläne und Ueberschläge habe. Nun ist aber die Lage der Sache so, daß wenn der Zustand bleibt, wie er jetzt ist, und eine Abhilfe bis auf den nächsten Landtag verschoben werden sollte, durch eine Minderung der Waarenfrequenz auf der Eisenbahn dem ganzen Lande und besonders dem Handel der Stadt Mannheim tiefe Wunden geschlagen werden können, die nicht so leicht zu heilen sind. Diese Frage verdient daher nochmals unsere ernstliche Erwägung und sie wird auch leicht zu lösen seyn, wenn die Regierung nur erklären wird, welchen Plan sie annehmen will. Die Bewilligung der Gelder von Seiten der Kammer würde dann auf wenige Hindernisse stoßen. Unter solchen Umständen sollten wir allerdings die Frage an die Commission zurückweisen, nicht damit diese darüber berathe, weil sie dieß nicht kann, sondern mit der Regierung zusammentrete und ein Ausweg gefunden werde, der die alsbaldige Erledigung der Sache zur Folge hat.

Ministerialrath Vogelmann: Sie erreichen auf diesem Wege auch den Zweck nicht, denn ich habe schon vorher gesagt, es seyen noch weitere Erörterungen, Berechnungen und Untersuchungen nothwendig, um die Regierung auf den Punkt zu bringen, daß sie sich für das eine oder andere Project entscheidet. Bei einem Zusammentritt der Budgetcommission mit der Regierungcommission sind diese Erörterungen unmöglich zu pflegen und Sie bringen die Regierungcommission hiedurch nicht in die Lage eine bestimmte Erklärung der Regierung zu geben. Aus demselben Grunde hat auch die Regierung eine Summe



den Neckardamm herumzufahren. Es handelt sich hier um die Errichtung eines Güterbahnhofes in Mannheim, der ungeheure Ausgaben zur Folge hätte, die aber nicht nothwendig wären, wenn man einfach die Hafeneinrichtung mit der Bahn selbst in Verbindung brächte, so daß man unmittelbar von den Schiffen die Waaren sogleich auf die Eisenbahnwagen bringen könnte, indem man etwa am Morgen oder Abend eine Locomotive von dem Personenbahnhof an den Hafen abgehen ließe, um die beladenen Wagen daselbst abzuholen und die leeren dahin zu bringen.

**W a s s e r m a n n:** Es ist nichts klarer als daß die zwei Pläne der Herstellung des Inlandhafens und des Güterbahnhofes auf das Innigste zusammenhängen und der eine Punkt ausgesetzt werden muß bis über den andern entschieden ist. Die Regierungskommission hört nun aber bereits, daß mehrere Mitglieder für den einen Plan nicht gestimmt sind, wie z. B. ich auch keine große Geneigtheit dafür habe. Die Regierung kann also, ehe sie von der Kammer die Genehmigung eines großen Plans erhalten hat, mit ihren Plänen gar nichts anfangen und wenn sie sich auf diesem Landtag nicht für irgend einen Plan entscheidet, auch keinen Bau am Rhein unternehmen, somit auch keine Anstalten zu Herstellung des Inlandhafens, der mit jeder Stunde dringender wird, treffen. Die Regierung sollte deshalb in dieser Beziehung alles Mögliche thun und ich halte es in der That nicht für unmöglich, sich wenigstens innerhalb einiger Tage die Materialien zu verschaffen, die nothwendig sind und die Frage zu entscheiden. Die Vorarbeiten sind längst im Gange und gelfert und darauf kann es wahrlich nicht ankommen, ob man die Berechnung auf 100 oder 1000 fl. niederer oder höher bringen kann. Die Hauptfacta sind vorhanden und darauf kann man ein gesundes Urtheil gründen, besonders wenn man die Localverhältnisse kennt. Es ist durchaus im Interesse des Handels, daß man sich auf diesem Landtage für den einen oder andern Plan entscheidet und darum wird mein Antrag die Summe für die Schleifbahn zu bewilligen, vollkommen gerechtfertigt seyn, denn diese Bewilligung muß erfolgen, welche Richtung man einschlägt und es

