

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

**Baden / Ständeversammlung**

**Karlsruhe, 1819 - 1933**

70. Sitzung (05.09.1846)

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

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

Karlsruhe, den 5. September 1846.

In Gegenwart der Herren Regierungs-Commissäre: Ministerialpräsident, Geheimer Rath Nebenius, Geheimer Rath Bell, Ministerialrath Bogemann, Legationsrath v. Böckh und Postrath Zimmer; sodann der Mitglieder der Kammer, mit Ausnahme der Abgeordneten Arnspurger, Baffermann, Buhl, Dahmen, Gottschalk, Helbing, Junghanns II., Knittel, Mez, Müller, Schaaff, Schmitt v. M. und v. Stockhorn.

Unter dem Vorsitze des Präsidenten Mittermaier.

Der Präsident eröffnet der Kammer ein höchstes Rescript, wornach der Postrath Zimmer zur Mitvertheidigung des Budgets der Eisenbahnbetriebs-Verwaltung als Regierungs-Commissär ernannt ist.

Zugleich bringt er die stattgehabte Wahl zweier Commissionen zur Kenntniß der Kammer.

Für den Antrag des Abg. Baffermann, die Stellung der Advokaten betreffend, sind gewählt:

Hecker, Brentano, Peter, Zittel, Mittermaier.

Für den Antrag des Abg. Gottschalk, die Eisenbahn nach Pforzheim betreffend:

Bader, Goll, Baffermann, Baum und Rindschwender.

Hecker übergibt zwei Petitionen, nämlich:

- a) des Revidenten Herrmann Huber zu Constanz, Beschwerde gegen die Kreisregierung wegen widerrechtlicher und gewaltthätiger Behandlung;
- b) Bitte mehrerer Bürger und Einwohner von Mannheim, um Abhilfe der bestehenden Fruchthearung. Buß legt zwei Petitionen vor:
  - a) der Stadtgemeinde Kleinlaufenburg, um Verlegung eines Oberamtsgerichts nach Kleinlaufenburg;
  - b) des Gemeinderaths und Bürgerausschusses von Ober- und Niederschwörstatt, in Sachen des Freiherrn Otto von Schönau-Schwörstatt gegen

Anton Rüttbauer in Niederschwörstatt, Gült- und Bodenzinsablösung betreffend.

In Beziehung auf die erstere Petition, bemerkt der Uebergeber, ist der Gegenstand derselben bereits in der Kammer vorgekommen, aber ich wünsche, daß, nachdem neue Gründe vorgetragen werden, die Petition dem Großh. Staatsministerium mitgetheilt werden möchte.

Präsident: Ich nehme an, daß die Kammer zustimmt; die übrigen Eingaben gehen an die Petitions-Commission.

Der Tagesordnung zufolge wird übergegangen zur Discussion des (auf Seite 327—358 des achten Beilagenhefts ersichtlichen) Berichts des Abg. Weller über das Budget der Eisenbahnbetriebsverwaltung, den Aufwand für Anschaffung des Eisenbahnbetriebs-Materials und über mehrere hierauf bezügliche Petitionen.

Die Commission spricht den Wunsch aus:

- 1) „daß bei der nächsten Bearbeitung eines Budgets „für den Eisenbahnbetrieb die Großh. Regierung „eine Berechnung aufstelle, welcher durchschnittliche „Zeitraum für die nothwendig werdende Erneuerung „der verschiedenen Bestandtheile der Bahn selbst, der „Locomotiven, Wagen und Geräthschaften, angenommen, und welche Summe zu deren Ergänzung, je- „denfalls jährlich, vorerst zurückgelegt werden müsse,“

2) die Großh. Regierung wolle bis zur nächsten Budget-Periode eine vergleichende Zusammenstellung von mehreren Bahnen, und zwar:

- a) der Fahrpreise, Frequenzen, Gesamteinnahme und Zahl der Züge,
- b) der Verwaltungskosten, und zwar geschieden in eigentliche Betriebskosten und Kosten des angestellten Personals,
- c) der Kosten für Erhaltung des Bahnkörpers und Betriebsmaterials

fertigen lassen und mit der nächsten Nachweisung vorlegen.

