

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

64. Sitzung (28.08.1846)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

LXIV. öffentliche Sitzung der zweiten Kammer der Landstände.

Carlsruhe, den 28. August 1846.

In Gegenwart der Herren Regierungskommissäre: Ministerialpräsident Geheimer Rath Rebenius, Geheimer Rath Belf und Geheimer Referendär Frhr. v. Stengel

sowie

sämmtlicher Mitglieder der zweiten Kammer, mit Ausnahme der Abgeordneten Mez, Straub und Vogelmann.

Unter dem Vorsitze des Präsidenten Mittermaier.

Der Präsident bringt zur Kenntniß der Kammer eine Einladung des hiesigen katholischen Stadtpfarramtes an die Mitglieder, dem zur Feier des Geburtstages Sr. Königlichen Hoheit des Großherzogs, morgen früh um 9 Uhr stattfindenden Gottesdienste beizuwohnen.

Ferner zeigt der Präsident an, daß die erste Kammer den Gesetzentwurf über das Budget der Badanstalten für 1846 und 1847 ebenfalls angenommen habe.

Weller erstattet Bericht über das Budget der Eisenbahnbetriebsverwaltung, des Aufwandes für das Eisenbahnbetriebs-Material, und über mehrere hieher Bezug habende Petitionen.

Beilage Nr. 1

(achtes Beilagenheft. Seite 327—358.)

Petitionen werden vorgelegt:

Durch den Abg. Hecker:

- a) Beschwerde des Dr. Stoll in Buchen, gegen das Präsentationsrecht der fürstlich leiningschen Domänen-Stammer in Bezug auf vacante Physicate;
- b) Petition des Philipp Wintermantel, Uhrma-

cher in St. Georgen, die Erweiterung des dortigen Leichenacker betreffend;

durch den Abg. Scheffelt:

Petitionen der Gemeinderäthe zu Lüllingen, Detlingen, Haltingen und Efringen, die Prüfung und Bestätigung des von der hohen Regierung entworfenen Wiesenkulturgesetzes betreffend:

durch den Abg. Richter:

- a) Petition mehrerer Bürger des Amtesbezirks Ettenheim, um ein Gesetz über Verantwortlichkeit der Minister;
- b) derselben, Erhaltung der deutschen Nationalität der Herzogthümer Schleswig-Holstein und Lauenburg betreffend;
- c) derselben, um ein Gesetz über Ablösung der Jagdberechtigungen;
- d) derselben, um Wiederaufnahme früher eingereichter Petitionen mit Ausnahme jener gegen die Zittelsche Motion;
- e) um Einführung einer Kapitalsteuer;

durch den Abg. Buss:

- a) Petition der Gemeinden des Kirchspiels Rickensbach, um Abänderung der §§. 23, 24 und 28 der Gemeindeordnung in Betreff der Bürgeraufnahmen;
- b) derselben, um Aufnahme der Vicinalstraße von Laufenburg nach St. Blasien und der Straße über Egg, Willaringen u. in den Straßenverband;
- c) ebender selben, Aussteinung und Beförderung von Privatwaldungen betreffend;
- d) ebender selben, Aufhebung des schriftlichen Verfahrens in erster Instanz durch Anwälte betreffend;
- e) Petition der Gemeinden Staufeu, Schönenbach, Brenden und Bernau, Straßenbauten, Verkürzungsproceffe, Waldhut, Wasenmeistereien, Kapitalsteuer, Pressfreiheit, Geschworenengerichte, Wehrverfassung, Volksbildung und mehrere andere Gegenstände betreffend;

durch das Secretariat:

- a) Petition der Gemeinden Behla und Hausen vorwald, um Beförderung des Zehntablösungs-Geschäfts;
- b) der Amtsactuarien in Bondorf, Lörrach und Müllheim, Reform des Actuariatwesens betreffend.

Marin: Bei der Gelegenheit, daß eine Petition von einigen Gemeinden des Wiesenthals um Vorlage eines Wiesenculturgefetzes eingekommen ist, erlaube ich mir, da ich das Vergnügen habe, den Herrn Präsidenten des Ministeriums des Innern auf der Regierungsbank zu erblicken, die Anfrage, ob wir nicht Hoffnung haben dürfen, auf den sowohl in der ersten als in der zweiten Kammer einstimmig angenommenen Antrag allensfalls auf dem nächsten Landtag ein solches Wiesenculturgefetz vorgelegt zu erhalten?

Geheimer Rath Nebenius: Ein solcher Gesetzentwurf liegt in der Bearbeitung.

Die Tagesordnung führt zur Discussion des (auf Seite 345—353 des siebenten Beilagenheftes ersichtlichen) Berichts des Abg. Welte über den (im siebenten Beilagenhefte, Seite 211—226 abgedruck-

ten) Gesetzentwurf die Concessionsertheilung zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Offenburg nach Constanz betreffend. Zu Artikel 1 des Gesetzentwurfs.

Bassermann: Meine Herren! Es wäre überflüssig, noch ein Wort über die große Bedeutung und Wichtigkeit der Kinzigthalbahn für unser Land sowohl im Allgemeinen, als besonders für die Gegend zu sprechen, durch welche diese Bahn zieht. Ich brauche das Geheimniß nicht zu verletzen, wenn ich sage, daß die Kammer einstimmig ist in der Erkenntniß dieser Wichtigkeit (Geheimer Rath Nebenius: Mit der Regierung); wenn ich sage, daß die Kammer sich allseitig bereitwillig erklärt hat, nicht bloß zu einer papierenen Demonstration zu Gunsten dieser Gegend, sondern zu einem wirklichen materiellen Opfer; wenn ich sage, daß die Regierung sich selbst bereitwillig erklärt hat, dasselbe zu thun, daß sie uns die Zusicherungen gegeben hat, von denen es sich heute zeigen wird, ob sie einen practischen Erfolg haben, ob sie sich durch die That bewähren werden. Der Gesetzentwurf wie er vorliegt, hat unter den jetzigen Zeitverhältnissen, bei dem jetzigen Stande des Geldmarkts sehr wenig Bedeutung; er ist ein Stück Papier, wenn er nicht etwas Gewürz zugestreut bekommt, welches ihn allein für Unternehmer schmackhaft zu machen vermag, dieser Gesetzentwurf wird weder diese Bahn in's Leben rufen noch wird er die Bewohner dieser Gegend irgend wie beruhigen können. Um ihn zu Dem zu machen, was er seyn soll, zu einem Mittel, das Unternehmen wirklich in's Leben zu rufen und dem Land die Vortheile zu verschaffen, über deren Wichtigkeit wir alle einstimmig sind, dazu gehört eine Betheiligung des Staats. Eine solche, glaube ich, stößt in dieser Kammer auf keinen Widerstand, allein sie ist nicht hinreichend, es kann der Gesellschaft, die man hervorrufen will, gleichgültig seyn, ob ein Sechstel der Actien, die da vom Staate genommen werden sollen, von ihm oder von andern genommen werden. Es muß also etwas mehr geschehen, und das, was nach meiner Meinung geschehen soll, habe ich in einem Zusatz zu dem ersten Artikel formulirt, wie folgt: „Die Regierung wird sich, so weit nöthig, und bis zu

einem Sechstel des Baukapitals bei dem Unternehmen theilhaben, auch auf die Zinsen verzichten bis der Ertrag den übrigen Theilhabern eine Zinsrente von 4 Procent gewährt.“

Darin liegt ein Vortheil für die Unternehmer, ein Sporn, den Bau zu beginnen, und das allein gibt dem Gesetzesentwurf einen Werth. Aber wenn es uns wirklich Ernst ist, so müssen wir es nicht darauf ankommen lassen, ob diese Bestimmung hinreicht eine Gesellschaft zu bilden, was noch zweifelhaft ist. Wenn wahr ist, daß unter den fünf Bahnen, die an das Binnenmeer von Süddeutschland, an den Bodensee führen, auch eine badische seyn soll, wenn wahr ist, daß ohne eine solche Bahn wir einen Antheil am Welthandel nicht hätten, für den allein ein Aufwand von 30 Millionen gerechtfertigt ist, dann müssen wir Ernst zeigen, dann müssen wir mehr thun, um jenen Gegenden und uns selbst die vollkommene Gewißheit, und nicht bloß die Wahrscheinlichkeit zu geben, daß der Bau wirklich geschehe, und obschon das, wodurch diese Gewißheit erreicht werden soll eigentlich erst an den Schluß des Gesetzesentwurfs gehören würde, so will ich es des Zusammenhangs wegen doch auch gleich hier vorbringen. Darum stelle ich ferner den Antrag, daß an den Schluß des Entwurfs gesetzt werde:

„Sollte bis Ende März 1847 die Begebung der Bahn nach Maßgabe des Art. 7 nicht erfolgt seyn, so wird das Ministerium des Innern die Bahnlinie von Offenburg bis Hornberg und von Constanz bis Singen bestimmen, die Expropriationen vornehmen, die Entschädigungen anweisen, und den Bahndamm herstellen lassen.“

Sie sehen, hier wird verlangt, daß der Staat handle, und dieß hat einen Vorgang in Frankreich, wo der Staat ebenfalls es ist, der den Bahndamm herstellt, und wo er dann auf diese Basis hin, nachdem er diesen Ernst gezeigt hat, eine Gesellschaft sucht, und wo er dieser dann unter gewissen Bedingungen den Betrieb überläßt. Nach der von der Regierung selbst aufgestellten Berechnung würde sich die Herstellung dieses Theils der Bahn nicht auf ein Sechstel des ganzen Baukapitals belaufen. Wenn es Ihnen also Ernst ist, daß der Staat sich mit ein Sechstel theilhaben

soll, dann können Sie auch dieses Sechstel wirklich sogleich ausgeben, denn die Gewißheit werden Sie haben, daß, hat der Staat diese Unterlage hergestellt, dann eine Gesellschaft sich wirklich finden wird. Wollen wir also Das, was wir seit 2 Tagen gesprochen, und wozu wir uns bereit erklärt haben, wirklich bethätigen, wollen wir nicht bloß eine papierne Demonstration machen, und damit das ganze Land täuschen, dann müssen wir handeln, dann müssen wir die beiden Anträge annehmen, die ich Ihnen empfehle.

W e i t e: Was den Zusatz betrifft, den der Sprecher vor mir zu Artikel 1 des Gesetzesentwurf in Vorschlag gebracht hat, so war schon die Commission darin einig, daß der Staat sich bei diesem großen Unternehmen theilhaben soll. Ich habe die Gründe, warum er sich theilhaben soll oder muß, schon in einer frühern Sitzung ausgeführt. Das Unternehmen, wenn es auch noch so große Vortheile dereinst darbieten wird, ist immer mit sehr großen Schwierigkeiten verknüpft, und wenn man die gegenwärtigen Geldverhältnisse beurtheilt, und ferner in Berücksichtigung zieht, daß auf beiden Seiten Concurrenzbahnen im Angriff sind, so wird sich wohl der Zusatz, den der Sprecher vor mir beantragt hat, rechtfertigen, nämlich daß sich der Staat wenigstens bis zu einem Sechstel theilhaben soll, wenn es die Umstände fordern.

Was dagegen den zweiten Vorschlag betrifft, so eignet sich dieser zum letzten Artikel des Gesetzesentwurfs und ich behalte mir vor, wenn dieser zur Discussion kommt, meine Ansicht auszusprechen.

Geheimer Rath R e b e n i u s: Ich möchte mir doch die Bemerkung erlauben, daß nach meiner Ansicht diese beiden Fragen im Zusammenhang erörtert werden müssen. Es ist im Grund nur eine Frage, nämlich die, auf welche Weise der Staat das Unternehmen begünstigen soll. Ich muß dem Antrage des Herrn Abg. B a s s e r m a n n widersprechen, ob ich gleich überzeugt bin, daß ich so lebhaft wünsche wie er, daß das Unternehmen zu Stande komme, und vielleicht weniger zweifle, daß wir das Ziel wirklich erreichen werden. Wenn die Umstände wieder kommen, die vorüber gegangen sind, so haben

wir die Hoffnung, daß auch wieder dieselben Erscheinungen sich zeigen werden, nämlich eine Concurrnz. Bei der Erklärung der Regierung, daß sie auf jede thunliche Weise die Bildung einer Actiengesellschaft befördern und begünstigen werde, könnten Sie sich vollkommen beruhigen, die Mittel zur Beförderung und Begünstigung sind so verschieden, als die gedenkbaren Concessionen. Ich könnte Ihnen eine ganze Reihe von Beispielen solcher Begünstigungen anführen, wenn ich es für angemessen hielte künftigen Verhandlungen vorzugreifen. Einen Beschluß zu improvisiren, einen bedeutenden Eisenbahnbau zu unternehmen, dieß kann ich in keiner Weise geeignet finden, und im jetzigen Augenblick am allerwenigsten. Wenn Sie von Thaten sprechen wollen, so ließe sich ein anderer Weg denken, mit der That voranzugehen, nämlich da wir keine Mittel haben, etwa 2 bis 3 Kreuzer auf die Steuer zu legen, um einen Fond zu sammeln, und damit eine Gesellschaft zu unterstützen, oder wenn sie sich nicht zeigt, den Bau nach dem Vorschlag des Herrn Abgeordneten zu beginnen; aber mit dem Bau voranzuschreiten, ehe sich eine Gesellschaft gefunden hat, dazu kann sich die Regierung nicht verstehen.

Blankenhorn-Krafft: Gegen eine Steuererhöhung müßte ich mich jedenfalls verwahren.

Peter: Das kann mich nicht abhalten für die Eisenbahn durchs Kinzigthal einige Worte zu sprechen. Von der hohen Wichtigkeit des Unternehmens für die ganze Baar, besonders aber für den hilfsbedürftigen Schwarzwald, und ganz besonders für Constanz rede ich nicht, weil sie klar am Tage liegt, und darüber alle Stimmen einig sind. Nur das sage ich, es wäre ungerecht und unverantwortlich, wenn wir schwach oder säumig in demjenigen wären, was die Ausführung des Unternehmens und zwar die Ausführungen in der nahen Zukunft allein sichern kann. Es ist nach allgemeiner Ueberzeugung nicht genug, daß die Concession zum Bau dieser Bahn ertheilt werde; unter den ungünstigen Verhältnissen des jetzigen Zeitpunkts thut es vielmehr Noth, daß der Staat thatsächlich ermunternd einschreite, daß er an dem Aufwand, und zwar mit einer starken Quote Theil nehme. Mögen die Schwierigkeiten die uns entgegenstehen mäch-

tig seyn, wir wollen sie überwinden. Mögen die Opfer groß seyn, wir wollen sie bringen. Der Staat besitzt die Mittel und setzt gilt es, sie anzuwenden. In dem Bewußtsein, daß wir, indem wir die Opfer aus der Staatscasse bringen, unabsehbares Unglück verhüten, und daß das Unternehmen jedenfalls in staats- und national-ökonomischer Hinsicht nicht ermangeln wird, reichliche Früchte zu tragen, werden wir, hoffe ich, auch den Muth zu diesem Unternehmen finden. Ich unterstütze die Anträge des Abg. Basser mann in ihrer ganzen Ausdehnung.