hängt dieß mit dem andern Plan nicht zusammen. Der Abg. B u h l spricht vom Schloßgarten, der in der Nähe des Zollhauses sey und wohin man den Güterbahnhof bringen könne. Es wäre aber in der That kein Vortheil, wenn man weiter nichts erreichte als daß man statt die Güter in den jetzigen Bahnhof zu bringen einige tausend Schritte näher hätte. Wenn man einmal genöthigt ist, die Güter aufzuladen, um sie in den Bahnhof zu führen, so ist es gleich, ob der Weg etwas weiter ist oder nicht. Wenn man nicht die Einrichtung trifft, daß hinter den Kraneen her das Geleise gelegt und die Waggon geführt werden, so daß die Waaren nicht erst auf Rollwagen gepackt und umgeladen werden müssen, welche Einrichtung auf der Verbacher Bahn getroffen werden soll, so sollten wir keinen Augenblick weiter über den Plan berathen. Das Hauptziel muß erreicht werden, daß man keine Rollwagen mehr braucht, sondern hinter den Kraneen das Geleise der Bahn legt. Das kann aber durch den Schloßgarten ebenso gut geschehen, wie um den Neckar herum, der da einen großen Bogen macht, allein es könnte hier der Nachtheil in Betracht kommen, daß weil da ein belebter Verkehr stattfindet, die Pferde vor den Locomotiven scheu werden könnten, in welcher Beziehung sich übrigens allerdings noch fragen dürfte, ob man nicht früh Morgens oder spät Abends die Güterzüge gehen lassen könnte. Darüber wird aber die Regierung eine Entscheidung treffen können, ob man nicht durch den Schloßgarten eine ebenso große Curve legen kann, die auch so läuft, daß die Schienengeleise hinter den Kraneen gehen. Wenn dieß möglich ist, so ist der Schloßgarten weit vorzuziehen und eine Beschlussfassung hierüber ist durchaus nothwendig, wenn man nicht einige Jahre lang die Waarenfrequenz auf der Eisenbahn durch das ganze Land beeinträchtigen will.

**S c h a a f f:** Wenn man den Waarenbahnhof mit dem Gütertransport verbinden will, so muß es so gehalten werden, wie der Abg. W a s s e r m a n n sagt. Man muß die Waaren am Hafen selbst, unmittelbar auf die Waggon laden können, ohne sie erst auf Rollwagen bringen zu müssen, denn es sind weniger die Kosten, die hier zu scheuen sind, als der Nachtheil für die Waaren selbst,



der durch das öftere Verladen entsteht. Der letztere Uebelstand ist es, worüber die Kaufleute am meisten klagen und nicht der Geldaufwand, obgleich dieser auch in Anschlag kommt. Allerdings werden die Spanner in Mannheim bedeutend in ihrer Nahrung verkürzt werden, allein ein großer Theil derselben wird auch in dem Bahnhof selbst wieder mit dem Auf- und Abladen beschäftigt seyn. Es ist aber durchaus nothwendig, daß bald etwas für den Inlandshafen geschieht, und die beiden Krähnen hergestellt werden, die die Regierung in dem außerordentlichen Budget verlangt. Eben deshalb ist auch eine definitive Entscheidung der Hauptfrage selbst zu wünschen, denn so wie einmal die Verbacherbahn betrieben wird, tritt hier eine starke Concurrenz ein, und es dürfen bei uns die Transportmittel nicht schwieriger seyn, als sie auf der andern Seite des Rheins für den Handel errichtet werden sollen. Wenn aber die Vorarbeiten nicht alle vorhanden sind, so sehe ich nicht ein, was ein Zutritt unserer Commission mit der Regierungscommission helfen kann. Es ist schwer sich jetzt für einen Antrag zu entscheiden. Wenn man sodann von der Führung der Dienstbahn durch den Schloßgarten gesprochen hat, so hat man denn doch hiebei nicht ganz erwogen, daß hier jedenfalls die Waaren auf die Drehscheibe gebracht werden müssen, was sehr in Anschlag zu bringen ist. Es ist von großer Wichtigkeit, wenn man von dem Bahnhof ohne eine Drehscheibe benutzen zu müssen, in den Hafen einfahren kann. Legt man aber die Curve durch den Schloßgarten, von dem Bahnhof aus links, so müssen die Waaren einmal auf die Drehscheibe gebracht werden. Nimmt man nun an, daß 100 Wagen mit Waaren kommen, und jeder einzelne Wagen auf die Drehscheibe muß, so verursacht dieß einen ungeheuren Zeitaufwand. Würde man dagegen die Linie wählen, die von einem Mitglied der Commission in Vorschlag gebracht ist, nämlich die Linie von dem Personenbahnhof durch die Baumschule, durch die Wagenremisen des Schlosses über den vorderen Schloßplatz durch das Thor zwischen dem Lyceum und dem Schlosse nach dem Schloßgarten und von da nach dem Rheinshafen, so wäre dieß allerdings der nächste Weg, allein hier stoßt man auf mehrere Schwierigkeiten.