Legationsrath v. Böckh: Die verehrliche Budget-Commission, meine Herren! glaubt sich mit der Berechnung, die wir über die Verzinsung des Anlage-Capitals aufgestellt haben, nicht einverstanden erklären zu können, weil wir dabei auf die Abnutzung des Materials keine Rücksicht genommen hätten.

Unterliegt es allerdings keinem Zweifel, daß ein großer Theil des Bahncapitals jedenfalls durch die Abnutzung vernichtet wird, und daß dieser vernichtete Theil in einer gewissen Zeit wieder ersetzt werden muß, so ist doch immerhin die Berechnung, die wir aufgestellt haben, daß nämlich die reine Einnahme so und so viel Procente des Anlagecapitals beträgt, eine richtige. Mehr wollten wir damit nicht sagen. Die verehrliche Budget-Commission hat eine andere Berechnung aufgestellt. Sie hat berechnet, zu wie viel Procenten sich das Anlagecapital verzinsen werde, wenn man zum voraus eine größere Quote für die künftige Erneuerung der Bahn in Abzug bringt.

Ich habe gegen dieses Verfahren nichts zu erinnern, im Gegentheil, es wäre interessant, wenn wir darüber ein genaues Resultat hätten. Wenn das Ergebnis, welches der Herr Berichterstatter berechnet hat, der Wahrheit nahe kommt, so ist dieß nur ein Zufall, da sich seine Berechnung auf keine sichere, maßgebende Basis gründet, wie er in seinem Bericht zu den Rechnungsnachweisungen selbst bemerkt hat. Uebrigens werden wir beiden Wünschen der verehrlichen Budget-Commission um Vorlage einer Berechnung über die jährlich zur künftigen Erneuerung der Bahn nothwendigen Summen, so gut dieß nur

immer möglich ist, sowie um Mittheilung der Fahrpreise, Frequenzen ic. gerne entsprechen. Wir werden dieß um so lieber thun, als es uns angenehm sein muß, daß die Kammer über das Resultat des von ihrer verehrlichen Commission mit so großer Ungunst beurtheilten Betriebs eine klare Einsicht erhalte und sich selbst ein eigenes Urtheil zu bilden vermag. Wir hoffen, sie wird die Ueberzeugung daraus schöpfen, daß der Betrieb der Eisenbahn sich in guten Händen befindet, und daß die gegen die Betriebsverwaltung erhobenen Vorwürfe, die sich im Budgetbericht wiederholt finden, ungegründet sind. Wir haben, was das Erträgniß der Bahn betrifft, schon Vergleichen angestellt mit den Resultaten anderer Bahnen, und aus denselben entnommen, daß das Erträgniß unserer Bahn immer zu den günstigeren gehört, und ebenso, daß die Betriebsauslagen minder kostspielig sind, als die anderer Bahnen. Die Einnahmen kennen wir von acht und zwanzig deutschen Eisenbahnen. Wenn man die Einnahme auf die badische Stunde berechnet und die Einnahme unserer Bahn damit vergleicht, so zeigt sich, daß die badische Eisenbahn 6954 fl. per Wegstunde mehr Brutto-Einnahme ertragen hat.

Ueber die Ausgaben der Eisenbahnen haben wir solche Notizen vom Jahre 1845 noch nicht. Wir besitzen sie nur von 1844, und zwar von achtzehn Eisenbahnen, und da zeigt sich, daß die Ausgaben unserer Bahn per Wegstunde nur 172 fl. mehr betragen, als die durchschnittliche Ausgabe von den übrigen deutschen Eisenbahnen.

Ueber Lasten und Verwaltungskosten haben wir nur von fünfzehn Eisenbahnen Notizen. Bei einer Vergleichung zeigt sich, daß die Lasten der badischen Eisenbahn 403 fl. mehr betragen, als der Durchschnitt von den fünfzehn Bahnen ausmacht, daß dagegen aber die eigentlichen Betriebskosten 705 fl. weniger betragen.