Welker: Ich unterstütze ebenfalls beide Anträge des Abg. Basser mann, und freue mich, daß die Kammer werththätig für dieses große Unternehmen zu handeln Willens ist. Schon im Jahr 1837 habe ich, die Wichtigkeit der Bahn durch das Kinzigthal erkennend, die jetzt allgemein und lebhaft erkannt wird, vorgeschlagen, den Unternehmern die Zinsen zu garantiren. Diese Ansicht findet bei Vielen Widerspruch, ich bin sehr zufrieden, wenn auf andere Weise geholfen werden kann. Das ganze Volk wird immer lebhafter die Ansicht theilen, daß diese Straße durch das Kinzigthal eine wahre Hauptpulsader des Landes für den Verkehr ist, und daß in Verbindung mit der andern Bahn, die an der linken Seite unseres Landes hinzieht, diese Straße, die in der Mitte das Land durchzieht, erst unser ganzes Eisenbahnsystem, ja das System der Wohlfahrt unseres Landes und der Theilnahme an dem großen Weltverkehr, erst auf zwei Beine stellt. Ich möchte sagen wir stehen in Beziehung auf die Eisenbahnen nur auf einem Fuß, so lange diese Bahn nicht ausgeführt ist. Es handelt sich aber nicht um Beförderung des Wohlstandes allein, es handelt sich, wenn Württemberg und die Schweiz an den Bodensee bauen, um die Wahrung der Interessen und die Abwendung des Ruins von einem großen Landestheil, es handelt sich darum, durch ein schnelles entschiedenes Auftreten große Verluste, ja den Ruin von einem großen Landestheil abzuwenden, denn es ist von höchster Wichtigkeit, daß man uns nicht zuvorkommt. Wenn Sie dieses bedenken, so werden Sie es für eine patriotische Ehrenpflicht für unser eigenes Vaterland halten,

daß dieses Unternehmen durch unsere Staatsmittel ebenso gefördert werde wie unsere andere Bahn. Ich würde es nicht für politisch halten, das gemeinschaftliche Band, das uns Badener verbindet, dadurch zu lockern, daß man einem großen Theil gerechten Grund zur Unzufriedenheit gibt, das ist für die badischen Bürger, für die badische Regierung, zumal in so bedenklichen kritischen Zeiten in denen wir leben, von dem allergrößten Gewicht. Sie werden auch nicht vor der Größe des Opfers erschrecken. Ich sage, Sie bringen kein Opfer, Sie legen auf gute Zinsen an. Wenn Sie bedenken, daß durch eine Gesellschaft vielleicht 20 Millionen Gulden im badischen Lande verbaut, und durch badische Arbeiter verdient werden, und dadurch die ärmeren Klassen unserer Mitbürger vielleicht in nahenden Zeiten der Noth auf diese Weise ihre Nahrung finden können, so werden Sie in dieser Beziehung ein außerordentliches Heil für unseren Staat in der Unternehmung erkennen, Sie werden auch erkennen, daß wenn 20 Millionen in dem badischen Lande verbaut werden, wovon auch die Staatskasse indirect einen ungemeinen Vortheil hat; Sie werden erkennen, daß bei dem Aufwand von so vielen Millionen der Staat für alle Zeit ein Opfer bringen könnte ohne etwas zu verlieren; wenn Sie ferner die großen national-öconomischen Vortheile bedenken; wenn Sie ferner bedenken, daß eine solche Gesellschaftsbahn nach einer Reihe von Jahren dem Staat als Eigenthum anheimfällt, so werden Sie das Opfer nicht groß finden. Es ist auch möglich, daß das ganze Opfer nicht nothwendig ist. Die Regierung hat es, wenn sich eine Gesellschaft findet, in der Hand, zu ermessen, ob nicht billigere Bedingungen möglich sind.

Aber, meine Herren, ich mache Sie auch noch auf etwas Anderes aufmerksam. Wollen Sie den Wohlstand des ganzen Schwarzwaldes, des Oberlandes zu Grunde gehen lassen, indem Sie den Verkehr aus unserm Lande hinüberwerfen auf Württemberg, dann bedenken Sie, würden andere Ausgaben kommen; dann müßten Sie vielleicht das Geld für Armenunterstützungen, für Gerichts- und Strafkosten hingeben, wenn die verarmten Leuten zu den Handlungen schreiten, die eine Verarmung her-

beiführt. Dieser Landestheil hat keine solche Hülfquellen, wie die andern Theile, und wir werden daher wohl thun, ihn vor Verarmung zu bewahren. Wenn die Verkehrsstraßen auf beiden Seiten sich zu entfalten beginnen, dann muß dieser Landestheil in die äußerste Unruhe kommen, und ich bitte darum die Regierung, sich hier mit den Ständen des Landes zu vereinigen. Sie hat es nicht allein, die Kammer hat es durch ein Verschümmiß mit verschuldet, daß die günstige Gelegenheit aus der Hand gelassen worden ist. Wir wollen unser Verschulden bald möglichst gut machen, wollen Gerechtigkeit üben, und vaterländische Ehre, Pflicht und Vorsorge werden uns bestimmen, den gestellten Anträgen beizustimmen.

K a p p: Die Kammer scheint nicht bloß einig zu seyn über die entschiedene Bedeutung der Ringthalbahn, sondern auch darüber, daß diese Bahn bald möglichst ausgeführt werden muß. Ueber diese beiden Entscheidungen will ich daher kein Wort weiter verlieren, und um so kürzer seyn, da ich mich darüber schon zur Genüge, wie mir scheint, ausgesprochen. Die Regierung aber glaube ich zum Ueberfluß darauf aufmerksam machen zu dürfen, daß sie den Zeitpunkt nicht vorüber gehen lasse, wo sie wiederum das tief erschütterte Vertrauen in einem der wichtigsten Theile des Landes, in dem industriellen Schwarzwald aufrichten kann. In der Eisenbahnfrage hat sie ohne dieß auch das Vertrauen der untern Gegenden des Landes, namentlich um Mannheim, schon auf empfindliche Weise verletzt. Hier in der Ringthalfrage, steht ungleich größere Gefahr auf dem Verzug. Die Redner vor mir haben die Natur dieser Gefahr schon entwickelt, sie lauert hauptsächlich in Württemberg. Daß die Regierung verpflichtet ist, hier einzuschreiten, wurde gestern nachgewiesen. Ob ich gleich auf die geheime Sitzung hier nicht zurückkommen darf, so kann ich doch — sorgen Sie nicht, daß ich aus der Schule schwäge! — so viel sagen, daß die Einwendungen eines gewissen Ministerial-Commissärs (Regenauer's) gegen die Möglichkeit, in dieser Sache voran zu schreiten, nur eben diese Möglichkeit selbst, welche sie in Abrede gestellt, anschaulich gemacht und die Sache wider Willen und Meinung befördert haben. Gegen den Abg. Mathy

ist von dem hohen Finanz-Pferde herunter nichts, gar nichts gesagt worden, was seine Bemerkungen in dieser Beziehung irgendwie entkräften möchte. Der Widerspruch war vielmehr die beste Bestätigung.

Die Frage wird sich übrigens anders stellen, als man von dorthier meinte. Sie wird sich nicht darauf beschränken, ob die Ausführung dieser Bahn Geldopfer kostet, sondern darauf wird sie gehen, ob die Nachteile der Unterlassung nicht viel entschiedener, viel empfindlicher ausschlagen würde als jeder Aufwand. Dafür und ob dieser nicht dann doppelt lästig würde, wenn die Regierung sich zu spät entschließen sollte, Hand an das Werk zu legen, welches nicht zu umgehen ist. Diese Frage scheint mir das Dringende der Sache am entschiedensten und am Bündigsten zu bezeichnen.

Vorübergehend will ich nur darauf noch aufmerksam machen, daß diese Bahn, wenn sie überhaupt, wie sie es muß, ausgeführt wird, keineswegs in Constanz blind ausgehen, sondern dort von selbst ihre Fortsetzung finden wird. Nothwendig werden sich allseitige Bahnen um den See herumlegen. Bei der Mündung der Bahn in Constanz droht uns ungefähr dasselbe Verhältniß, welches wir früher hatten, als wir gegen Darmstadt hin bauen wollten. Darmstadt hätte sich da anschließen müssen, wo wir die Bahn hingelegt und beendet hätten, denn bauen mußte es auf dem rechten Ufer, die Verhältnisse hätten es ohnehin dazu gezwungen. Ebenso wenig wird die Bahn nach Constanz dort plötzlich blind auslaufen, so wenig die unsrige an der Nordgränze blind ausgelaufen wäre. Eine weitere Frage, in Betreff der Spurgeleise, will ich noch nicht berühren, weil die Sache später zur Sprache kommen wird. Ich unterstütze die von dem Abg. Basser mann in dieser Sache gestellten Anträge mit vollen Segeln.

Geheimer Rath Beck: Meine Herren! Es freut mich daß hier in der Kammer sich so viel Sympathie für diese Bahn zeigt. Ich habe von jeher eine besondere Vorliebe für Alles gehabt, was den Seckreis interessirt und ihm vortheilhaft ist, aber ganz abgesehen davon bin ich mit allen Denen, die bis jetzt gesprochen haben, lebhaft über-

zeugt, daß diese Bahn eine der allerdringendsten ist. Sie wird ein Glied des großen Weltverkehrs seyn, das ist nicht zu bezweifeln, sie wird ihre Fortsetzung finden über die Alpen hinaus; sie ist aber außerdem auch für unser eigenes Land, für den Seckreis und den Schwarzwald von unberechenbaren Folgen. Daraus folgt, daß nach meiner festen Ueberzeugung die Regierung Alles thun muß, was nur immer möglich ist, um diese Bahn wirklich ins Leben zu führen. Der Herr Präsident des Ministeriums des Innern hat auch bereits die Zusage gemacht, daß es die Regierung hieran nicht fehlen lassen werde, er hat angedeutet, wie es allerlei Beförderungsmittel gebe, die der Regierung zu Gebote stehen. Das, was hier in Anregung gebracht ist, ist nur eines, vielleicht nicht einmal eines der wirksamsten.

Was die Geldunterstützung betrifft, so sollte es allerdings, so weit es nothwendig ist, auch hieran nicht fehlen, allein es wird natürlich von der Zeit und von den Umständen abhängen, einmal, ob und in welchem Maße diese Art von Unterstützung nothwendig ist, und zum andern, ob und in welchem Maße sie zu einer gegebenen Zeit auch werde realisiert werden können, ob nämlich der Staat die Mittel hat, bis zu einem bedeutenden Belang — (geringe Zuschüsse wären wohl ohne Erfolg) — Unterstützung zu leisten, ohne zu einer Steuererhöhung greifen zu müssen, die doch ohne Noth nicht angenommen werden soll. Mir scheint es nun, daß der Zweck, den der Herr Abg. Basser mann mit seinen Anträgen im Auge hat, eben so sicher erreicht wird, wenn der Antrag der Minorität der Commission auf Seite 353 des Berichts angenommen wird, daß nämlich die Regierung jetzt schon ermächtigt werde, sich bei der Ausführung des in Frage stehenden Baues durch Uebernahme einer Zahl Actien oder eines Baubeitrags bis zu einem Achtel des ganzen Bau- oder Actien Capitals zu betheiligen.

Der Herr Abg. Basser mann schlägt vor, bis zu einem Sechstel zu gehen. In dieser Beziehung wird es auf die Größe des Bedürfnisses ankommen. Es wäre vielleicht auch gegen die weitere Bestimmung nichts zu erinnern, daß diese Unterstützung nach Umständen selbst gegeben werden könnte, mit einer völligen oder theilweisen Ver-

zichtsleistung auf die Zinsen von dem Staatsbeitrag. Ist es nicht nothwendig, gelangt man zum Ziele ohne etwas Derartiges, so ist es desto besser und vortheilhafter für die Staatseasse; aber die Ermächtigung sollte dahin gehen, daß man je nach den Umständen handeln kann. Zum Voraus bestimmen, daß und wann das Unternehmen durch solche Mittel wirklich zur Ausführung zu bringen sey, das wird wohl schon aus dem Grunde nicht angehen, weil man nicht weiß, ob man zur Zeit, wo die Sache in Ausführung käme, über diese Summe disponiren könnte.

W e l t e: der Antrag geht bloß dahin, daß die Regierung ermächtigt seyn soll, sich bis zu einem Sechstel zu betheiligen.

Geheimer Rath B e f f: Wenn Sie nur eine Ermächtigung aussprechen, so haben wir durchaus nichts zu erinnern.

Geheimer Rath R e b e n i u s: Wir wollen nur keine feste Vorausbestimmung.

Geheimer Rath B e f f: Was den zweiten Antrag betrifft, so geht er noch weiter, und ist insofern schlechterdings unausführbar, weil darin ein Termin gesetzt wird. Denken Sie sich, was kann Alles bis zu Ende März 1847 eintreten? Vielleicht müßte man 10 Procent für das Geld bezahlen, vielleicht 30 Procent Rabbat geben, um ein Capital zu erhalten. Man muß bei einem so großen Unternehmen nicht zum Voraus einen festen Termin setzen, wann es auszuführen sey, wenn man die Mittel nicht schon bereit hat. Es kommt immer auf die Conjunctionen an, ob die Sache zur bestimmten Zeit auch ausführbar ist oder nicht. Bei der Gründung einer Actiengesellschaft liegt eine derartige Berücksichtigung der Conjunctionen schon darin, weil man eben für die andern fünf Sechstel oder sieben Achtel auch keine Gesellschaft findet, wenn sie nicht in der Lage ist, Geld herbeischaffen zu können, oder wenn die Geldklemme, die gegenwärtig besteht, fortdauert. Dort liegt schon in der Sache selbst eine Beschränkung, welche auch den Staat in Beziehung auf seine Geldopfer schützt. Aber bei dem zweiten Antrag wäre es ganz anders. Hier mußte mit keiner Gesellschaft contractirt werden. Der Staat müßte für sich allein handeln,

er müßte, ob er in der Lage sey es ausführen zu können, oder nicht, in jedem Fall am letzten März 1847 Capitalien aufnehmen und Millionen verwenden. Das ist schlechterdings unausführbar. Hätten Sie diesen zweiten Antrag ebenfalls nur als eine Ermächtigung aufgenommen, so wäre dagegen wieder nichts zu erinnern, denn kommt die Zeit, so wird man von einer Ermächtigung Gebrauch machen, und ist es nicht möglich, ohne die Staatskräfte zu erschöpfen, so wird man es unterlassen, und eine günstigere Zeit abwarten, und nur darum handelt es sich. Nur Das wollte ich in Beziehung auf die Fassung dieser beiden Vorschläge bemerken; wenn sie nur verstanden werden wie der Herr Abg. **W e l t e** angedeutet hat, so wäre nichts dagegen zu erinnern, aber sie müßten anders gefaßt werden.

R e t t i g: Es wird fest beiläufig 10 Jahre, da trat eine Anzahl Patrioten in Constanz zusammen — der Regierungsdirector war auch dabei — um die Frage zu besprechen, wie es möglich zu machen sey, daß die Eisenbahn an den Bodensee geführt werde. Damals habe ich in prophetischem Geiste verkündet, sie wird, sie kann nicht ausbleiben, so wie die badische Rheinbahn einmal einen Zusammenhang gewinnt, so wie das ganze Eisenbahnetz gegen den Bodensee gedrängt wird, muß nothwendig auch die Ringthalbahn zu Stande kommen. Es gereicht mir, den damaligen Zweiflern gegenüber, zur Rechtfertigung, was heute gesprochen worden ist. Daraus werden Sie auch wohl abnehmen, daß ich der Ringthalbahn, zumal in der Richtung von Constanz nach Offenburg, mit Freude entgegen sehe. Ich habe, mit dem bescheidenen Wanderstab in der Hand, alle die möglichen Bahnzüge begangen, um mir die Ueberzeugung zu verschaffen, daß die Ausführung möglich sey. Ich habe mich aber auch nach allen Seiten umgesehen, und dadurch bin ich in den Stand gesetzt, einen Zusatz zu dem Artikel 1 in Vorschlag zu bringen, der freilich nur Denen verständlich ist, die entweder die Localität genau kennen, oder sich die Mühe gegeben haben, dem projectirten Bahnzug auf der Karte mit Sorgfalt zu folgen. Wenn nämlich die Ringthalbahn die Hauptschwierigkeiten überstiegen hat, wenn sie auf der Sommerau angelangt ist, so muß sie

sich wieder herabneigen in die Hochebene der Beetholds-Baar, in deren Mitte Donaueschingen liegt. Aber damit hat sie noch nicht alle Schwierigkeiten überstiegen; es zeigt sich eine neue Schwierigkeit durch den Bergrücken, der das rechte Donauufer bildet. So viel ich weiß, wollen die Ingenieure diesen Bergrücken in der Gegend von Immendingen übersteigen. Es muß nun Jeder, der den projectirten Bahnzug ansieht, es werden namentlich die künftigen Unternehmer des Bahnbaues fragen: warum wendet sich an dieser Stelle plötzlich der Bahnzug rechts nach Südwesten in einem rechten Winkel? wohin geht denn der Weg, wenn wir gerade fortfahren? Die Antwort ist: in gerader Linie kommen wir nach Ludwigs-hafen und Ueberlingen und in der Fortsetzung der Bahn nach Mersburg, Friedrichshafen, Lindau, Bregenz. Da wird natürlich die Frage entstehen: Ist es denn nicht zweckmäßig, von der Höhe aus, ehe sich die Bahn gegen das Bassin des Sees herabsenkt, eine Seitenbahn in gerader Richtung zu machen? Die erste Einwendung, die namentlich meine Freunde in Constanz machen werden, ist die: Wir stehen in Gefahr, daß daraus eine Ableitung des Verkehrs auf der Bahn in der Richtung von Constanz entsteht. Das ist nicht der Fall. Alle Waaren und alle Reisenden, welche die Bestimmung nach der östlichen und südlichen Schweiz haben, finden in Constanz den Endpunkt der badischen Bahnen, und das sind allein diejenigen Transporte, hinsichtlich deren zwischen Baden und Württemberg eine Concurrenz besteht, haben sie einmal Durlach auf unserer Eisenbahn passiert, so können sie nicht mehr nach Württemberg einlenken. Ich bin überzeugt, daß der Erfolg einer belebten Kinzigthalbahn ein höchst erfreulicher für Constanz seyn, daß der Handel daselbst mehr als jetzt aufblühen wird, daß namentlich alle die bedeutenden Expeditionsgeschäfte, die jetzt in Ludwigs-hafen gemacht werden, nach Constanz kommen werden. Diejenigen Transporte von Menschen und Waaren, welche jetzt den beschwerlichen Weg über Stodach einschlagen, werden vorzugsweise die beantragte Seebahn beleben. Auf der andern Seite ist nicht zu verkennen, daß eine solche Zweigbahn für einen großen, für den wichtigsten Theil des Seekreises sehr erwünscht ist. Der Seekreis