Die Waaren müssen hier nicht nur einmal, sondern zweimal auf die Drehscheibe, nämlich das erstemal bei dem Bahnhof und dann wieder bei dem Hasen. Ferner ist zu berücksichtigen, daß diese Linie zwischen den Wachhäusern vor dem Schlosse und durch die innern Gitter des Schlosses führt, was indessen kein großes Hinderniß wäre, allein das kommt in Betracht, daß diese Gütertransporte am Hauptingang des Schlosses täglich einige Male vorbei defiliren würden.

**D a h m e n:** Die Ausführbarkeit dieses Vorschlags wird davon abhängen, ob es durchaus nothwendig sey, mit Locomotiven bis an den Hasen zu fahren, wenn man die Richtung annimmt, wie sie die Abgeordneten **B a s s e r m a n n** und **S c h a a f f** bezeichnet haben. Auch ich halte es durchaus für ausführbar und auch für nothwendig, daß man mit den Waggons dicht an die Krähnen fahren und da von Bord zu Wagen laden könne. Biegt man an der Ecke des Schloßgartens ein, macht man von da bis zu dem Thore bei dem Lyceum die erforderliche Auffüllung und nimmt man den Weg über die äußeren Schloßplätze zwischen den Wachhäusern und der Stadt, sodann an den Schloßhallungen hinaus durch die Wagenremisen und die Baumschule, so gelangt man gerade zu dem nördlichen Seitenthore des Bahnhofs wo die Schienen liegen die auf den Hauptconvoi einlenken. Es wäre genug, die Güter von dem Hasen aus mit Pferdekraft nach dem Bahnhof zu bringen und man kann dieß um so leichter bewirken, als auf Schienen ein Vierd 2—3 Wagen zieht und man den ganzen Tag so oft zwei Wagen geladen sind, sie nach dem Bahnhof bringen und dort so ordnen kann, daß sie mit dem Convoi rechtzeitig abgehen können. Diesen Vorschlag sollte die Commission festhalten, denn er ist der Zweckmäßigste und läßt sich auf die wohlfeilste Art ausführen, er durchschneidet einen weniger besuchten Theil des Schloßgartens und wird den Verkehr in der Stadt, der ohnehin in dem oberen Theile nicht sehr groß ist, nicht im Mindesten stören. Es wäre hiernach wohl der Mühe werth, daß die Commission in Erwägung zöge, ob nicht die eben bezeichnete Richtung, die mit der in dem Bericht angeführten übereinstimmt, mit der Modification, daß sie

durch Pferdekraft befahren würde, in Ausführung gebracht werden könnte.

Ministerialpräsident Geheimer Rath Nebenius: Ich frage den Herrn Abgeordneten, ob es lediglich seine Absicht ist, eine Schienenverbindung zum Betrieb durch Pferde zwischen dem jetzigen Bahnhof und dem Hasen herzustellen? (Dahmen: Das ist mein Antrag.) Wenn der Herr Abgeordnete keinen Bahnhof am Hasen beabsichtigt, so wären auch die Aenderungen am Hasen in keiner Weise nothwendig.

Dahmen: Diese würden auch in 10 Jahren nicht fertig, denn sie hängen von sehr vielen Zufälligkeiten ab.