Die Reineinnahmen sind uns bekannt von achtzehn Eisenbahnen im Jahre 1844, und da zeigt sich, daß die Einnahme unserer Eisenbahn um 4059 fl. mehr betragen hat per Stunde, als die Durchschnittssumme der übrigen Bahnen, und daß die Reineinnahme 57 Procent der Roheinnahme beträgt, während der Durchschnitt nur 52 Procent ergibt.

Das sind Resultate, meine Herren! die der von dem Berichtersteller aufgestellten Berechnung gegenüber immerhin eine freundlichere Aussicht auf die Zukunft gestatten.

Wäre unsere Eisenbahn ein Privatunternehmen, so würden die Actionäre im Jahre 1845 gewiß eine recht schöne Dividende vertheilt haben; denn der Reinertrag unserer Bahn betrug im Jahre 1845  $6\frac{1}{10}$  Procent des Anlagecapitals, und da selbst die solideste Gesellschaft nicht über ein Procent dem Reservefond zuschreibt, so hätten die Actionäre mindestens 5 Procent Dividende erhalten.

Weller: Nur einige Worte, meine Herren! Ihre Commission hat die Eisenbahnbetriebsverwaltung nicht mit Ungunst betrachtet. Aber Sie werden natürlich finden, daß wir die von der Regierung aufgestellte Berechnung mit Vorsicht beurtheilt haben, und wenn wir in dieser Beziehung Besorgniß ausdrückten, so ist das bei der Verwendung eines Capitals von beinahe dreißig Millionen Gulden gewiß am Ort.

Die Verwaltung hat berechnet, daß unsere Eisenbahn  $3\frac{1}{10}$  Procent reinen Ertrag liefere. Wir haben dagegen die Bemerkung gemacht, daß hievon zuerst noch die Abnutzung der Bahn abzuziehen sei, und daß das Material in gewissen Jahren wieder frisch hergestellt werden müsse. Wir haben darauf aufmerksam gemacht, daß wir ein Betriebsmaterial von mehr als vier Millionen Werth haben, der in den Locomotiven und Wagen steckt. Wir haben gezeigt, daß dasselbe eine zehnjährige Dauer nicht übersteigen wird, und daß das Wiederherstellungscapital für Locomotiven und Wagen daher allein 400,000 fl. jährlich betrage. Wenn wir die Abnutzung auf 500,000 fl. anschlagen, so ist 100,000 fl. für Schienen und Holzunterlagen gewiß nieder gegriffen, und wenn der Herr Regierungs-Commissär sagt, daß die Angaben bei den Nachweisungen auf keinen Erfahrungen beruhen, so sind sie doch so nieder gestellt, daß die Erfahrungen gewiß noch unsere Annahme übersteigen werden. Die Erfahrungen, die wir jüngst gemacht haben, sind noch viel trauriger, als diese Annahmen. In den Nachweisungsberichten ist z. B. die Dauer der Schienen auf zwanzig Jahre angenommen. Meine Herren! wie haben wir uns getäuscht! Es werden

gegenwärtig bei Offenburg jetzt schon, nach einem kaum vierjährigen Betrieb der Bahn, Gelder für neue Schienen gefordert, und das, was uns noch an der Erfahrung abgeht, wird wahrscheinlich nicht zu Gunsten, sondern zum Nachtheil der Verwaltung sein. Länger als zehn Jahre werden die Locomotiven und Wagen nicht halten, und das ist der größte Posten. Er beträgt über 400,000 fl. für's Jahr.