liegt keineswegs ausschließlich im Schwarzwald, das ist eine ganz irrige Vorstellung welche sich die Bewohner des Rheinthales machen, einen großen Theil des Seekreises bildet das badische Schwabenland, ein fruchtbares, von wohlhabenden, intelligenten und charakterfesten Männern bewohntes Land. Für diese Landestheile giebt es keine andere Verbindung mit der Rheinbahn, als diese Zweigbahn. Man könnte vielleicht sagen: wollt ihr den württembergischen und bairischen Bodenseehäfen die Reisenden zuführen und uns ableiten? Ich sage, das ist keineswegs der Fall. Mehrere Redner haben schon den Bodensee einen Knäul für die dahin führenden Eisenbahn genannt. Ja, ich gebe dies zu, am Bodensee werden fünf oder sechs Eisenbahnen ausmünden, aber es ist eine ganz irrige Vorstellung, wenn man ihre Verbindung auf dem See sucht. Da wo Eisenbahnen thätig sind, wird der Wassertransport kein Verbindungs-, kein Erleichterungsmittel, sondern eine lästige Störung des Verkehrs. Die Eisenbahnen fordern durchaus, daß ihre Endpunkte sich berühren. Wer auf einen Zwischentransport zu Wasser angewiesen ist, hat Verlust an Zeit und Kosten neben der Gefahr der Beschädigung seiner Waare zu befürchten. Es ist darum für die Kinzigthalbahn von großem Interesse, daß sie dahin geführt wird, wo die Ulm-Friedrichshafener, wo die München-Augsburg-Lindauer Bahn endet, daß sie sich von dieser Seite Bregenz und der Rheinmündung nähert. Es grenzte in der That an Thorheit, wollte man mit der badischen Bahn auf einmal da stehen bleiben, wo die Verbindung mit der großen deutschen Nordbahn anfangen soll. So weit wollen wir die Rivalität nicht treiben, wir wollen nicht vergessen, daß diese Bahnen deutsche Bahnen sind, und daß die Verbindung der deutschen badischen mit der deutschen württembergischen und bairischen Bahn kein Unglück, sondern ein Glück ist. Ohnedem würde es für die Route von Paris über Straßburg nach dem Osten von Deutschland keine andere Eisenbahnverbindung geben, als die von mir beantragte Seitenbahn.

Erlauben Sie mir auch noch eine strategische Berücksichtigung. Wo steht ein Theil des achten deutschen Armeecorps, das im Fall eines Kriegs zunächst gegen den Rhein

zu ziehen hätte? Antwort: in Baiern. Wo steht das erste, zweite und dritte deutsche Armeecorps, das uns zunächst zu unterstützen berufen wäre? In Oesterreich. Von Bregenz, von Lindau werden wohl zunächst die Hülfstruppen kommen, wenn die Westgrenze von Deutschland bedroht ist und alsdann wird eine Bahn durch die Schweiz für uns Das nicht seyn, was eine deutsche Bahn auf deutschem Boden zum Transport von deutschen Völkern ist. Es sind das Andeutungen, die näher zu besprechen seyn werden, wenn eine Gesellschaft sich meldet. Ich trage darauf an, zu dem Artikel 1 folgenden Zusatz zu machen:

„Diese Bestimmungen sind auch anwendbar auf eine Seitenbahn, welche über Ueberlingen auf dem nördlichen Ufer des Bodensees bis zur badischen Landesgrenze zieht, wenn sich eine Actiengesellschaft dazu meldet.“

V u s s: Es wird einem heute recht ordentlich wohl, daß man einen größeren Gesichtspunkt in Beziehung auf die Eisenbahnfrage anschlagen läßt. Es hat vor noch nicht langer Zeit eine Verhandlung gegeben, da ist alles in Sonderinteressen auseinander gegangen, am Ende bin ich auch mit und habe von den Stücken in meine Kapuze auch etwas genommen, und zwar das Beste. Heute stellt sich nun wieder ein allgemeiner Gesichtspunkt dar, ich will jedoch darauf nicht eingehen. Ich habe in meinem frühern Vortrag die Fugen gezeigt, in welche die Kinzigthalbahn eingreift, ich will darum heute auf dem deutschen, auf badischem Boden bleiben. Wir haben in Beziehung auf den Bau der Eisenbahnen früher das System gehabt, daß der Staat baut; das ist durch eine categorische Erklärung der Regierung aufgehoben, die Sache ist an die Regierung übergegangen. Die Lage ist also in dieser Beziehung ganz geändert, allein so leicht darf man den allmächtigen Staat nicht los lassen. An dieser Eisenbahn durchs Rheinthal, die 32 Millionen kostet, zahlt der arme Odenwälder, der arme Schwarzwälder mit, weil die Staatsschuld auf ihnen ruht, und sie durch ihre Steuern zur Tilgung derselben beitragen müssen. Ich glaube nun, daß es sowohl das Interesse der Gerechtigkeit als das der Wohlfahrt fordert, daß der Staat, wenn

er auch nicht baut, doch einen beträchtlichen Zuschuß gewährt. Meine Herren! In einem Lande und bei einer Verwaltung, wo der Staat alle Anstalten des öffentlichen Wohls gründet, muß eine gewisse Gleichheit, eine Gerechtigkeit seyn, und was die Natur ungleich gemacht hat, muß der Staat auszugleichen suchen. Nun ist dieses Rheinthal mit Segnungen aller Art überschüttet, die Natur hat es gesegnet, der Staat ist nachgegangen und hat seinen Segen auch beigelegt. Wie sieht es aber in unserem Schwarzwald und Odenwald aus. Die Natur ging verkümmert vorüber und der Staat hat zwar vieles gethan, aber es ist ihm nicht möglich geworden, auch nur einigermaßen diese Verkümmern der Natur auszugleichen. Das war früher, wo keine so kolossalen Bauten ausgeführt wurden noch möglich zu tragen, aber jetzt, wo solche ungeheure Summen in das Rheinthal geworfen werden, muß der Staat doch auch für andere Landestheile sorgen. Nun haben wir eine große Eisenbahn, allein sie geht an der Grenze des Landes herum, die Lage unseres Landes hat diesen Zug gebracht: allein es ist eine Erfahrung, daß je centraler der Zug einer Eisenbahn ist, je mehr er das Land in der Mitte durchschneidet, er desto segensreicher wirkt. Hier haben wir im Schwarzwalde eine compacte Landesmasse, und wenn da eine Eisenbahn durchgeht, wird eine große Wohlfahrt gespendet. Allein diese Eisenbahn, wenn sie den Schwarzwald durchschneidet, wird nicht nur dem Lande ihren Segen bringen, sondern auch, weil sie ein Glied des großen Weltverkehrs ist, die Fluth dieses Segens erhöhen. Nun ist hier das Erforderniß der natürlichen Gerechtigkeit diese, daß eine Gesellschaft die Last des Unternehmens tragen muß, daß aber die Gemeinden die näher oder entfernter an der Einwirkungslinie dieser Eisenbahnlinien mittragen, einen Zuschuß in dem Verhältniß der Vortheile, die sie da gewinnen, gewähren. Daß aber der Staat Dasjenige gebe, was möglich ist, ist ein unbedingtes Gebot nicht nur der Gerechtigkeit, sondern auch der Wohlfahrt. Schon jetzt geht ein großer Verkehr durch die Kinzigthalstraße, diesen würden wir offenbar verlieren, wenn die Concurrnzbahn von Württemberg fertig wird. Es handelt sich also hier nicht bloß von Gewinnung neuer Vortheile, sondern um den Verlust der

schon bestehenden. Allein der Schwarzwald hat noch eine Menge Gelegenheiten für national öconomische Ausbeutungen: die Eisenbahn ist es, die sie befruchtet. Überall wo eine Eisenbahnlinie zieht, weckt sie neue Industrien, und der Schwarzwald ist der Mann, der solche Gelegenheiten benutzen kann, wenn seinen Armen nachgeholfen wird. Ich glaube deshalb, daß zur Festhaltung der bestehenden Vortheile des Verkehrs und zur Eröffnung neuer Quellen des Wohlstandes die Ausführung dieser Eisenbahn geboten ist. Sie ist aber auch, wie der Redner vor mir gesagt hat, in strategischer Beziehung von großer Wichtigkeit, und das ist ein Punkt, der für uns, die wir an der Grenze Wache stehen, von großer Bedeutung ist, der vielleicht in nächster Zeit entscheidend wird. Wer die Kriegsgeschichte kennt, weiß, daß die ersten Schlachten in Baiern geschlagen werden, die zweiten in Oesterreich. Wir haben auch eine Bundesfestung und dieser muß von Baiern und Oesterreich aus Hilfe geleistet werden. Allein es sind auch noch andere Punkte die hier einwirken, und namentlich will ich, was den Zeitpunkt betrifft, bemerken, daß es von höchster Bedeutung ist, daß wir mit der Anlage dieser Bahn eilen. Wir müssen, ehe wir die Verbindung mit Württemberg im Unterland öffnen, eben am See im Kleinen seyn. Es ist vorhin bemerkt worden, die Eisenbahn müsse auf dem deutschen Ufer des Bodensees geführt werden. Was Württemberg betrifft, so werden wir es dadurch zum Anschluß zwingen können, daß wir so schnell als möglich bauen, und was Baiern betrifft, so weiß ich, daß es patriotisch genug ist sich anzuschließen. Man sagt zwar die Schwierigkeiten die dem Zuge durch Württemberg entgegenstehen, sind groß. Ja, sie sind sehr groß, allein englisches Geld ist im Stande diese Schwierigkeit zu bestiegen, und daß die Route durch Württemberg, wie ich glaube, um einige Stunden näher ist, ist von großer Bedeutung. Man hat gesagt, bei der gegenwärtigen Geldklemme sey, wenn auf Staatskosten gebaut werden sollte, eine Steuererhöhung zu befürchten. So lange man an der Rheinthalbahn baute, hat man in die Anleihe hineingegriffen; jetzt auf einmal droht man mit Steuererhöhung. Ich will keine Steuererhöhung, aber wenn es sich um Hebung der Industrie, der Wohlfahrt des Landes

handelt, muß man kühn seyn; das sind Vorschüsse, die werden mit hundertfachen Procenten sich lohnen. Die Zeit weiß im Großen zu arbeiten, und es ist ein großes Glück der Natur, daß wir in diese Linie fallen. Es gibt eine nationalökonomische Ahnung, sie ist das Gepräge großer Staatsmänner, sie greift voraus, und hängt nicht an den vorübergehenden Verlegenheiten eines Augenblicks. Ja, die Natur möchte ich sagen, hat ein Genie und wenn dieses Genie für eine Gegend einen Zug des großen europäischen Handels, des allgemeinen Weltverkehrs bestimmt, dann sage ich, ist es das Gepräge eines großen staatsmännischen Genies, hier zuzugreifen. Ich unterstütze den ersten Antrag des Abg. V a s s e r m a n n und behalte mir bei seinem zweiten das Wort vor.

J u n g h a n n s I.: Ich bedauere, meine Herren, in dieser Sache mit allen Rednern vor mir nicht einverstanden zu seyn, und mich gegen den gestellten Hauptantrag erklären zu müssen. Ich bedauere dieß um so mehr, als es sich hier um das große Interesse eines Landesheils handelt, und als so viele Stimmen sich eifrig dafür erhoben haben, es müsse ihm auf Staatskosten zu Hilfe gekommen werden. Ich lege keinen so großen Werth auf die Eisenbahnen, als die Redner vor mir. Ich glaube, ihr Hauptvortheil liegt in der Beförderung des Handelsverkehrs und ist hauptsächlich da zu suchen, wo ein großer Handel sich findet. Eine Menge Gewerbe gehen dagegen durch die Eisenbahn zu Grunde; unsere Eisenbahn im Rheinthal hat viele Capitalien vernichtet, den Wohlstand vieler unserer kleinen Städte untergraben. Finden wir nun an der Linie, die die vorliegende Eisenbahn durchziehen soll, einen solchen Handel? Ich sage: nein. Die einzige Handelsstadt auf jener Linie ist Constanz, alle anderen Städte sind in Beziehung auf den Handel unbedeutend, ihr Hauptgewerbe ist der Feldbau. Die Eisenbahn durchzieht nur sechs Aemter des Seckreises, alle anderen Aemter sind von ihr getrennt; sie berührt nicht Bonndorf, Neustadt, Stühlingen, Möskirch, Blumenfeld. (Nettig: Zweigbahnen.) Der Redner neben mir spricht von einer Zweigbahn. Ja das könnte das Resultat seyn, daß wir, nachdem wir mit einer Hauptbahn angefangen hätten, auch noch den verschiedenen Aemtern Zweigbahnen geben mußten.

Es giebt keinen Vergleich zwischen dieser Bahn und der großen Bahn im Rheinthale. Die Rheinthalbahn giebt der Staatskasse eine Rente, wenn auch keine vollkommene, doch eine annähernde, um die Zinsen und einen Theil des Tilgungsfonds zu decken. Die Kinzigthalbahn wird kein Erträgniß gewähren, wenigstens jetzt nicht, es müßten denn die zahlreichen Voraussetzungen in Erfüllung gehen, von welchen man spricht. Schon oft hat man den Grund- satz aufgestellt, der Staat müsse sich nicht in alle Verhält- nisse einmischen, man müsse der freien Thätigkeit der Pri- vaten auch etwas überlassen. In England und Nordamerika, Länder, die man oft preist, hat der Staat keine Eisen- bahnen gebaut, er hat dieß der Industrie seiner Bewohner überlassen. Diese haben die Bahnen gebaut am Anfang mit Verlust, der Verlust hat sich später ausgeglichen und die Unternehmer befinden sich nun wohl dabei. Warum wollen Sie bei dieser Bahn nicht das gleiche Mittel er- greifen? Wir sind mit hohen Schulden belastet, die Staatsschuld beträgt über 60 Millionen. Verwenden wir nun die Mittel des Staates zu Ausgaben, die vielleicht nützlich, aber nicht nothwendig sind, so trifft uns eben der Nachtheil, daß wir keinen Credit mehr haben, wenn wir nothwendige Ausgaben bestreiten müssen. Es trifft uns der weitere Nachtheil, daß wir, wenn diese Bahn keine Rente trägt, durch eine Steuererhöhung den Aus- fall in der Staatskasse decken müssen. Man schlägt uns vor, fünf, vielleicht sechs Millionen aus der Staatskasse zu opfern, man schlägt uns vor, auf die Zinsen zu ver- zichten, die vielleicht 240 bis 250,000 fl. betragen wür- den. Ich glaube nicht, daß wir jetzt im Stande sind, ein solches Opfer zu bringen; ich glaube nicht, daß das Wohl des Staates es fordert, ich glaube nicht einmal, daß das Interesse des Seekreises dadurch so dringend be- rührt wird. Vergessen wir nicht bei unserer Sympathie, daß Constanz nur ein kleiner Theil des Seekreises ist, daß es mehr außerhalb als in dem Lande liegt, daß sein Verkehr meistens in die Schweiz geht, daß es nicht zu verantworten ist, wenn wir dieser Stadt so ungeheuere Opfer bringen, und doch wäre es nur diese Stadt, die den Gewinn von solch großen Ausgaben hätte. Ich er- kläre mich gegen alle Anträge, in so fern sie bezwecken,

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

daß der Staat einen großen Theil der Last dieser Eisen- bahn übernehme.

Ulrich: Ich unterstütze den Antrag des Abg. Jung- hanns. (Stimmen: Der Abg. Jungmanns hat keinen Antrag gestellt.)