Helreich: Die Pferdekraft wird sich deshalb nicht anwenden lassen, weil das Gefäll groß ist. Wenn man gegen den Zug um den Neckar herum geltend macht, daß er den Verkehr über die Neckarbrücke stören würde, so halte ich diesem nur entgegen, daß man in New-York, das viel belebter ist als Mannheim, eine Eisenbahn mitten durch die Stadt führte.

Dahmen: Das wollen wir schon wegen der Feuergefahr nicht wünschen.

Helreich: Der Zug um den Neckar herum hätte noch den weiteren Vortheil, daß man mit der Verbacherbahn durch eine Brücke eher in Verbindung kommen könnte, als wenn man die Richtung durch den Schloßgarten nimmt, wo man allerdings Drehscheiben anwenden müßte.

Goll: Ich hörte schon mehrmals von einer Gefährdung der Interessen des Mannheimer Expeditions Handels von Seiten der Concurrenten auf dem linken Rheinufer, wenn der Wunsch des Abg. Bassermann nicht ausgeführt würde. Eine solche Gefährdung ist mir hinsichtlich der Güter die diesseits liegen, nicht recht klar.

Bassermann: Es gehen Schlepddampfsboote von diesseits und jenseits ab und wenn bei uns mangelhafte Einrichtungen sind, so wird sich der Verkehr hinüberziehen.

Denig: Die Commission hielt den Pferdebetrieb auf der Bahn über den Neckardamm auch für zweckmäßig. Bei den verschiedenen Bahnen, die in den Schloßgarten ausmünden, ist das zu beachten, daß der Bahnhof dort eine sehr tiefe Lage erzielte, und die Waggons

von der Bahn im Schloßgarten nur durch Hebevorrichtungen in den Zollhof gebracht werden könnten. Ferner ist zu bemerken, daß die Erwerbung der Güter etwas theuer zu stehen käme und die Kosten sich auch durch die nothwendig werdenden bedeutenden Ausdämmungen vermehren würden.

Der Präsident fragt hierauf die Kammer, ob sie damit einverstanden sey, daß die Commission nach vorgängiger Verständigung mit der Regierungscommission und mit Rücksicht auf die während der Discussion gemachten Anträge, den Gegenstand nochmals berathe und der Kammer Vorschläge über die zweckmäßigste Anlegung des Güterbahnhofs in Mannheim mache?

Die Kammer erklärt sich hiemit einverstanden, wonach nun auch die Schlussfassung über den anderen Punkt ausgesetzt und damit die Discussion über den ganzen Bericht geschlossen wird.

Die der ersten Kammer wegen den Eisenbahnausweisungen mitgetheilte Adresse ist in der

Beilage No. 1

enthalten.

Schaaff bittet nun noch um das Wort, um, wie er bemerkt, einen allgemeinen Antrag zu stellen, der mit dem vorliegenden Budget zusammenhänge. Ich möchte nämlich, spricht er, die Regierung bei dieser Gelegenheit bitten, in Erwägung zu ziehen, ob es nicht räthlich sey, längs der Eisenbahn, zunächst von Mannheim über Heidelberg nach Karlsruhe eine Telegraphenlinie herzustellen. Man hat diese Telegraphen, seyen es nun electromagnetische mit Hyrogliphen, wo die Mittheilung durch Buchstaben geschieht, oder electromagnetisch phonetische, wobei die Mittheilung durch den Ton stattfindet, bereits bei mehreren Eisenbahnen angewendet. Telegraphen der ersten Art sind von Frankfurt nach Castel angebracht und leisten da sehr gute Dienste; was man in Frankfurt dem Telegraphen übergibt, ist in derselben Secunde schon in Castel. Es ist eine solche Einrichtung nicht bloß im Interesse der Eisenbahn, sondern überhaupt für den öffentlichen Dienst von großem Vortheil, was nicht näher auseinander gesetzt zu werden braucht. Nur daran will ich erinnern, daß man im Begriff ist, eine Bank in der