Der Herr Regierungs-Commissär hat bemerkt, der Ertrag unserer Bahn pro 1845 sei  $6\frac{1}{10}$  Procent des Anlagecapitals gewesen, und es bleibe also für eine Privatgesellschaft noch eine Dividende von mindestens 5 Procent übrig, weil eine Privatgesellschaft höchstens 1 Procent dem Reservefond zuschreibe. Es soll mich freuen, wenn ich aus den Nachweisungen seiner Zeit ersehe, daß dieß das Resultat gewesen ist. Diese Rechnungsnachweisungen liegen uns aber noch nicht vor. Wenn aber eine Privatgesellschaft nur 1 Procent Reservefond anlegt und 5 Procent Dividende vertheilt, so begehrt sie eine Täuschung der Actionäre. Man will hiedurch die Actien in die Höhe treiben. Ich habe Gelegenheit gehabt, die Berathungen der Gesellschaft der Taunus-Eisenbahn durchzugehen. Dort wurde z. B. beschlossen, es werden in diesem Jahre keine neuen Locomotiven und Wagen angeschafft, — wir behelfen uns mit Reparaturen. Meine Herren! ein solches Verfahren ist eine Täuschung des Publikums, die den Zweck hat, die Actien in die Höhe zu treiben, um sie dann zu verkaufen. Eine solche Ersparniß in Einem Jahr wird sich dann theuer bezahlen, man muß dann später doppelte Ausgaben machen.

Bei einer solchen Verwaltung kommt es dahin, daß dann auf einmal das ganze Betriebsmaterial neu hergestellt werden muß. So dürfen wir aber nicht handeln. Wir müssen klar sehen, indem uns auch die Frage zur Berathung vorliegt, ob noch mehr neue Bahnen gebaut werden sollen. Das kann nur geschehen, wenn unsern Anträgen genügt wird, wenn uns nämlich die Regierung eine genaue Berechnung über die Abnutzung der Bahn vorlegt, und wenn so festgestellt ist, welche Procente müssen vorerst als Reservefond weggelegt werden, ehe wir an die Verzinsung des Anlagecapitals denken können.

Die Zusage der Regierungs-Commission hat uns beruhigt. Sie hat uns diese Berechnung zugesagt, und wir werden auf den Grund derselben unsere Beschlüsse mit mehr Sicherheit und Ruhe fassen können, als nach den letzten Vorlagen.

Brentano: Es besteht bekanntlich die Anordnung, daß diejenigen Passagiere, die mit der Eisenbahn reisen wollen, sich zuerst mit Billeten zu versehen haben. Ich finde dies natürlich; aber es treten doch Ausnahmefälle ein, wo den Leuten nicht mehr möglich war, weil sie sich versäumt haben, sich noch ein Billet zu verschaffen. Ich frage, ob in solchen Fällen den Conducteuren nicht gestattet ist, wenn sie sehen, daß die Leute herbeigeeilt sind und ihnen nicht mehr möglich wird, ein Billet zu erhalten, also in Fällen, wo der animus defraudandi nicht vorliegt, dieselben gegen Nachzahlung einsteigen zu lassen?

Posstrath Zimmer: Das kann nicht gestattet werden, weil dadurch die Controle über die Einnahme unmöglich gemacht würde. Den untergeordneten Beamten kann es nicht zustehen, zu entscheiden, ob der von dem Herrn Abgeordneten berührte Fall vorliegt. Die Controle muß im Interesse der Eisenbahnbetriebskasse möglichst streng gehandhabt werden. Es sind auch schon solche Fälle vorgekommen und Rücksichten eingetreten; allein als Regel muß gelten, daß das Transport-Reglement streng befolgt werde.

Brentano: Diese Gründe scheinen nicht stichhaltig zu sein. Man läßt ja auch zu, wenn Jemand weiter reisen will, als sein Billet besagt, oder wenn er in eine höhere Wagenklasse einsteigen will, daß Nachzahlungen stattfinden, und möchte ich wissen, welchen Unterschied es macht und wie viel Gefahr davon abhängt, wenn eine Person, die kaum noch den Zug erreichen konnte, aber ohne Billet ist, noch mitfährt. — Ich meine, bei jeder großartigen Unternehmung und wo es darauf berechnet ist, für die Erleichterung des Verkehrs zu sorgen, soll man nicht Alles in den Polizeikittel hineinzwängen, sondern cum grano salis beurtheilen lassen. Ich habe auf Eisenbahnzügen schon Leute heranspringen sehen, die nicht mehr Gelegenheit hatten, sich ein Billet zu verschaffen. Sie haben den Zug noch erreicht, aber man hat sie

zurückgewiesen. Ich halte eine solche Anordnung, wenn sie so streng durchgeführt wird, für keine vernünftige, und glaube, die Regierung sollte in dieser Beziehung eine andere Anordnung treffen.

v. Jzstein: Aehnlich derjenigen, wie sie auf den Dampfschiffen ist.