Trefurt: Ich bin mit dem Abg. Jungmanns nicht einverstanden, der Haupteinwand, den er gegen die Kinzigthalbahn vorgebracht hat, ist der, daß es an Ver- kehr für eine solche Bahn fehle. Es ist in dieser Beziehung von verschiedenen Seiten und zuletzt von dem Abg. Buss hervorgehoben worden, daß schon jetzt ein lebhafter Ver- kehr auf dieser Straße besteht, und daß die Hoffnungen auf eine unendliche Vergrößerung dieses Verkehrs wahr- haft nicht sanguinischer, sondern wohlbegründeter Natur sind, besonders wenn man auf den Vorschlag des Abg. Kettig Rücksicht nimmt. Namentlich der weitere Ein- wand, daß es sich vorzugsweise nur um das Interesse der Stadt Constanz handle, wäre jedenfalls beseitigt durch den Vorschlag des Abg. Kettig. Man könnte allerdings glauben, daß, so wie das Gesetz liegt, die Bahn nicht sowohl im Interesse der ganzen Seegegend, als dieser Stadt liege; ich komme später hierauf zurück, wenn ich mich über den Antrag des Abg. Kettig aus- spreche, und will nur in Beziehung auf den Vorschlag der Commission und auf den des Abg. Basser mann Einiges bemerken. Mir scheint nicht allein dem Prinzip, sondern auch der Fassung nach die Tendenz der beiden Vorschläge, wenn ich sie richtig aufgefaßt habe, dieselbe zu seyn, und ich glaube, es kann auch bei richtiger Auf- fassung des Gegenstandes bei der großen Mehrheit der Kammer eine Verschiedenheit der Ansichten gar nicht be- stehen. Man will von Seiten der Kammer Alles thun, was man zu thun in der Lage ist, um die Anlage der Bahn an den See zu begünstigen. Bloße Zusicherungen der Regierungen genügen uns nicht, wir müssen also durch unseren Beschluß so viel wie möglich der Großhzgl. Regierung eine moralische Nöthigung anlegen, damit sie auch wirklich Alles thue, was sie thun kann, und diese moralische Nöthigung besteht in nichts Anderem, als daß wir ihr auch den letzten leiseften Vorwand nicht lassen, mit welchem sie seiner Zeit vor die Kammer treten und sagen

könnte: „Aus Mangel an Ermächtigung haben wir dieser oder jener Gesellschaft nicht zuschlagen können! Wir müssen daher, damit sie sich nicht entschuldigen kann, eine so viel wie möglich ausgedehnte Vollmacht in die Hände der Regierung legen, entweder dadurch, daß wir einen eigenen Paragraphen in das Gesetz aufnehmen, oder dadurch, daß wir außer dem Gesetz aussprechen, wie weit wir die Regierung ermächtigen wollen. Das muß, wenn wir wirklich redlich dem Seckreis und diesem ganzen Unternehmen unsere Hilfe angebeihen lassen wollen, unsere Tendenz seyn, und es ist auch, wie schon der Abg. Welcker den Antrag des Abg. Wasser mann aufgefaßt hat, keine andere Intention, als es soll damit der Regierung gesagt seyn, daß sie sich zu einem Sechstel theiligen, auf die Zinsen verzichten und einen Theil des Bahnbaues selbst übernehmen soll. Wenn eine Gesellschaft sich meldet, die auf alle diese Begünstigungen verzichtet, da wären wir wohl alle einverstanden, daß die Regierung sehr unrecht thun würde, nicht darauf einzugehen; aber wenn es nothwendig ist, soll die Regierung unbedingt dazu ermächtigt seyn, und in dieser Voraussetzung glaube ich, daß Alle, welche mit dem Antrag der Commission einverstanden sind, auch mit dem des Abg. Wasser mann einverstanden seyn werden.“

Was aber den Vorschlag des Abg. Nettig betrifft, so meine ich, auch dieser liege in der Intention aller Derer, die sich bis jetzt für die Kinzigthalbahn nach dem Project der Großherzogl. Regierung ausgesprochen haben, denn ich habe nicht Einen gehört, der nicht unbedingt für das Interesse des Seckreises gesprochen, nicht Einen, der bloß ausschließlich das Interesse von Constanz im Auge hätte. Es handelt sich um das Interesse des Seckreises und da versteht es sich von selbst, daß diese Bahn, wenn der Seckreis einen wahrhaften Nutzen davon haben soll, dorthin geführt werden muß, wo sie große Vortheile gewinnen kann, und wo überdies eine unendlich reiche Befruchtung von den großen Bahnzügen stattfindet, die anderwärts herkommen, denn Das wird kein Vernünftiger denken, daß, wenn wirklich ein so lebhafter Verkehr am See stattfindet, alle diese Bahnen in den See auslaufen sollen. Natürlich werden alle diese Bahnen mit einander

zu Land in Verbindung kommen sollen, und eine solche Verbindung wird früh oder spät dieselbe Rücksicht der Regierung verdienen, als die Bahn, wovon es sich jetzt handelt. Ich glaube darum, Alle, die für den Entwurf der Regierung stimmen, werden auch für den Vorschlag des Abg. Nettig seyn.

Heder: Es scheint mir, namentlich nachdem der Abg. Jung h a n u s der Bahn das Prognosticon gestellt hat, als werde sie sich nicht rentiren, nothwendig, doch einen Blick auf die Alimentation der Kinzigthalbahn zu werfen. Daraus wird sich am besten ergeben, daß schon nach der jetzigen Verkehrsrichtung und nach der voraussichtlichen aller bereits gebauten, in Bau begriffenen oder projectirten Eisenbahnen eine Alimentation der Kinzigthalbahn nothwendig erfolgen muß, die die Erwartung jeder Speculation einerseits sogar übertreffen, andererseits aber für uns die Gefahr herbeiführen muß, daß wenn wir diese Bahn nicht bauen, wir uns nicht nur des wichtigsten Verkehrsmittels berauben, sondern auch dem Gesammtlande einen großen Nachtheil zufügen. Die Meinung, daß die Kinzigthalbahn nur eine Concurrency unserer Rheinthalbahn seyn werde, scheint mir auf einer ganz irrigen Voraussetzung zu beruhen. Wenn Sie, was zuvörderst unsere directen Verkehrswege betrifft, den großen Schienenweg von Norden nach Süden betrachten, der von Hamburg über Kassel und Frankfurt herunterzieht, so können jene nordischen Güter zu einem doppelten Tract bestimmt seyn, es sind entweder Güter, die bestimmt sind nach der Schweiz, diese werden ihren Tract auf der Rheinthalbahn nehmen, oder es sind Güter, die nach Osten, nach Italien bestimmt sind, diese werden dann wenn wir nicht bauen, nothwendiger Weise in die württembergische Concurrencybahn ihren Weg suchen, oder wenn unsere Bahn gebaut wird, durch die Kinzigthalbahn den kürzesten Weg einschlagen. Es ist darum die erste Voraussetzung, daß die Kinzigthalbahn absolut eine Concurrencybahn seyn werde, irrig. Die württembergische Bahn haben wir aber in einer anderen Richtung noch mehr zu befürchten. Was nämlich die projectirte Bahn von Danzig nach Dresden und Leipzig betrifft, so können wir dadurch, daß wir die Kinzigthalbahn anlegen, den Tract aller derjenigen

Güter, welche von Norden nach Süden, und Südwesten bestimmt sind, ebenfalls auf unsere Bahn lenken. Wir können aber auch von der Ostbahn, welche von Pesth, Ofen und Wien sich an den Bodensee herüberzieht, den Tract derjenigen Güter auf unsere Bahn lenken, welche nach Westen oder den Rhein hinunter bestimmt sind. Wir haben für unsere Kinzigthalbahn drei Alimentationen, erstens wenn wir den Bahnzug von Yvon über Freiburg in der Schweiz und Zürich in's Auge fassen, dann wenn vielleicht eine Rheinthalbahn von Basel bis Constanz gebaut wird, endlich, wenn die projectirte Mailänder Bahn durch das Eschthal bis an den Bodensee ausgeführt ist. Wenn wir aber diese Bahn durch das Kinzigthal nicht bauen, so müssen jene Waaren ihren Tract auf einem anderen Wege suchen über Lindau und Friedrichshafen. Die württembergische Bahn ist nicht, wie der Abg. Buss bemerkt hat, kürzer als unsere. Betrachte ich den nördlichen und nordöstlichen Waarentract, so ist unsere Bahn immer noch kürzer als die württembergische, vorausgesetzt, daß wir durch das Kinzigthal bauen. Nun sage ich, wenn ich diese Alimentationen der Bahn aus dem großen Verkehr von dem adriatischen Meer nach der Nord- und Ostsee betrachte, welche zusammenfließen in dem großen Becken des Bodensees, so müssen wir um jeden Preis nach dem Bodensee hinbauen. Gerade so wie der große Weltverkehr diese Handelsstraße erheischt, so erheischt sie auch der innere Handelsverkehr. Der Abg. Jung h a n n s I. sagt, es sey kein Handel und Gewerbe auf dem Schwarzwald, und ein ackerbauendes Land bedürfe der Eisenbahn nicht. Dieser Satz ist total falsch. Lassen Sie einmal durch ein ackerbauendes Land Eisenbahnen gehen, so werden Sie sehen, daß der Producent, der Bauer, eine ganz andere Gestalt annimmt. Wenn wir aber diesen Schienenweg nach dem Bodensee nicht bauen, und unsere Kräfte dahin nicht anstrengen, so verlieren wir alles Dasjenige, was ich als Alimentation der Bahn bezeichnet habe, es wird dann die Friedrichshafner Bahn in Concurrenz treten, und den ganzen Waarenverkehr an sich reißen, der dann für unser Land unwiderbringlich verloren ist. Darum ist jede Zögerung mit der unabwendbarsten Gefahr verbunden, denn es ist nicht damit ge-

than, daß man in die Welt hineinschreit, wir sind bereit eine Concession zu geben, denn Das versteht sich von selbst, daß die Regierung eine Concession geben muß, wenn sie nicht mit Blindheit geschlagen ist. Aber gerade in der Zeit, in welcher sogar eine Geldkrise vorhanden ist, muß man, um etwas zu Stande zu bringen, zeigen, daß man gesonnen ist, etwas Ernstliches zu thun, und das beste Mittel dazu ist offenbar dieses, daß man den Actionären, wenn sie über die Ertragsfähigkeit der Bahn im Zweifel seyn sollten, von Seite der Regierung sagt: Wir greifen Euch erstens mit einer Betheiligung am Baukapital unter die Arme, zweitens garantiren wir auch die Zinse des Anlagekapitals. Man muß darum nothwendiger Weise die von dem Abg. B a s s e r m a n n beantragte Bestimmung in das Gesetz selbst aufnehmen und da man von Seite der Regierung mit diesem Antrage und seiner Grundidee einverstanden ist, so sehe ich nicht ein, warum sie der Aufnahme desselben in das Gesetz selbst sich widersetzen sollte. Um aber zu zeigen, daß es uns Ernst ist, daß wir nicht bloß wünschen und versprechen, nicht bloß eine papierne Schanze machen wollen, ist das zweite Mittel das: Wir greifen an und werfen den Erdwall auf. Dieses hat den großen Vortheil, daß die Actionäre sehen, die größten Terrainschwierigkeiten sind überwunden, der Bahndamm ist gelegt. Man sagt, die Geldmittel fehlen. Ich sage Ihnen, selbst wenn Sie die Geldmittel unter sehr harten Bedingungen aufnehmen müßten, so könnten Sie als verständige Staatsmänner nichts anderes thun, als das Geld aufstreiben um zu bauen. Es ist auch bei einer andern Gelegenheit von Seiten des Abg. M a t h y Ihnen scharf genug nachgewiesen worden, daß wir die Mittel zur Herstellung des Erddammes haben. Ich sehe darum, wenn es der Regierung Ernst ist, und sie das Interesse des Landes wahrhaft will, keinen vernünftigen Grund, der dem Vorschlag des Abg. B a s s e r m a n n im Wege stehen könnte, und ich unterstütze ihn darum aus vollem Herzen, und erwarte, daß die Kammer in dieser hochwichtigen Sache ihre Schuldigkeit thun wird. Dem Antrage des Abg. K e t t i g muß ich mich widersetzen, es hieße dieß auf unsere Kosten eine Bahn bauen, die der Friedrichshafner oder Lindauer Bahn die

Nahrung zuführt, die sonst unserer Bahn bleiben würde.

Ministerialpräsident Geh. Rath Nebenius: Ich muß mich nur gegen jede Vorausbestimmung erklären. Gegen eine Ermächtigung haben wir nichts zu erinnern, und was den Antrag auf den Angriff des Baues betrifft, so lassen wir uns nicht auf Fonds anweisen, die nicht bestehen. Ich spreche nicht mehr über die finanziellen Verhältnisse, weil, was mein Colleague, der Herr Chef des Finanzministeriums früher vorgetragen hat, hinreichend ist, um den Antrag zu widerlegen. Ich muß übrigens bemerken, daß wenn wir auf die Güterzüge, die der Herr Abgeordnete gegenüber bezeichnet hat, beschränkt werden, ich mich mit aller Kraft gegen jede Unternehmung einer Eisenbahn durch das Kinzigthal widersetzen würde. Wir haben ganz andere Hoffnungen.

Rindeschwender: Ich wiederhole nicht gerne, höre auch nicht gerne Wiederholungen, aber heute danke ich doch dem Abg. Buss für die Wiederholung alles dessen, was theils in dem Bericht, theils sonst über den Werth der Kinzigthalbahn vorgetragen worden ist. Ich danke ihm deshalb dafür, weil es dadurch eine größere Deffentlichkeit erlangt, die nothwendig ist, zur Beruhigung der Gegend, für die heute gesprochen wird; aber eine wiederholte Wiederholung wird mir gewiß erlassen werden. Die Bedenken, die wir zuerst aus dem Munde des Herrn Präsidenten des Ministeriums des Innern gehört haben, sind sicherlich im Laufe der heutigen Diskussion gehoben und widerlegt worden, am aller klarsten durch die Ausführung des Abg. Trefurt, die mich sehr gefreut hat, und die, wie ich in der letzten Aeußerung des Herrn Präsidenten vernommen habe, auch dort aufgenommen worden ist. Die beantragte Bestimmung soll nämlich hauptsächlich eine Ermächtigung für die Regierung seyn, diesem von der Kammer gewünschten und der Regierung zur Pflicht gemachten Bau in jeder möglichen Weise Nachdruck zu geben, und es lautet auch der Vorschlag dahin, denn es ist ihm die Clausel hinzugefügt: „so weit nöthig.“ Ich habe nur bedauert, daß am Anfang der Diskussion von Seiten des Herrn Präsidenten des Ministeriums des Innern vorgetragen worden ist, daß man unter diesen

Umständen, und wenn große Unterstützungen nothwendig würden, auf eine Steuererhöhung zugleich denken müsse. Wenn wir so weit gekommen sind, und unser Staatscredit so weit gesunken ist, daß wir nicht einmal mehr im Stande sind, einen Beitrag von einigen Millionen zu leisten, dann wollen wir uns lieber gleich bankrott erklären. Diese Erklärung kann wahrhaftig keine gute Wirkung haben, denn auf der einen Seite scheint sie die Anforderungen der Gesellschaft steigern zu wollen, und auf der andern Seite scheint sie einen Mißmuth der übrigen Staatsbürger gegen die Unternehmung erwecken zu wollen. Beides lag nicht in der Absicht des Herrn Präsidenten, sondern war nur eine Aengstlichkeit, die wir aber überwinden wollen.

Ich kann dem Antrage des Abg. Rettig, der allgemein gestellt ist, wohl meine Zustimmung geben. Ich will namentlich nicht haben, daß man die Vortheile dieser Bahn lediglich einem Strich des Schwarzwaldes oder der Seegegend zuweise, sondern wünsche auch, daß sie wo möglich andern Theilen dieser Gegend zukommen. Ich sage, wo möglich; wir wollen aber durch allzugroße Ausdehnung einstweilen nicht selbst in den Weg treten, und ich beschränke mich darum auf diese wenigen Gründe, um beide Anträge des Abg. Bassefmann zu unterstützen.

Ministerialpräsident Geh. Rath Nebenius: Was der Herr Abgeordnete mich hat sprechen lassen, habe ich nicht gesagt, ich habe nicht davon gesprochen, daß Steuern umgelegt werden sollen, sondern nur, wenn man von Thaten sprechen wolle, so müßte man etwas Anderes thun, als die Regierung auf die Verwendung von Fonds hinweisen, die wir nicht haben, das wäre nach meiner Ansicht etwa eine That, wenn man eine Steuerumlage machte, um Fonds zu sammeln. Ich habe also nur hypothetisch gesprochen.