Stadt Mannheim zu gründen, und von großer Wichtigkeit muß es für den Handelsstand in Karlsruhe seyn, auf diesem Wege in schnellster Verbindung mit der Bank zu stehen. Dieses Institut dürfte wohl gerne an den Kosten beitragen. Den Kostenaufwand haben wir übrigens nicht hoch anzuschlagen. Wir haben hiezu die Mittel, wenn man so manipulirt, sie gewährt schon die Ersparniß an dem Karlsruher Bahnhof, welche wir heute beschlossen haben. Ich halte diesen Gegenstand in jeder Beziehung der Betrachtung werth, weshalb ich den förmlichen Antrag stelle, den Wunsch in das Protokoll niederzulegen, die Regierung möge erwägen, ob es nicht räthlich sey, längs der Eisenbahnlinie und zwar zunächst zwischen Mannheim und Karlsruhe eine telegraphische Anstalt in bezeichneter Weise zu errichten.“

Ministerialpräsident Geheimerrath Rebenius: Gegen die Niederlegung dieses Wunsches habe ich nicht das Mindeste zu erinnern. Wir haben bereits die Gelegenheit der Reise eines Sachverständigen nach England benützt, um uns genaue Kenntniß von den Einrichtungen, die dort bereits bestehen zu verschaffen, allein ich möchte mich nicht auf die Ersparniß hinweisen lassen, die der Herr Redner in dem Strich einer Summe für die hiesigen Bahnhofsfremisen gefunden hat. Denn diese Ersparniß könnte, wenn wir wirklich so viele Locomotive brauchen, als wir vorausgesetzt haben, leicht dadurch wieder absorbiert werden, daß an den Locomotiven selbst, die wir dem Wind und Wetter Preis geben müßten, mehr verdorben würde, als jene Ersparniß beträgt.

K n a p p: Ich erkläre mich vorerst gegen den Antrag, denn ich sehe die Sache mehr als eine Polizeimaßregel des Polizeistaats an.

P r ä s i d e n t: Die Regierung hat so eben erklärt, daß sie bereits Einleitungen in dieser Beziehung getroffen habe. Vielleicht wird sich der Herr Antragsteller hiebei beruhigen.

S c h a a f f: Aus der Bemerkung des Abg. K n a p p scheint fast hervorzugehen, daß man Besorgnisse polizeilicher Natur hegt. Solche Besorgnisse wären aber durchaus ungegründet. Indessen beruhige ich mich bei der gegebenen Erklärung des Herrn Ministerialpräsidenten.

Damit wird dieser Gegenstand verlassen, und sofort die öffentliche Sitzung in eine geheime verwandelt.

Zur Beurkundung:

Der Präsident

Mittermaier.

Der Secretär

Baum.

Beilage Nr. 1 zum Protokoll der 62. öffentlichen Sitzung vom 24. August 1846.

Durchlauchtigster Großherzog!

Gnädigster Fürst und Herr!

Die zweite Kammer Allerhöchst-Ihrer getreuen Ständeversammlung hat über die ihr vorgelegten Nachweisungen über den Bau der Eisenbahn bis zum 1. October 1845 durch eine besonders erwählte Commission sich Bericht erstatten lassen, und nach gepflogener Verhandlung in ihrer 62. öffentlichen Sitzung vom Heutigen unter Anerkennung der Richtigkeit der Nachweisung des wirklichen Gesamtaufwands bis 1. October 1845

- a) für die Hauptbahn mit 16,756,793 fl. 49 fr.  
b) für die Main-Neckarreisbahn mit 957,429 fl. 48 fr.

beschlossen: in Erwägung, daß der Ort Weil ein bedeutender Ort ist, an dem sich bald Etablissements bilden werden, welche die Verzollung der in das Vereinsgebiet eingehenden Waaren und andere Speditionsgeschäfte besorgen, und dessen Bewohner bei dem Auf- und Abladen der zur Verzollung kommenden Güter eine unentbehrliche Ausbülfe leisten und darin eine willkommene Erwerbsquelle finden werden;

in Erwägung, daß es dadurch möglich wird, nicht allen Vortheil von der Ausmündung der Bahn dem Auslande zufließen zu lassen, sondern noch Einiges dem eigenen Lande erhalten wird, was an der isolirten Lage