Legationsrath v. Böckh: Es ist ein großer Unterschied, ob es gestattet oder nur geduldet wird, ohne ein gelöstes Billet einzusteigen. Wenn das Publikum weiß, daß es gestattet ist, zu jeder Zeit auch ohne Billet mitzufahren, so werden sich die Leute nicht beeilen, sich mit Billeten zu versehen, was in der Regel immer geschieht, obwohl auch Ausnahmen stattfinden, wie schon die Einnahmen von unterwegs erhobenen Fahrtaren beweisen, die nicht allein aus Nachzahlungen für Weiterfahrten, als das Billet gelöst war, bestehen, oder daher rühren, weil Jemand eine Wagenklasse mit einer höhern vertauscht hat. Es erscheint darum nicht zweckmäßig, eine solche Vorschrift, wie der Herr Abg. Brentano sie wünscht, zu erlassen. Es ist auch zu beachten, daß die Controle des Personals über die Ablieferung der Gelder sehr schwierig ist. Man muß sich dabei ziemlich allein auf das Personal verlassen. Der Conducteur nimmt die Taxe ein und hat die Pflicht, sie dem Zugmeister zu überliefern. Aber wenn er es unterläßt, so ist es schwierig, die Controle zu üben. Wenn man das Einsteigen ohne Billet begünstigt, so ist dadurch Gelegenheit zum Betrug gegeben, indem man lediglich auf die Ehrlichkeit des Personals angewiesen ist. Uebrigens ist es leicht möglich, daß Personen mitfahren, die kein Billet gelöst haben, wenn sie einmal den Wartsaal erreicht haben. Die Herren werden selbst schon bemerkt haben, daß, wenn die größte Eile nothwendig ist, der Conducteur vor der Abfahrt des Zugs die Billete sich nicht zeigen läßt, und so ist schon Mancher mitgekommen.

Brentano: Man verlangt ja nicht, daß Ausnahmen gestattet werden sollen, sondern nur, wenn solche Fälle vorkommen, wie ich sie bezeichnet habe, daß man nicht so streng an der Instruction halten soll. Die Controle wird nicht gefährdet sein. Man kann nicht voraussetzen, daß die Conducteure wegen ein paar Bagen den Dienst riskiren.

Posstrath Zimmer: Ich will nur noch bemerken, daß die Sache nicht von so großer Wichtigkeit ist; aus dem Grunde nämlich, weil bis zum letzten Augenblick des Abgangs Billete ausgegeben werden. Früher war es nicht so, sondern fünf Minuten vor der Abfahrt wurde der Billetschalter geschlossen. Also nur in seltenen Fällen wird das vorkommen, wovon der Herr Abgeordnete Brentano gesprochen hat.

Peter schließt sich dem Antrage des Abg. Brentano an.

Welcker: Ich habe auch einige allgemeine Wünsche mittheilen wollen.

Der Eine ist der, daß in neuerer Zeit die Züge etwas schneller gehen könnten. Ich habe es für angemessen gefunden, daß die Züge, bis das Personal gehörig eingeübt war und die Leute mit der ganzen Einrichtung bekannt sind, eine geringere Schnelligkeit einhalten. Aber ich glaube, daß wir jetzt die Fahrten etwas beschleunigen könnten. Ich verlange gerade nicht die kürzeste Fahrzeit von Belgien, aber doch die der meisten norddeutschen Bahnen, wo man acht bis neun Wegstunden in einer Zeitstunde zurücklegt, während bei uns nur sechs, höchstens sieben. Es hat dieses schnellere Fahren nicht bloß den Zeitgewinn als Vortheil für sich, sondern die Annehmlichkeit, daß das Fahren der Gesundheit zuträglicher ist. Wer auf der Eisenbahn fährt, wird einverstanden sein mit mir, daß es ein angenehmeres Gefühl ist, wenn der Zug schneller geht.