Mathy: Es wird wohl Niemand daran denken, daß ein Opfer oder ein Vorschuß des Staates aus laufenden Einnahmen bestritten werden soll. Ich bin heute in der glücklichen Lage, mich kurz fassen zu können, was mir immer sehr angenehm ist. Zuerst will ich meine Ansicht über den Antrag des Abg. Rettig aussprechen, mit dem ich im Allgemeinen einverstanden bin. Ich zweifle nicht daran, daß die Zeit kommen wird, wo an die Bahn von Offen-

burg nach Constanz nicht nur eine Zweigbahn sondern mehrere sich anschließen werden; allein wir haben jetzt über den Gesetzentwurf in Betreff der Hauptbahn zu berathen, und ich glaube nicht, daß es am Plage wäre, in diesen Entwurf künftige Zweigbahnen aufzunehmen. Wir haben bei dem Gesetz über die große Landesbahn nicht die Zweigbahn nach Württemberg, nicht die Mainneckarbahn und auch nicht die Zweigbahn nach Baden aufgenommen; es wird daher auch hier nicht angemessen seyn, künftige Verzweigungen in den Entwurf hereinzuziehen. Hiernächst vereinige ich meine Bitte mit der des Abg. Welcker dahin, daß die Regierung doch nicht den Anträgen des Abg. Basser mann entgegen treten möge; die Herren Redner der Regierung kämen ja sonst in Widerspruch mit ihren eigenen Erklärungen und Hoffnungen. Ich habe bei der früheren Diskussion über diesen Gesetzentwurf schon den Satz aufgestellt, der von keiner Seite bestritten wurde: Wir müssen mit einer Bahn an den See nach Constanz. Ich bin nun, um einen Gesellschaftsbau zu fördern, da ein Staatsbau nicht geschehen soll, der Meinung, wir dürfen von keinem Punkt unserer Landesbahn aus, von welchem eine Linie an den See möglich ist, ein Stück dieser Linie zum Bau und Betrieb in fremde Hände geben, sonst erschweren wir uns die Fortsetzung der Linie und erleichtern die Unternehmen der auswärtigen Mitbewerber. Sollte es aber möglich seyn, daß wir glaubten, zu einem solchen Fehler gezwungen zu seyn, so müssen wir auf der andern Seite durch Begünstigungen die Nachteile wieder aufzuwiegen suchen, welche dadurch der Linie an den See durch Baden zugefügt worden sind. Den Folgen eines solchen möglichen Fehlers zu begegnen und zugleich der Dringlichkeit der Kinzigthalbahn Rechnung zu tragen, das ist der Zweck der Anträge. Der Zusatz zu Artikel 1 läßt das Gesetz aussprechen, was wir Alle mit der Regierung sagen: wir wollen Alles thun, um eine Bahn durch das Kinzigthal herbeizuführen; er sagt: der Staat wird sich, so weit nöthig, und bis zu einem Sechstel des Baukapitals bei dem Unternehmen theilhaben, und unter Umständen auf die Zinsen verzichten, bis die übrigen Theilhaber eine Rente von vier Procent beziehen. Verwirklichen sich

nun die Hoffnungen des Herrn Präsidenten des Ministeriums des Innern, so hat der Staat nicht nöthig, von dieser Ermächtigung Gebrauch zu machen; verwirklichen sie sich aber nicht in vollem Maße, so wird der Staat vielleicht in die Lage kommen, von dieser Ermächtigung mehr oder weniger Gebrauch zu machen; aber in das Gesetz gehört die Ermächtigung, unter Umständen ein solches Opfer zu bringen, in das Gesetz gehört sie, weil dieses sonst gar keine Bedeutung hat, und durchaus wirkungslos ist. Es könnte denn die Regierung selbst und der Herr Präsident des Ministeriums gehindert seyn, für diese Bahn Dasjenige zu thun, was er für nothwendig hält, wenn ihm nicht das Gesetz die Ermächtigung dazu gibt, wenn er nicht den Schild des Gesetzes dem Widerstand, den Intriguen und Kabalen von anderen Seiten her entgegenhalten kann. Finden sich Unternehmer, welche billigere Bedingungen eingehen, so versteht es sich von selbst, daß die Regierung nichts Ueberflüssiges thun wird. Ich hoffe auf eine andere Theilnehmung. Ich möchte die Gemeinden und Bezirke der theilgenommenen Gegenden darauf aufmerksam machen, daß es auch an ihnen seyn wird, sich herbeizulassen mit Anerbieten zur Beschleunigung des Baues der Bahn. In Frankreich spricht das Gesetz aus, daß die Departemente und Gemeinden sich theilnehmen müssen, in Frankreich thut aber der Staat, was auch wir vorschlagen, er kommt ihnen entgegen, und bringt nöthigenfalls Opfer. Auch in der Schweiz haben Gemeinden Opfer gebracht, die ihnen später reichliche Früchte tragen werden. Die Stadtgemeinde Baden im Aargau hat z. B. der Zürcher Nordbahngesellschaft angeboten, falls sie einen Bahnhof dort hinstellen wolle, unentgeltlich das ihr gehörige Terrain abzutreten, 200 bis 250 Baumstämme zu liefern, und die unentgeltliche Benutzung ihrer guten, nahe gelegenen Steinbrüche zu gestatten. In solcher Weise suchen die Gemeinden die Ausführung von Bahnen, die ihnen nützlich seyn werden, durch Anerbieten und Opfer von ihrer Seite zu erleichtern. Freilich könnten uns die Bewohner jener Bezirke entgegenhalten: Hat man denn auch von den Städten und Bezirken des Rheinthals solche Opfer verlangt? Hat man ihnen nicht auf Staatskosten die große Bahn gebaut, wozu auch wir

beitragen müssen, ohne sie im Geringsten in Anspruch zu nehmen? Wenn sie uns Das entgegenhalten, so haben sie nicht Unrecht, aber wir haben die Verhältnisse nicht geschaffen, die angeblich den Staat verhindern, auch noch die Bahn durch das Kinzigthal zu bauen, und wenn Sie die Verhältnisse würdigen, werden Sie sich auch ohne Meid in ihrem eigenen Interesse zu dem Möglichsten verstehen, und ihre vereinigten Kräfte werden vielleicht noch mehr als die Staatsbetheiligung bis zu einem Sechstel die Ausführung beschleunigen, und sie ist dringend notwendig, wenn dem Lande und den unmittelbar beteiligten Gegenden nicht der größte Schaden erwachsen soll. Den zweiten Antrag hat Herr Geheimrath Vekf gewiß nicht richtig aufgefaßt, wenn er fragt, was denn geschehen solle, wenn am letzten März 1847 das Kapital nicht unter zehn vielleicht nicht unter dreißig Procent zu bekommen ist. Davon spricht der Antrag nichts, er sagt bloß: „Sollte bis Ende März 1847 die Begebung der Bahn nicht erfolgt seyn, so wird das Ministerium des Innern die Bahnlinie von Offenburg bis Hornberg und von Constanz bis Singen bestimmen,“ — das ist das erste Geschäft — „die Expropriationen vornehmen,“ — das ist das zweite Geschäft, welches in der Nacht vom 31. März auf den 1. April, und selbst in der Walpurgisnacht nicht zu vollbringen ist; endlich: „die Entschädigungen anweisen, und den Bahndamm herstellen lassen.“ Wenn bis zu der Zeit, wo man etwa Kapitalien aufnehmen müßte, der Zinsfuß auf zehn oder zwanzig Procent steht, so wird die nächste Ständerversammlung bestimmt nichts einwenden, wenn die Regierung kein Geld aufgenommen hat. Wenn die Welt untergegangen seyn wird, so würden wir es Ihnen, wenn wir allenfalls noch zusammenkommen könnten, nicht übel nehmen, daß sie dann einen Bau unterlassen haben. Allein der Antrag ist notwendig, um die Ausführung zu beschleunigen; und weit entfernt, die Bildung einer Gesellschaft zu verzögern, wird er sie erleichtern, denn einer Gesellschaft kann es nur angenehm seyn, wenn schon gearbeitet, also die Zeit bis zur Benutzung der Bahn abgekürzt ist. Was nun die Mittel betrifft, so will ich mich nicht wiederholen; Sie Alle wissen, so gut als ich, und der Herr Präsident des Ministeriums des Innern weiß es

auch, daß wir zu einem Aufwand, wie er hier allmählig gefordert wird, einer Steuererhöhung nicht bedürfen. Man hat bei den Wahlen das Gerücht einer Steuererhöhung, von dem man sagte, daß es zum Zweck liberaler Wahlen verbreitet worden sey, mit den allerstärksten Ausdrücken gebrandmarkt, und das Gerücht war damals so gut begründet, als jetzt. Man hat aber Mittel genug bei der Amortisationskasse, in den Grundstockgeldern, in dem Betriebsfond; man kann Mittel finden in der Einrichtung einer schwebenden Schuld, die später erlegt oder consolidirt wird. Das wissen Sie alle recht gut, das habe ich bei einer anderen Gelegenheit bewiesen, und das kann mir Niemand mit Grund bestreiten. Von Offenburg bis Hornberg, und von Constanz bis Singen ist eine Länge von $16\frac{1}{4}$ Stunden, und die Kosten für Herstellung des Bahndammes belaufen sich, nach den eigenen Ueberschlägen der Techniker, noch nicht auf drei Millionen, welche Sie allmählig hier verwenden müßten. Und wenn die Hoffnung des Herrn Präsidenten des Ministeriums des Innern, die auch ich theile, nicht in Erfüllung gehen und sich keine Gesellschaft findet, welche den Bau ausführt, ohne einen Beitrag vom Staate zu verlangen, dann könnte die Regierung sagen: hier haben wir einen Bahndamm von $16\frac{1}{4}$ Stunden, dieß ist der Staatszuschuß, und wir verzichten nöthigenfalls auf die Zinsen, wenn eine Gesellschaft ihn übernehmen will. Glauben Sie, daß keine Interessenten für die Kinzigthalbahn da sind, die ein solches Anerbieten gerne annehmen und zum Weiterbau schreiten würden? O, Sie haben selbst ausgeführt, wie wichtige Interessen an diese Bahn sich knüpfen, Sie haben selbst zu deutlich bewiesen, wie notwendig sie kommen muß, als daß Sie vor diesem Insas der Commission, der keine unerfüllbaren, keine unverhältnismäßigen Anforderungen macht, nur irgend Besorgnisse haben sollten, und ich halte dafür, daß im Interesse der Beschleunigung der Bahn dieser zweite Antrag vielleicht noch wichtiger ist, als der erste.

Was sonst noch gegen den Antrag der Commission vorgebracht worden ist, darauf werde ich kaum erwidern. Wenn man mit dem Abg. Jungmanns I. bei der Kinzigthalbahn weiter nichts sieht, als kleine Amtstädtchen des Schwarzwaldes und Seekreises, durch welche

sie zieht, und durch welche sie nicht zieht, ja dann kann man freilich keine große Hoffnung auf diese Bahn haben; allein die Verhältnisse, die hier in Frage kommen, sind eben anderer Art, sie sind größer und schon vielfach dargestellt, ich will sie nicht wiederholen. Ich glaube schließen zu können und empfehle Ihnen die Anträge des Abg. **Wassermann**. Sie können dadurch allein einen Beweis geben, daß wir es ernstlich mit dem Gesetz meinen, daß wir nicht ein Stück Papier, welches nichts bedeutet, jenem Landestheil, dessen Existenz an die Ausführung der Ringthalbahn geknüpft ist, hingeben wollen. Ich bitte Sie, diese Anträge zu unterstützen.

Geheimer Rath Beck: Wenn es sich wirklich nur um eine Ermächtigung handelt, dann haben wir nichts dagegen zu erinnern, aber dann müssen Sie auch die Fassung darnach machen, und uns nicht schriftlich etwas anderes geben, als was Sie mündlich bemerken. Der Herr Abgeordnete sagt, nach dem zweiten Antrag soll die Bahnlinie ausgeteilt, die Güter erworben, und der Bahndamm hergestellt werden. Ja ist denn das so etwas Kleines? Auf die Frage, wie viel Geldmittel vorhanden sind, will ich mich nicht einlassen, ich verweise Sie auf Das, was der Herr Chef des Finanzministeriums ausgeführt hat, und was vollkommen einleuchtend ist. Man kann überhaupt nicht eine Verbindlichkeit zu Ausgaben aussprechen, ohne sie zu dotiren, man müßte im Budget eine Position aufnehmen, welche die Mittel an die Hand giebt, Das zu bezahlen, was hier verwendet werden soll. Dazu kommt, wenn man einmal trotz der aller schlimmsten Conjunctionen, nach dem dürren Buchstaben des Gesetzes den Bahndamm hergestellt hat, so würde man genöthigt seyn, entweder den Bau fortzusetzen, oder ein todttes Capital in der Erde liegen zu lassen, bis günstige Conjunctionen kommen, welche es wieder möglich machen, den Bau zu vollenden. Auf eine solche Weise muß man sich nicht hineinführen lassen, sondern man muß zum Voraus wissen, was man will; das respice finem will ich Ihnen in das Gedächtniß zurückerufen. Der Herr Abg. **Buss** hat gesagt, ein großes staatsmännisches Talent hänge nicht von den Verlegenheiten des Augenblicks ab. Ja ich möchte erwidern, ein großer Staatsmann muß auch den günstigen

Augenblick abzuwarten verstehen. Die Hand am Pulse der Zeit, wollen wir sehen, wann der Augenblick kommt, zum Handeln; aber man kann nicht zum Voraus einen bestimmten Termin setzen, wo etwas zu geschehen habe, und ich sehe nicht ein, was es für einen Vortheil bringe, es nicht dabei bewenden zu lassen, daß man einfach eine Ermächtigung ausspricht, wie der Herr Abg. **Trefurt** richtig ausgeführt hat. Ich stimme mit dem Abg. **Hrn. Trefurt** überein, aber man muß auch die Redaction Dem entsprechend machen, was man eigentlich will.

Ich will in Beziehung auf den Antrag des Herrn Abg. **Nettig** nur bemerken, daß ich von jener Seite keine Gründe gehört habe, welche dem Antrag entgegenstehen können.

Martin: Ich halte jedes Wort, das heute noch für die Nützlichkeit und Nothwendigkeit der Ringthalbahn gesprochen wird, für wahre Zeitverschwendung. Die Kammer hat sich dafür bei einem andern Anlaß nicht nur in ihrer Mehrheit, sondern in ihrer Allgemeinheit bereits so entschieden ausgesprochen, daß ich glaube, wir hätten uns heute lediglich mit den Mitteln zu beschäftigen, welche uns diesem Ziele bald entgegenführen können. Der Abg. **Wassermann** hat zwei Zusätze vorgeschlagen, wovon ich den ersten, nämlich die Betheiligung der Staaten mit einem Sechstel der Actien, aus voller Seele unterstütze, wie ich es auch gestern schon gethan habe. Ich kann mir nicht denken, daß die Regierung Anstand nehmen soll, die Zusage jetzt schon zu machen und öffentlich auszusprechen, daß sie geneigt ist, auf diese Weise, wie der Abg. **Wassermann** vorgeschlagen hat, sich mit einem Sechstel zu betheiligen. Ich sehe darin nicht den mindesten Anstand, denn wenn sich eine Actiengesellschaft findet, die eine solche Rentabilität der Bahn voraussetzt, daß sie darauf fünf Sechstel wagt, so könnte doch wahrlich der Staat, der nicht zu verkennenden indirecten Vortheile wegen, wohl auch ein Sechstel wagen. Die Conjunctionen, von denen der Herr Geheimer Rath **Beck** gesprochen hat, können sich allerdings verschlechtern, sie können sich aber auch verbessern, es kann die Geldklemme noch schlimmer werden, als sie gegenwärtig ist, sie kann aber auch im künftigen Jahr schon aufhören, es können

überhaupt Verhältnisse eintreten, die eine Actiengesellschaft eher geneigt machen dürften, diesen Bau zu unternehmen. Es können in einem Zeitraum von 1 bis 2 Jahren zu Ueberwindung von manchen Terrainschwierigkeiten Erfindungen an den Maschinen gemacht werden, die es einer Actiengesellschaft rathlich machen, in diese Bedingungen einzugehen, und den Bau zu unternehmen. Gegen den zweiten Zusatz, den der Abg. Wasser mann in Vorschlag gebracht hat, dahin gehend, die Regierung solle mit dem Bau auf einigen Strecken sogleich beginnen, habe ich aber doch große Bedenken; es hiesse mit anderen Worten nichts Anderes, als wir sollen den Bau auf Staatskosten unternehmen. Denn haben wir einmal eine Schaufel angeregt, haben wir gar den Bahndamm von Offenburg nach Hornberg und von Singen nach Constanz vollendet, so ist die natürliche Folge, daß, wenn sich keine Gesellschaft bildet, auf Staatskosten fortgebaut werden muß. Man sagt freilich, es seyen nur 3 Millionen, die für diesen vorläufigen Bau vorgeschossen werden sollen, wenn wir aber einmal diese Summe aufgewendet haben, so sind uns die Hände für die Folge gebunden, und wir müssen dann die übrigen 33 Millionen auch aufbringen. Ich muß mich entschieden gegen den zweiten Theil des Antrags des Abg. Wasser mann erklären.

Wasser mann: Es wird, glaube ich, zur Abklärung der Discussion und zur Erzielung einer möglichsten Einstimmigkeit beitragen, wenn ich meine beiden Anträge so modificeire, daß sie lauten:

„die Regierung wird ermächtigt, die Staatscasse so weit nöthig und bis zu einem Sechstel des Baucapitals bei dem Unternehmen zu betheiligen, auch auf die Zinsen zu verzichten.“

und den zweiten Antrag:

„Sollte bis Ende März 1847 die Begebung der Bahn nach Maßgabe des Artikel 7 nicht erfolgt seyn, so ist das Ministerium des Innern ermächtigt, die Bahnlinie von Offenburg bis Hornberg, und von Constanz bis Singen bestimmen, die Expropriationen vornehmen, die Entschädigungen anweisen und den Bahndamm herstellen zu lassen.“

Ich glaube, diese Aenderung bedarf keiner weitern

Begründung, hoffe aber auch, daß kein Mitglied dieser Kammer einen Anstand nehmen wird, in dieser Fassung den Anträgen beizustimmen.

Geheimer Rath Rebenius: Ich muß dem zweiten Antrag wiederholt widersprechen, denn Sie halten dadurch höchst wahrscheinlich die Bildung einer Gesellschaft auf, indem diese wird warten wollen, bis gebaut ist. Dann muß ich Ihnen wiederholen, daß wir Anstand nehmen müssen, einen solchen Bau auf's Ungewisse hin zu übernehmen, auf die Gefahr hin, 3 Millionen, wenn wir sie auch hätten, in den Bau zu legen, ohne zu wissen, welchen Fortgang die Sache gewinnen wird. Haben wir 3 Millionen übrig, so wäre es besser, sie zusammen zu halten, und später etwas Größeres zu unternehmen. Sie sprechen immer vom Ernst in dieser Sache. Ich sage Ihnen meine individuelle Ansicht: Wenn es sich darum handelte, das Unternehmen auch durch eine Steuererhöhung zu begünstigen, wenn wir dadurch eine Eisenbahn durch das Kinzigthal erhalten könnten, ich würde nicht davor zurückschrecken.

Knapp: Ich wünsche so sehr als Jemand in diesem Saale das Glück des Seekreises. Ich habe zwar die sanguinischen Hoffnungen nicht, von denen der Abg. Buss erfüllt ist, auch die Bewohner jener Gegend haben sie nicht, und zwar aus dem Grunde, weil sie das Glück im Rheinthale gesehen haben. Fragen Sie, ob das Rheinthale durch die Eisenbahn wohlhabender oder ärmer geworden ist, und Sie werden die Antwort bekommen, die Eisenbahn hat keinen Wohlstand, wohl aber Armuth gebracht. Man sollte glauben, daß wenigstens die eine oder andere Stadt Vortheile daraus zieht; aber die Schilderung, die der Abg. Wasser mann vor einiger Zeit davon gegeben hat, wie auch Mannheim in Rückstand gekommen seyn soll, beweist, daß die Eisenbahn nicht das Glück des Landes ist. Sie bringen hier einen Antrag von mehreren Millionen für die Kinzigthalbahn. Ich habe nichts dagegen einzuwenden; aber was helfen die Millionen? Sie müssen den Verkehr des Kinzigthals erhöhen, und dafür sorgen, daß keine Bahn über Bretten oder Pforzheim gebaut wird, denn wird eine solche gebaut, so schneidet sie der Kinzigthalbahn die Lebensader ab.

Wie es mit der Bildung von Actiengesellschaften aussieht, darüber haben wir in unserm Lande einige Erfahrungen gemacht. Sie werden sich zu erinnern wissen, daß im Jahr 1838 ein ganz vortheilhafter Vertrag vorgelegt worden ist. Die Stadt Mannheim wäre in die Lage gekommen, allein den Anstoß der Bahn dorthin zu haben, die Bedingungen waren sogar so gestellt, daß keine Bahn jenseits hätte gebaut werden dürfen. Dieser Vertrag war zum Vortheil des Landes und man hätte glauben sollen, die Städte würden sich um die Actien reißen, allein was ist geschehen? Man hat diesen günstigen Zeitpunkt vorüber gehen lassen, und das Resultat davon ist, daß man unsere Bahn verkümmert hat, weil die Geldherren von Frankfurt und Mannheim nicht zu gehöriger Zeit eingeschritten sind. Der Abg. Kettig hat den Vorschlag gemacht, daß man Zweigbahnen errichten soll. Ich theile diese Ansicht und glaube, daß dies im Interesse von Constanz ist, das seiner geographischen Lage nach zur Schweiz gehört.

Helbing: Ich will über die Nothwendigkeit einer Verbindung unserer Landesbahn mit dem Bodensee nicht mehr sprechen. Sie ist überzeugend dargethan. Ich werde meiner Seits alles dazu beitragen, was ich vermag, um eine solche Verbindung herzustellen, und gehe darin noch weiter als die bisherigen Anträge. Ich bin nämlich der Ansicht, daß die Wahrscheinlichkeit, daß die Bahn von Waldshut nach Constanz geführt werde, weit größer ist, als die des Baues von Offenburg nach Constanz, weil bei der Rheinthalbahn keine Störung des Betriebs im Winter zu befürchten ist, und nach dem Zeugniß von Sachverständigen die Transportkosten und der Zeitaufwand, um von Offenburg nach Constanz zu kommen, nicht größer seyen, als bei der Linie über das Gebirge des Schwarzwaldes. Ich muß deswegen wünschen, daß in den ersten Antrag des Abg. Basser mann auch die Bahn von Waldshut nach Constanz aufgenommen werde, und werde deshalb einen veränderten Antrag stellen. — Den zweiten Antrag des Abg. Basser mann: Einen Theil der Bahn oder den ganzen Bahndamm auf Kosten des Staats zu bauen, ehe wir einen Unternehmer für die ganze Bahn haben, kann ich nicht unterstützen, weil ich

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

darin einen indirecten Zwang für den Staat erblicke, den Bau auf seine Kosten fortzusetzen, wenn sich keine andere Liebhaber zeigen; hiezu möchte ich nicht beigetragen haben.

Mein Antrag geht dahin:

Die Kammer wolle erklären, daß sie es unter den obwaltenden Umständen für eine Verpflichtung der Regierung halte kräftig dahin zu wirken, daß eine Verbindung unserer Landesbahn mit dem Bodensee in möglichster Balde hergestellt werde; die Kammer ermächtige zugleich die Regierung, den Bau der Ringthalbahn und der oberen Rheinthalbahn an den Bodensee nicht nur durch günstige Vertragsbedingungen, sondern auch, wenn nöthig, durch materielle Theilnahme an den Kosten, etwa bis zu ein Sechstel des Anlagekapitals zu befördern.

Dieser Antrag wird mehrfach unterstützt.

Brentano: Meine Herren! Die Kammer und namentlich die Opposition ist heute in einer ganz entgegengesetzten Lage der Regierung gegenüber, als dies sonst der Fall ist; denn gewöhnlich werden von Seiten der Regierung die Forderungen von Geld an die Kammer gemacht, und wir wollen manchmal nicht bewilligen; heute aber wird von Seiten der Kammer verlangt, die Regierung soll ein Geldopfer bringen.

Bei dem Eisenbahnbau muß man wohl unterscheiden die Grundsätze, welche den Staat leiten, wenn er baut, und die Grundsätze, von denen Privatpersonen ausgehen. Der Staat wird lediglich von Grundsätzen der National-Deconomie geleitet, Privaten dagegen gehen davon aus, ob ihnen das Unternehmen etwas einträgt, ob es ihnen Vortheile bringt. In dem vorliegenden Fall nun, da der Staat mit aller Bestimmtheit erklärt nicht bauen zu wollen, in national-öconomischer Hinsicht aber der Bau der Ringthalbahn absolut erforderlich ist, um das Interesse des Landes zu wahren, wird also, da das Unternehmen nicht sehr zu Speculationen reizt, versucht werden müssen eine Gesellschaft zu bekommen, welche die Bahn baut, oder auch der Staat selbst wird einen Theil des Baues übernehmen müssen. Wenn der Abg. Jungmanns dagegen bemerkt, die Eisenbahnen befördern die

Gewerbe nicht, sie seyen nicht nothwendig um den Nationalwohlstand zu heben, so kommt mir das vor wie die Geschichte von den deutschen Kleinstädtern, welche ein Gesetz erließen, daß die Straßen nicht verbessert werden dürfen, damit die Handwerker und die Chirurgen viel zu thun bekommen. Ich könnte dem Abg. Junghanns, wenn er die Amtsitze anführt, welche die Kinzigthalbahn nicht berührt, entgegenen, daß auch die Rheinthalbahn eine Masse von Amtsitzigen bei Seite liegen läßt, und doch ist es Niemand eingefallen, dies als einen Grund geltend zu machen, daß man die Rheinthalbahn nicht bauen soll. Es unterliegt keinem Zweifel — ich will der Regierung darüber keinen Vorwurf machen — daß der rechte Zeitpunkt versäumt worden ist, in welchem es möglich gewesen wäre, eine Actiengesellschaft zu bekommen, welche diese Eisenbahn, als eine Sache der Speculation angesehen, und ohne irgend einen Staatsbeitrag den Bau übernommen hätte, es ist das ein fait à compli mag die Regierung eine Schuld treffen oder nicht, allein gerade diese Versäumnis macht es der Kammer und der Regierung zur Pflicht einzuschreiten, und auf diese Weise die Eisenbahn möglich zu machen. Drei Millionen sollen hierzu erforderlich seyn; ist denn dies eine Summe, wenn es sich um so ein großartiges Unternehmen, wenn es sich darum handelt, das Interesse einer ganzen Gegend zu retten, das Erträgnis unserer Rheinthalbahn zu sichern. Wir votiren jedes Jahr zwei Millionen für das Militär und ich frage, sind denn diese nothwendig, um das Interesse des Landes zu wahren, und können wir, wenn wir solch' große Summen aufwenden, nicht auch eine kleine Summe im Interesse des Landes verwenden. Wenn es sich von Gefandtschaften handelt, da hat die Regierung immer Geld, da wird keine Steuererhöhung in Aussicht gestellt. Eisenbahnen und Straßen sind es aber, welche den Wohlstand des Landes heben, und die Summe, welche für die Kinzigthalbahn verwendet werden soll, ist nichts als ein Darleihen, wofür wir keinen Zins bekommen, wovon wir aber einen großen volkwirtschaftlichen Vortheil haben. Wenn man von Seiten der Regierungsbank erklärt, wir haben die Mittel nicht um 3 Millionen herbeizuschaffen,

so kann ich Ihnen sagen, daß wir allerdings diese Mittel haben. Wie ich sehe, wird eben der Bericht ausgetheilt, den ich Namens der Eisenbahncommission über den Antrag des Abg. Helmreich wegen Umlegung des Schienengeleises erstattet habe; die Commission schlägt Ihnen vor, diesen Antrag zu verwerfen, und bringt Ihnen dadurch eine Ersparnis von 1,500,000 Gulden. Ferner will ich Sie darauf aufmerksam machen, daß erst vor Kurzem ein Rechtsstreit entschieden worden ist, den ein Frankfurter Bankhaus gegen die Staatskasse wegen Vergütung von 1,000,000 Gulden geführt hat. Die Staatskasse hat diesen Rechtsstreit in erster Instanz gewonnen, sie wird ihn, wie ich die Sache kenne, auch in zweiter Instanz gewinnen. Dadurch sind 3 Millionen gespart, die man für dieses Unternehmen verwenden könnte, und es ist darum gewiß nicht am Platze, wenn man sagt, der Staat habe die Mittel nicht. Ein solcher Ausspruch wird es sogar unmöglich machen, daß wir nur Darleihen contrahiren können, denn wenn fremde Bankhäuser die Schilderung unserer Finanzlage hören, wonach bei Verwendung geringer Summen schon Steuererhöhungen in Aussicht gestellt werden, dann werden Sie freilich kein Geld hergeben. Den letzten Antrag des Abg. Basser mann, daß wir bis Ende März 1847 Hand an das Werk legen sollen, halte ich gerade für den wichtigsten, denn hier handelt es sich darum, daß die Bahn und zwar so schnell wie möglich zu Stande komme, daß wir vor andern den Bodensee erreichen. Dies ist aber bei den jetzigen Conjunctionen des Geldmarkts nur dadurch möglich, daß man sogleich Hand anlegt. Ich unterstüge beide Anträge des Abg. Basser mann, und trage bei der großen Wichtigkeit des Gegenstandes auf namentliche Abstimmung an.

Geheimer Rath Bekk: Ich will nur darauf aufmerksam machen, daß der Umstand, daß man nicht noch eine andere große Summe zu bezahlen hat, uns eben kein Geld bringt. Geld müssen wir haben, um diesen Aufwand zu bestreiten, und wenn wir auch durch den Antrag der Commission wegen Umlegung des zweiten Schienengeleises von einer Ausgabe befreit werden könnten, so haben wir damit keinen Kreuzer gewonnen. Ebenso

verhält es sich mit dem Rechtsstreit von einer Million, von dem ich nichts weiß; wir haben damit nichts gewonnen. Wenn übrigens der Herr Abg. Brentano auf sonstige Ausgaben, auf die Verwendung für die Gesandtschaften hinweist, so muß ich doch darauf aufmerksam machen, daß der Aufwand für die Gesandtschaften eine Kleinigkeit ist im Vergleich mit den hier nöthigen Summen. Und wegen des Aufwandes für das Militär wird der Herr Abgeordnete schwerlich die Behauptung aufstellen, daß die Sicherheit von Deutschland einen geringeren Werth habe, als die Herstellung einer Eisenbahn, wenn gleich diese Bahn einen sehr großen Werth hat.

Ich muß nochmals auf den zweiten Antrag des Hrn. Abg. Basser mann zurückkommen und auf den Umstand aufmerksam machen, daß es sehr leicht möglich, sogar wahrscheinlich ist, daß man dadurch das Zustandekommen einer Gesellschaft erschwert, also die Realisirung des Wunsches hindert, den Seekreis bald durch eine Eisenbahn durch das Kinzigthal mit dem Rheinthale verbunden zu sehen. Denn wenn die Speculanten wissen, es wird jetzt auf Staatskosten einstweilen der Erdbamm von Hornberg bis Offenburg und zugleich von Constanz bis Singen gelegt, so werden sie eben denken, es ist besser wir warten ab, bis dieß geschehen ist, dann muß uns die Regierung unter jeder Bedingung die Fortsetzung übertragen, denn stecken lassen könnte der Staat die Sache nicht, es läge sonst ein todt's Kapital in der Erde. Ich mache Sie also darauf aufmerksam, ob es nicht in dem eigenen Interesse des Seekreises liegt, von Nr. 2 abzustehen, weil man dadurch das Zustandekommen der Gesellschaft und folglich die Vollendung der Bahn selbst entfernter legt. Die Nr. 1 wird ihren Zweck hinreichend erfüllen, ob sie in der Fassung des Hrn. Abg. Basser mann oder in der des Hrn. Abg. Helbing angenommen wird.