Ich habe einen zweiten Wunsch, darin bestehend, daß man einen Theil der Wagen so einrichtete, wie sie auf der Berlin-Anhalter Bahn und auf der württembergischen zu finden sind, welche die Einrichtung haben, daß man der Länge des Wagens nach zwischen zwei Reihen Bänken hingehen kann, was die Annehmlichkeit hat, daß man einige Schritte hin und her gehen kann, ohne Jemanden im Wagen zu stören. Wenn man nur eine kurze Strecke zu fahren hat, dann lege ich keinen so großen Werth darauf; aber wenn die Reise weiter geht, wenn man in Einer Tour 6—8 Stunden im Wagen bleiben muß, so ist es eine Wohlthat, einige Schritte hin und her gehen zu können.

Ein dritter Wunsch besteht darin, man möchte einmal das badische Volk in Beziehung auf den Gebrauch der

Eisenbahn für mündig erklären, und nicht mehr einsperren. Man hat angefangen, die Passagiere der ersten und zweiten Wagenklasse zu befreien. Ich glaube, es könnte dieß auch mit den Passagieren der dritten Klasse geschehen. Es hat die Annehmlichkeit für den Reisenden, daß er hier und da heraussteigen kann, um eine Erfrischung zu sich zu nehmen. Jetzt sehe ich oft, daß die Conducteurs dieß nicht erlauben. Ich habe nicht die Absicht, den Conducteurs Vorwürfe zu machen. Sie sind im Allgemeinen höflich; nur möchte ich wünschen, daß sie es auch gegen die Passagiere der untern Classen sind und gefällig wären. Allein sie lassen sie nicht heraus, weil es ihnen zu viel Mühe macht, und der Passagier ist dort von seiner Abfahrt bis zum Ziel seiner Reise ein vollkommener Gefangener. Ich bin fest überzeugt, man wird sich in der dritten Klasse eben so benehmen, wie in der ersten und zweiten.

Ich habe nun noch eine Frage. Soviel ich weiß, ist es der Wunsch des Abg. Brentano, daß für die Winter- und Regenzeit die Wagen gedeckt werden möchten. Soviel mir bekannt, ist dieß auf der Neckar-Eisenbahn bereits ausgeführt. Haben die Herren Regierungs-Commissäre die Erfahrung gemacht, daß das nicht so viel Bedenlichkeiten hat, wie man früher anzunehmen schien, daß besonders der Zug aufgehalten werde, so wünsche ich, daß diese Einrichtung auch bei uns gemacht werde.

Ich komme nicht mit mir in Widerspruch, indem ich früher verlangte, man solle die Preise herabsetzen. Ich habe dieses gewünscht, um den armen Leuten Gelegenheit zu geben, fahren zu können. Man hat mir damals geantwortet, es sei mit dem Erträgniß der Bahn nicht vereinbarlich, weil die Frequenz der andern Wagenklassen Noth leide. Nun darauf habe ich bemerkt, machen Sie eine Classe, wo die armen Leute hingehen können; nun haben wir diese durch die Stehwagen erhalten, wofür ich der Regierung dankbar bin; ich möchte aber den Leuten ihre Plätze so bequem als möglich machen.

Posstrath Zimmer: Der Herr Abg. Welcker hat eine größere Geschwindigkeit der Fahrten gewünscht, wie dieß bei andern Bahnen der Fall sei. Es ist richtig, auf den belgischen und englischen Eisenbahnen hat man eine kürzere