Christ: Ich würde mich auch gegen den zweiten Antrag des Abg. Basser mann erklären, wenn die Befürchtung nahe wäre, die so eben der Herr Regierungscommissär ausgesprochen hat, allein gerade Das will mir nicht wahrscheinlich seyn. Diese Anträge des Abg. Basser mann sind, wenn sie angenommen werden, nichts als eine Art von Begünstigung, die den Unterneh-

mern gewährt wird. Den Umfang, die Größe der Geldsumme, kann der Staat bemessen. Diejenigen, die den Bau ausführen wollen, werden genau berechnen, wie hoch sie dieser im Allgemeinen zu stehen kommt, und wie hoch die Summe sich beläuft, die der Staat ihnen giebt. Auch hat man in Frankreich dieselbe Erfahrung gemacht. Man hat bei Bahnen, von denen man glaubte, daß sich nicht leicht Unternehmer dazu finden würden, im Voraus gewisse Theile gelegt, und dann hat sich gezeigt, nicht daß die Bauunternehmer darum zurückblieben, sondern gerade desto eher kommen. Was gefährdet denn der Staat bei einem Unternehmen, das etliche 20 bis 30 Millionen kosten würde? Er gefährdet eine Summe von einigen hunderttausend Gulden, welche im schlimmsten Fall für ein so großartiges Unternehmen liegen bleiben können. Allein dieser schlimmste Fall wird nicht kommen, die Kinzigthalbahn greift so sehr in das allgemeine System der Eisenbahnen ein, daß früher oder später die Erfüllung dieser Bahn zu einer Wahrheit wird. Ich glaube deshalb, durch diese Befürchtung brauchen wir uns nicht abschrecken zu lassen, für diesen zweiten Antrag des Abg. Basser mann zu stimmen. Der Abg. Jung hanns I. hat ein anderes Bedenken hervorgehoben, er hat gesagt, die ganze Bahn werde sich eben nicht rentiren, und folglich soll sich auch der Staat nicht dabei theiligen. Ich muß sagen, wenn die Frage noch ganz res integra wäre, so möchte ich lieber sehen, die ganze Bahn durch das Rheinthale wäre durch Privaten gebaut worden, und diejenigen Bahnen, die weniger rentiren, würden durch den Staat übernommen werden, denn zu der Erbauung der Rheinthalbahn brauche ich keinen Staat, hier lag die Rentabilität so auf flacher Hand, daß sich jedenfalls Bauunternehmer gefunden hätten, und jetzt noch würden sich Käufer dazu vorfinden, die geneigt wären, unsere ganze Bahn von Mannheim bis Basel zu übernehmen. Gerade da hat der Staat einzutreten, wo ganze Landestheile brach liegen, wo die Gefahr vorhanden ist, daß der ganze große Bezirk früher oder später unheilbaren Verlusten entgegengeht. Also gerade umgekehrt wie der Abg. Jung hanns I. würde ich diese Bahn im Rheinthale Privaten übergeben, und dem Staat vermöge seiner allge-

meinen Verbindlichkeit zumuthen, die Bahn durch das Kinzigthal auf seine Kosten zu übernehmen. Nachdem aber die Frage einmal nicht mehr so liegt, so hat wenigstens der Staat die Verbindlichkeit, das Unternehmen auf alle mögliche Weise zu unterstützen, und folgerichtig komme ich also dahin, diejenigen Anträge zu unterstützen, welche am weitesten gehen, und trete darum im Allgemeinen *salva redactione* den Anträgen des Abg. *Vassermann* bei.

Die Gemeinden, wenn sie sich die Worte des Abg. *Mathy* zu Herzen nehmen, werden allerdings etwas thun, allein ihre Mittel sind beschränkt, und ich denke weniger darauf, daß diese Gemeinden etwas thun, als darauf, daß ein gewisser Widerwille in dieser Beziehung gehoben wird. Ich weiß nämlich, daß gerade in dieser Gegend die Gemeinden vielfach gegen die Eisenbahn sind, und zwar, wie ich glaube, aus einem Mißverständnis, das auch im Rheinthal vorhanden war. Ehe die Bahn gebaut ist, befürchten die Leute, daß der Handel und Wandel eine andere Richtung nimmt, daß er ihnen durch die Schnelligkeit des Verkehrs entzogen wird; allein wenn diese Leute und diese Orte bedenken, daß wenn sie die Bahn nicht bekommen, nothwendiger Weise der Handel und Wandel eine andere Richtung nimmt, daß, wenn einmal die Verbindung durch das Rheinthal mit dem See hergestellt ist, der ganze Verkehr durch das Kinzigthal hinwegfällt, dann werden sie zu einer andern Ueberzeugung kommen, und sie werden sich jetzt schon überzeugen, daß die Führung der Bahn durch das Kinzigthal für ihren Verkehr, ihre Gewerblichkeit und Existenz, eine Lebensfrage ist. Für die Frage ob sich eine Gesellschaft bilden werde oder nicht, ist die gegenwärtige Zeit nicht gut, allein früher oder später wird wieder die günstige Zeit kommen, und ich glaube günstige Voraussichten sind gegeben. Es ist kein Geheimniß mehr, daß bereits die Tyroler Bahn von Oesterreich concessionirt ist. Mit dieser Tyroler Bahn fällt und steigt die Kinzigthalbahn; und wenn jene einmal in Angriff genommen ist, wird sich früher oder später eine Gesellschaft bilden, welche den Bau der Kinzigthalbahn übernimmt.

Meinem Nachbarn (*Helbing*), welcher glaubt,

daß die Rheinthalbahn vielleicht wichtiger ist, und die Kinzigthalbahn ersparen kann, will ich bemerken, daß er sich darin täuscht. Es kommt eben bei diesen großen Verkehrsstraßen alles auf ihre Richtung an, und wenn erst die Verbindungsbahnen fertig sind, wird sich zeigen, daß in diesem allgemeinen Weltverkehr auf wenige Stunden ungeheuer viel ankommt. Nun beträgt aber der Umweg durch das Rheinthal etliche 20 Stunden, und bei der Concurrenz von Marseille und Triest hinsichtlich des ostindischen Verkehrs, ist es von der größten Wichtigkeit, nur wenige Stunden zu profitiren, damit wir durch Deutschland die Verbindung bekommen, denn an der kürzesten Verbindung schwebt gegenwärtig das Loos, ob der Verkehr in Zukunft durch Frankreich oder Deutschland gehen soll. Es ist darum auch in dieser Beziehung die Kinzigthalbahn, wenn sie zu Stande kommt, bedeutend wichtiger, als die Rheinthalbahn. Ueberdies scheint mir, daß der Weg von Paris nach Wien durch das Kinzigthal der kürzere ist, und nicht wie der Abg. *Knapp* meint, der über Bretten oder Pforzheim. Endlich wäre auch von der Regierung darauf Rücksicht zu nehmen, daß wenn uns Württemberg die Verbindung erschweren würde, wir vielleicht für den Anschluß unten, uns das Recht vorbehalten können, uns oben anzuschließen. Ich stimme im Allgemeinen den Anträgen des Abg. *Vassermann* bei.

Welte: Es wird nicht nothwendig seyn, die Nützlichkeit und Nützlichkeith der Kinzigthalbahn hervorzuheben. Ich habe auch von den bisherigen Rednern nur zwei gehört, welche nicht für die Bahn, sondern mehr gegen dieselbe gesprochen haben, nämlich: die Abgeordneten *Jungmanns I.* und *Knapp*. Der Abg. *Jungmanns I.* sagt, die Bahn werde der Gegend wenig nützen, aber ein enormes Kapital kosten und er berechnet dieses Kapital auf 40 Millionen. Das ist aber offenbar übertrieben. Die Eisenbahn durch das Kinzigthal wird gerade in Beziehung auf den örtlichen Verkehr so vorthelhaft wirken, wie vielleicht selten eine andere Bahn. Der Grund davon liegt nicht sowohl in der großen Manufaktur und Industrie dieses Landestheils, als besonders in der Verschiedenheit der Produkte des Bodens in den einzelnen Bezirken dieser Gegend. In den untern Thei-

len des Kinzigthals bei Offenburg ist ein reicher Getreide- und Weinbau, weiter oben, große Uhrenfabrikation, Reichthum an Holz &c. und weiter hinauf, die Saline Schwenningen u. s. w., und so wechselt die Produktion des Bodens und die Manufaktur. Was dann den Kostenaufwand betrifft, den man so sehr in Anschlag genommen hat, so beträgt dieser nach den Angaben unserer Techniker nicht mehr als 22 Millionen, und wenn man auch einwendet, daß die Kostenberechnung, wie früher jene über die Rheinthalbahn viel zu nieder sey, so muß man auch zugeben, daß die Techniker seither weitere Erfahrungen gemacht haben. Wenn aber auch die Kinzigthalbahn an den Bodensee noch 5 bis 6 Millionen mehr kostet, so kann man hier diese Bahn bei der schwierigsten Stelle von Hornberg bis Sommerau unterbrechen, dann hat der Bau keine Schwierigkeiten mehr, und dann bauen Sie vielleicht die ganze Bahn mit 16 Millionen. Ich komme nun zu den Anträgen des Abg. B a s s e r m a n n. Für den ersten habe ich mich früher ausgesprochen, und wenn die Regierungskommission glaubt, die Redaction dieses Antrags sey dahin zu verbessern, daß die Regierung ermächtigt werde, sich bis zu einem Sechstel zu betheiligen, so habe ich dagegen nichts einzuwenden. Was den zweiten Antrag betrifft, der dahin modificirt wurde, daß die Regierung ermächtigt werde, nach Umfluß eines gewissen Termins die Bahnstrecke von Offenburg bis Hornberg und von Constanz bis Singen auf Staatskosten zu bauen, so bin ich mit dieser Ermächtigung nicht ganz zufrieden. Ich glaube, wenn die Regierung ermächtigt wird, so wird sie nicht handeln. Es ist wie der Abg. B r e n t a n o ausgeführt hat, dieser Bahnbau an den See nicht nur sehr wichtig, sondern dringend wegen der Concurrrenzbahnen, die auf beiden Seiten entstehen. Ich glaube deshalb, daß man in den Gesetzentwurf eine Bestimmung aufnehmen sollte, welche die Regierung verpflichtet, nach Umfluß einer gewissen Zeit, wenn sich keine Actiengesellschaft finden sollte, wenigstens eine Bahnstrecke von Offenburg bis Hornberg auf eigene Kosten zu bauen, und wenn dann ein Unternehmer sich einstellen sollte, ihm diese Bahnstrecke zu überlassen. Ich schlage deshalb vor, den Antrag 2, so zu fassen:

„Kömmt bis zum 1. März 1847 zwischen der Regierung und einer Gesellschaft über die Ausführung der Bahn kein Vertrag zu Stande, so ist die Bahn in Angriff zu nehmen, und sollte sich später zum Fortbau der Bahn eine Gesellschaft melden, der Kammer Vorlage zu machen.“

Ich habe, wie der Abg. C h r i s t, auch nicht die Bedenken, welche von der Regierung ausgesprochen worden sind, ich habe nicht das Bedenken, daß wenn der Staat anfangs zu bauen, dieß eine Gesellschaft zurückhalten würde. Der Staat kann ja diese Bahnstrecke, wenn er etwas darauf verwendet hat, einem Unternehmer überlassen, und das wird diesem so lieb seyn als ein Staatsbeitrag. Ich sehe deshalb gar keinen Grund ein, der gegen den Beginn des Baues auf Staatskosten spricht. Der Herr Regierungskommissär B e k k hat dem Abg. B r e n t a n o erwiedert, den erwähnten Proceß hätte die Regierung zwar nicht verloren, allein diese Frage sey gar nicht damit zu vergleichen, daß der Staat hier etwas beischießen soll. Ich will aber den Fall setzen, die Regierung wäre in dem Falle, die Million, die im Proceß lag, bezahlen zu müssen, oder ich will ferner den Fall annehmen, heute oder morgen würde ein Krieg ausbrechen, dann würde man auch nicht fragen, wo sie das Geld hernehme, sondern sie würde es eben beschaffen müssen. Ueberhaupt scheint es, als wolle die Regierung eben nicht. Wenn wir höhere Befoldungen verweigert haben, so ist jedesmal von der Regierung erwiedert worden, die Finanzen stehen gut, die Einnahmen sind im Steigen begriffen; und wenn ich vollends auf Das zurückkomme, was der Herr Geheim Rath N e b e n i u s im Jahr 1837, wo die Bahn durch das Rheinthal zur Sprache kam, gesagt hat, daß nämlich der Kinzigthalbahn großer Nachtheil droht, wenn in Württemberg gebaut werde. Er hat aber auch gesagt, der Gütertransport werde diesem Landestheil immer bleiben, und wenn die Eisenbahn durch das Kinzigthal den Gütertransport aufnimmt, dann bauen wir aus eigenen Mitteln. Wo sind denn diese Mittel? Gerade daraus leite ich ab, daß alle Ihre Aeußerungen keinen Erfolg haben werden.

K a p p: Ich unterstütze den Antrag des Abg. B e k k e.
 Ministerialpräsident Geh. Rath N e b e n i u s: Ich wollte

den Herrn Abg. Welte nur darauf aufmerksam machen, daß wenn die Regierung nicht handeln will, sie sich auch nicht dadurch zwingen läßt, daß ein Artikel in das Gesetz aufgenommen wird. Sie glauben ein Privilegium darauf zu haben, die Sache ernst zu meinen; wir meinen sie so ernst wie sie; wir wollen aber keine feste Vorausbestimmung.

Knittel: Ich werde mich sehr kurz fassen. Ich entscheide mich für den Antrag des Abg. Helbing, und wenn dieser fallen sollte, für den ersten Antrag des Abg. Basser mann. Was aber den zweiten Antrag des Abg. Basser mann betrifft, so muß ich mich durchaus dagegen erklären. Wenn er zuerst gestellt wäre, hätte er wenigstens noch einen Zweck, entweder die künftigen Actionäre zu ermutigen, oder den Zweck, den Staat zu zwingen, die Bahn auf Staatskosten zu bauen. Der erste Zweck wird nicht erreicht werden können, weil die Actionäre nicht so blind seyn werden, sich dadurch, daß man die leichtesten Strecken der Bahn übernimmt, Muth machen lassen, die schwierigsten zu übernehmen. Hätte man gesagt, man wolle den Bau eines Tunnels übernehmen, dann würden sich wohl auch Actionäre finden, welche den Bau der leichteren Strecken übernehmen würden. Ich glaube, daß der eigentliche Zweck der ist, den Staat zum Bau zu zwingen, denn wenn einmal drei Millionen im Boden stecken, ist er eben genöthigt, fortzubauen. Will man aber diesen Zweck, dann ist der Antrag des Abg. Welte jedenfalls viel practischer, denn mit der Strecke von Offenburg bis Hornberg könnte der Staat etwas anfangen, er könnte sie in Selbstbetrieb nehmen; aber für die Strecke von Constanz bis Singen wäre das Geld weggeworfen. Ich glaube, wie jetzt die Anträge gestellt sind, haben sie gar keinen Zweck, als vielleicht den, der Regierung eine Verlegenheit zu bereiten, wenn die Regierung bis zu dem bestimmten Termin von der Ermächtigung keinen Gebrauch gemacht hat, — und die Kammer hätte es sich auf solche Weise, leicht gemacht. Ich glaube, daß man diesem zweiten Antrag nicht beitreten kann.

Schmidt v. M.: Ich verkenne die Wichtigkeit einer Eisenbahn durch das Kinzigthal und durch den Schwarz-

wald durchaus nicht und glaube, daß es Pflicht der Regierung und ein Act der Gerechtigkeit ist, ein solches Unternehmen zu unterstützen. Die Bewohner des Kinzigthals und des Seekreises haben für die Eisenbahn im Rheinthale beigetragen, und ich glaube, das Geringste, was geschehen kann, ist, daß man ihnen wenigstens eine Unterstützung zu einer Bahn leistet, welche zunächst ihr Wohl zum Zweck hat. Wenn es mich schon schmerzlich berührt, zu sehen, wie man einen andern Theil des Landes, welcher seine Beiträge zu einer Eisenbahn im Rheinthale eben sowohl geleistet hat, wie der Seekreis, und welcher nicht minder der Unterstützung in Beziehung auf seinen Verkehr bedarf, in vielen Fällen bei der Anlage von Straßen stiefmütterlich behandelt und ihm Tausende abzwackt, während man hier wieder Millionen für andere Landestheile verwenden will, so wird mich dieß doch nicht abhalten, für eine Unterstützung zur Anlage dieser Eisenbahn meine Stimme zu geben; allein aus den von dem Abg. Knittel eben vorgetragenen Gründen kann ich nicht dafür stimmen, daß der Staat den Bau dieser Bahn beginnt, weil ich in dem betreffenden Antrag nur das Mittel erkennen kann, den Staat zu zwingen, daß er die Bahn selbst baue. Ich stimme für den Antrag des Abg. Helbing oder für den Antrag 1 des Abg. Basser mann.

Vader: Ich will nur in Beziehung auf den zweiten Antrag des Abg. Basser mann ein Wort bemerken. Ich glaube in dieser Ermächtigung der Regierung liegt auch die Ermächtigung, die Herstellung des Bahnkörpers auf den bezeichneten Strecken zur Bedingung einer Concession zu machen, in der Art, daß die Regierung diese Strecken erst dann herzustellen braucht, wenn sich Unternehmer für die Fortsetzung der ganzen Bahn gefunden haben. Ich werde mit dieser Ausdehnung für den Antrag stimmen; dann namentlich auch für den Antrag des Abg. Kettig, da nichts Erhebliches gegen denselben vorgebracht worden ist, und auch nichts vorgebracht werden kann. Ich muß nun nur noch mit dem Abg. Helbing meine Ueberzeugung dahin aussprechen, daß ich glaube, daß der Seekreis nur auf dem Weg, den er bezeichnet hat, wirklich Aussicht haben kann, zu einer Eisenbahn an den Bodensee zu gelangen, und spreche also die Erwar-

tung aus, daß die Großh. Regierung von der alternativen Ermächtigung denjenigen Gebrauch machen werde, wodurch am nächsten der Zweck erreicht wird, nämlich am baldesten eine Bahn an den Bodensee zu Stande kommt und dieses wird geschehen, wenn die Bahn von Waldshut fortgesetzt wird.

Bei der hierauf erfolgten Abstimmung wird

1) der Antrag des Abg. Helbing, in einer Adresse auszusprechen, daß die Kammer es unter den obwaltenden Umständen für eine Verpflichtung der Regierung halte, auf das Kräftigste dahin zu wirken, daß eine Verbindung mit dem Bodensee in möglichster Bälde hergestellt werde, daß sie aber zugleich die Regierung ermächtigt, die Kinzigtalbahn und die obere Rheinthalbahn an den Bodensee nicht nur durch günstige Vertragsbestimmungen, sondern auch, wenn nöthig, durch materielle Theilnahme bis zu einem Sechstel des Kostenaufwandes zu befördern, — angenommen.

2) Der Antrag des Abg. Welte, dahin gehend:

Kommt bis zum ersten Mai 1847 zwischen Regierung und einer Gesellschaft über die Ausführung der Bahn kein Vertrag zu Stande, so ist die Bahnstrecke von Offenburg bis Hornberg auf Staatskosten in Angriff zu nehmen —
wird verworfen.

3) Der erste Antrag des Abg. Wasser mann, dem Gesetzesentwurf folgenden Zusatz beizufügen:

Die Regierung wird ermächtigt, die Staatskasse, so weit nöthig, und bis zu einem Sechstel des Baukapitals bei dem Unternehmen zu theilhaben, auch auf die Zinsen zu verzichten, bis der Ertrag den übrigen Theilhabern eine Zinsrente von vier Procent gewährt —

wird angenommen.

4) Ein weiterer Antrag des Abg. Wasser mann:

Sollte bis 1. März 1847 die Begebung der Bahn nach Maßgabe des Artikel 7 nicht erfolgt seyn, so wird das Ministerium des Innern die Bahnlinie von Offenburg bis Hornberg und von Constanz bis Singen bestimmen, die Expropriationen vornehmen,

die Entschädigungen anweisen und den Bahndamm herstellen lassen,
wird mit 31 gegen 27 Stimmen verworfen.

5) Der Antrag des Abg. Kettig, zu dem vorliegenden Gesetzesentwurf folgenden Zusatz zu machen:

„Diese Bestimmungen sind auch anwendbar auf eine Seitenbahn, welche über Ueberlingen auf dem nordöstlichen Ufer des Bodensees bis zur badischen Landesgrenze zieht, wenn sich eine Actiengesellschaft dazu meldet“
wird angenommen.

Die Artikel 2, 3 und 4 werden ohne irgend eine Erinnerung angenommen.

Zu Artikel 5.

Wassermann: Dieser Paragraph bezieht sich auf die Bedingungen, welche als Entwurf der Concessionsbedingung der Vorlage beigegeben sind, die sind keine gesetzliche Bestimmungen, sie unterliegen dem Ermessen der Regierung; ich will also auch keinen Antrag stellen, sondern nur zu bedenken geben, ob es rätlich ist darauf festzuhalten, daß es im Artikel 3 der Concessionsbedingungen heißt:

„Die zu erbauende Bahn muß mit dem Transportmaterial der badischen Rheinbahn befahren werden können, und namentlich die Spurweite der Letzteren haben.“

Sie wissen, daß ich für unsere badische Spurweite gestimmt bin, allein es fragt sich, ob dieß hier eine peremptorische Bedingung seyn soll. Erstens ist das Thal theilweise eng, und eine enge Spur würde die Bahn also verwohlfeilern; zweitens werden, da der Antrag des Abg. Kettig angenommen ist, von der Bahn weg nach Wartenberg hinüber Seitenbahnen gebaut werden, und wir werden also, da die württembergische Bahn das schmale Geleise hat, dadurch den Anschluß an die Kinzigtalbahn erleichtern.

Ferner: der Bau geht über Singen nach Constanz. Wenn nun eine Bahn von Basel nach Waldshut mit dem engen Geleise gebaut wird, so würde es die Fortsetzung dieser Bahn nach Constanz erschweren, wenn von Singen an, wo diese Bahn einmünden müßte, eine breite

Spur gelegt würde. Somit glaube ich wird man verschiedene Zwecke zugleich erreichen, man würde den ganzen Bau verwohlfeilen, und hätte nur einen Wechsel des Geleises, während man sonst drei bis vier solcher Spurwechsel hätte.

Geheimer Rath Nebenius: Ich bitte Sie uns nicht zu drängen darüber unsere Meinung zu äußern. Nehmen Sie an, daß man über das Ganze mit der Gesellschaft unterhandeln, und sich zu verständigen suchen wird. Auf eine Basler-Constanzer Bahn haben wir auch schon Rücksicht genommen.

Welte: Die Commission glaubte, daß man da gar keine bindende Bestimmung treffen könne, daß man aber immerhin so viel möglich die gleiche Spurweite beibehalten soll, schon darum, weil dadurch der Transport durch das Kinzigthal hinauf erleichtert würde. Es kann vielleicht der Fall eintreten, daß wir eine Unterbrechung der Bahn wegen der natürlichen Enge des Thals haben müssen, und wenn man nun eine doppelte Unterbrechung wegen der Verschiedenheit der Spurweite hätte, so würde die für den Transport und die Actionäre nachtheilig seyn.

Helreich: Der Abg. Welte hat darin ganz Unrecht. Wenn eine Unterbrechung nur an einem Orte stattfindet, so ist die doch weniger lästig, als wenn sie an 4 bis 6 Orten stattfindet, wo unsere Kinzigthalbahn sich mit andern Bahnen vereinigt. Darin hat der Abg. Basser- mann ganz Recht, und er hat hier nur Das wiederholt, was ich in der letzten Sitzung, wo über die Kinzigthalbahn verhandelt wurde, gesagt habe. Wenn er aber glaubt, der Bahndamm könne, wenn wir das enge Geleise wählen, schmaler werden, so ist Das nicht der Fall, denn unsere Schienengeleise auf unserer Hauptbahn liegen so nahe beisammen, daß Züge von Wagen, deren Thüren geöffnet sind, nicht neben einander vorüberfahren können. Es ist darum nothwendig, den Damm ebenso breit zu machen wie bei unserer Hauptbahn, damit die mittleren Schienen-Stränge so weit auseinander gelegt werden können, daß die Wagen bei offenen Thüren nicht einander berühren.

Baum: Ich will nur allgemein bemerken, daß ich diese Bedingungen für die schwersten halte, die den Unterhandlungen mit einer Actiengesellschaft zu Grunde gelegt

werden können, und daß es darum nach meiner Ansicht ganz einfach und natürlich ist, daß man von diesen schwersten Bedingungen bei der Unterhandlung zurückgehen kann, denn ich glaube nicht, daß eine Gesellschaft unter diesen Bedingungen den Bau der Bahn unternehmen wird.

Buhl: In der Commission ist dieselbe Ansicht geltend gemacht worden, die von dem Herrn Präsidenten des Ministeriums des Innern ausgesprochen worden ist, daß wenn eine Gesellschaft sich bilde, man dann mit dieser in Unterhandlung treten, und sich zu verständigen suchen werde, die Commission hat darum nicht für nothwendig gefunden, irgend eine Aenderung, bei den Bedingungen in Vorschlag zu bringen.

Der Artikel 6 wird unverändert angenommen.

Der Antrag der Commission, die Artikel 7 und 8 in einen Artikel zusammen zu fassen, dahin lautend:

„Das Ministerium des Innern ist ermächtigt mit Genehmigung des Staatsministeriums den Bau und Betrieb der Bahn unter den voranstehenden Bestimmungen im Wege der Summation oder aus freier Hand an eine Privatperson oder an eine Gesellschaft zu überlassen“

wird angenommen; und hierauf mittelst namentlicher Abstimmung der Gesetzesentwurf einstimmig genehmigt.

Der Gesetzesvorschlag, wie er sich nach den vorstehenden Beschlüssen der zweiten Kammer gestaltet, ist in der Beilage Nr. 2

und die der ersten Kammer zugleich mitgetheilte Adresse in der

Beilage Nr. 3 enthalten.

Gottschalk beginnt hierauf seinen Antrag zu begründen, dahin gehend:

daß in einer Adresse an Sr. Königliche Hoheit den Großherzog, die Regierung gebeten werde

1) als Verbindungsbahn mit Württemberg eine Eisenbahn bis Pforzheim auf Staatskosten zu bauen, oder wenigstens, insofern auf einen Staatsbau nicht eingegangen werden sollte;

2) auf eine solche Bahn die Bestimmungen des Gesetzes über die Kinzigthalbahn hinsichtlich der Ausführung der Bahn durch Privatunternehmer Anwendung finden soll.

Auf die Erinnerung mehrerer Mitglieder, daß dieß gegen die Geschäftsordnung sey, indem die Begründung einer Motion vorher angezeigt werden müsse, bittet der Präsident den Abg. Gottschalk, diese Motion am nächsten Montag zu begründen, und schließt sodann die Sitzung.

Zur Beurkundung: Der Präsident

Mittermaier.

Der Secretär

Baum.

Beilage Nr. 2 zum Protokoll der 64. öffentlichen Sitzung vom 28. August 1846.

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

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

Artikel 1.

Der Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Offenburg durch das Kinzigthal und über Billingen, Donaueschingen und Rodelphzell nach Constanz soll, unter Vorbehalt des Ankaufsrechts und des einzigen unentgeltlichen Anfalls an den Staat, nach folgenden näheren Bestimmungen an eine Privatperson oder an eine Gesellschaft überlassen werden.

Artikel 2.

Die von den Unternehmern vorzuschlagende Bahnlinie unterliegt der Genehmigung des Staatsministeriums.

Artikel 3.

In Bezug auf die Zwangsabtretungen kommen statt der im zweiten Titel des Gesetzes vom 28. August 1835 enthaltenen Vorschriften die Bestimmungen der Artikel 2 bis 11 einschließlich des Gesetzes vom 29. März 1838 mit dem Zusage zu Artikel 3 in Anwendung, daß der Unternehmer einen Bevollmächtigten zu der dort bezeichneten Commission zu ernennen hat.

Artikel 4.

Der Unternehmer ist von aller die Eisenbahn und sämtliche Werke, sowie den Eisenbahnbetrieb treffenden Grund-, Häuser- und Gewerbesteuer, desgleichen von den dießfalligen Gemeindeumlagen befreit.

Dieselbe Begünstigung genießt der Unternehmer in Bezug auf die Liegenschaftsaccise für diejenigen Grundstücke und Gebäude, welche für den Bau der Eisenbahn und sämtlicher Werke erworben werden.

Die Gewerbsgehülfen des Unternehmers haben dieselbe Steuer zu entrichten, welche von den bei der Staatseisenbahn Angestellten erhoben wird.

Artikel 5.

Die übrigen Rechte und Verbindlichkeiten des Unternehmers werden von dem Ministerium des Innern festgesetzt und öffentlich bekannt gemacht.

Artikel 6.

Auf die Cautionen, welche der Unternehmer in Folge der Concessionsbedingungen bei der Amortisationskasse zu hinterlegen verpflichtet wird, findet das Gesetz vom 22. Juni 1837 (Regierungsblatt Seite 120 und 121) Anwendung.

Artikel 7.

Das Ministerium des Innern ist ermächtigt, mit Genehmigung des Großherzoglichen Staatsministeriums, den Bau und Betrieb der Bahn unter den vorstehenden Bedingungen im Wege der Soumission oder aus freier Hand an eine Privatperson oder an eine Gesellschaft zu überlassen.

Art. 8.

Die Regierung ist ermächtigt, die Staatskasse, soweit nöthig, und bis zu ein Sechstel des Baukapitals bei dem Unternehmen zu theilhaben, auch auf die Zinsen zu verzichten, bis der Ertrag der Bahn den übrigen Theilhabern eine Zinsrente von 4 Procent gewährt.

Artikel 9.

Die vorstehenden Bestimmungen sind ebenso anwendbar auf eine Seitenbahn über Ueberlingen bis zu der badischen Grenze auf der Ostseite des Bodensees, wenn

zum Behufe des Baues einer solchen Bahn eine Actiengesellschaft die Concession nachsucht.

Gegeben 1c. 1c.

Die zweite Kammer nimmt vorstehenden Gesetzentwurf an.

Karlsruhe, den 28. August 1846.

Im Namen

der unterthänigst treu gehorsamsten zweiten Kammer der Ständeversammlung.

Der Präsident:

Mittermaier.

Die Secretäre:

Blankenhorn-Krafft.

Baum.

Beilage Nr. 3 zum Protokoll der 64. öffentlichen Sitzung vom 28. August 1846.

Durchlauchtigster Großherzog!

Gnädigster Fürst und Herr!

Ein Mitglied der zweiten Kammer Eurer Königlichen Hoheit getreuen Stände hat bei Gelegenheit der Berathung des vorgelegten Gesetzentwurfs über eine Eisenbahn von Offenburg durch das Kinzigthal nach Constanz in der 64. öffentlichen Sitzung von heute den Antrag gestellt:

Eure Königliche Hoheit in einer ehrerbietigsten Adresse zu bitten, daß die Großherzogliche Staatsregierung nach Kräften dahin wirke, daß eine Verbindung der badischen Landeseisenbahn mit dem Bodensee in möglichster Bälde hergestellt werde, und daß die Kammer die Großherzogliche Regierung ermächtige, den Bau der Eisenbahn durch das Kinzigthal und das obere Rheinthal an den Bodensee nicht nur durch günstige Vertragsbedingungen, sondern auch, soweit es nöthig ist, durch materielle Beihülfe zu unterstützen, insbesondere auch durch Uebernahme eines Theils des Anlagekapitals bis zu einem Sechstel.

Die Kammer hat diesen Antrag nach sorgfältiger Berathung:

in Erwägung der Pflicht, auch dem Seekreise die Vortheile einer Eisenbahn zuzuwenden, sowie

in Erwägung, daß voraussichtlich der Bodensee durch viele dahin ausmündende Eisenbahnen einer der wichtigsten Punkte des Verkehrs seyn wird, daß auch insbesondere durch die zu erbauende Eisenbahn durch die Schweiz nach Italien bedeutende Zuflüsse auf die badische Staatseisenbahn wirken werden.

beschlossen:

zu erklären, daß die Kammer unter den obwaltenden Umständen es für eine Pflicht der Großherzoglichen Regierung halte, nach allen Kräften dahin zu wirken, daß eine Verbindung der badischen Staatseisenbahn mit dem Bodensee hergestellt werde, daß daher die Kammer an Eure Königliche Hoheit die ehrerbietigste Bitte stelle, dahin die Anordnung treffen zu lassen, daß die genannte Verbindung in möglicher Bälde bewirkt werde;

die Kammer hat ferner beschlossen:

die Großherzogliche Regierung zu ermächtigen, den Bau von Eisenbahnen durch das Kinzigthal und das obere Rheinthal an den Bodensee nicht nur durch günstige Vertragsbedingungen, sondern auch in der Art durch materielle Beihülfe zu unterstützen, daß die Großherzogliche Regierung, wenn es nöthig, durch Uebernahme eines Theils des Anlagekapitals bis zu einem Sechstel sich theilige.

Diese unterthänigste Bitte bringen wir in tiefster Ehrfurcht vor den Thron Eurer Königlichen Hoheit.

Karlsruhe, den 28. August 1846.

Im Namen

der unterthänigst treu gehorsamsten zweiten Kammer der Ständeversammlung.

Der Präsident:

Mittermaier.

Die Secretäre:

Blankenhorn-Krafft.

Baum.