Fahrzeit. Allein ich glaube, gerade darin liegt ein Vorzug unserer Eisenbahn, daß eine übergroße Schnelligkeit nicht stattfindet. Dadurch wird einmal die Sicherheit des Fahrdienstes vermehrt, und zum Andern wird dadurch auch der Aufwand für Abnügung des Transportmaterials und der Bahn vermindert. Je schneller gefahren wird, desto größer ist die Abnügung. Dieses Moment ist zu berücksichtigen. Ich glaube, daß wir nur dann veranlaßt werden könnten, schneller zu fahren, wenn durch Konkurrenzverhältnisse uns größere Nachteile drohen würden. So lange dieß aber nicht der Fall ist, sollten wir von der jetzigen Einrichtung nicht abgehen, durch welche die Verwaltung sich eher den Dank des Publikums erworben haben sollte. Die mittlere Schnelligkeit der Fahrt beträgt übrigens zwischen sieben und acht Stunden Wegs in einer Zeitstunde. Eine Verminderung der Stöße findet beim schnellern Fahren nicht statt, wie der Herr Abg. Welcker meint, sondern gerade das Gegentheil. Jedermann, der auf Eisenbahnen öfters gefahren ist, wird bemerkt haben, daß je schneller gefahren wird, um so mehr schaukeln die Wagen.

Was die Einrichtung der Wagen betrifft, so hat man die Sache bereits früher in Erwägung gezogen, und sich in Berücksichtigung unserer Verhältnisse, besonders unseres Klima, für die gegenwärtige Einrichtung der Wagen entschieden. — Zudem würde die andere Einrichtung, die allerdings viel Bequemes hat, wenn nur ein Theil der Wagen darnach construirt wäre, dem Constructionssystem nicht entsprechen; denn dieses muß, wenn es den Zweck erfüllen soll, bei allen Wagenklassen und Wagen durchgeführt sein. Mit einer solchen Anordnung der Wagen ist auch noch überdieß ein Verlust an Platz und ein größerer Aufwand verbunden.

Die Schließung der Wagen wurde beschränkt auf die dritte und vierte Classe. Sie ist durchaus nur angeordnet im Interesse der Ordnung des Dienstes und der Sicherheit der Reisenden. Bei den Wagen dritter und vierter Classe, welche weitaus am stärksten besucht sind, würde, wenn sie nicht verschlossen wären, ein viel häufigeres Aus- und Einsteigen auf Zwischenstationen stattfinden, als bei der ersten und zweiten Classe. Hierdurch

würde aber gewiß sehr oft ein längerer Aufenthalt der Wagenzüge in den Stationen oder das Zurückbleiben von Reisenden veranlaßt werden. Beispiele sind bei der dormaligen Einrichtung bereits öfters vorgekommen, daß solche zurückgebliebene Reisende auf jede mögliche Weise den Eintritt in die Wagen noch zu erhalten suchten, sich an den schon im Laufe begriffenen Wagen anklammerten und dergleichen mehr. Um wie viel mehr würden solche lebensgefährdende Unordnungen nicht vorkommen, wenn außer den Wagen erster und zweiter Classe auch die vielbesuchten Wagen dritter und vierter Classe ohne Verschluß wären?

Was die Deckung der Stehwagen betrifft, so bin ich der Meinung, daß man hierüber noch nichts beschließen sollte, bis genügende Erfahrungen vorliegen, bis man sich überzeugt haben wird, ob diese Einrichtung bei auswärtigen Bahnen, z. B. der Main-Neckarbahn, sich vortheilhaft herausstellt. — Es unterliegt übrigens keinem Zweifel, daß durch Verbesserung der niedern Wagenklassen die Frequenz der höhern Classen Noth leiden und damit die Einnahme vermindert werden würde. Ich glaube, wie gesagt, man sollte hierin nicht vorgreifen, bis Erfahrungen vorliegen. Zudem bin ich der Ansicht, daß gedeckte Stehwagen dem Zwecke, welchen man bei Einführung von Stehwagen im Auge hatte, nicht mehr entsprechen werden.

Fauth: Was den von dem Abg. Welcker ausgesprochenen Wunsch wegen des schnelleren Fahrens betrifft, so kann ich diesen nicht theilen, weil die Gefahr größer wird, und weil gewiß Jeder gern eine Viertelstunde später an Ort und Stelle kommt, wenn er weiß, daß es mit Sicherheit geschieht und kein Unglück vorfällt. Die Deckung der Stehwagen habe ich schon vor zwei Jahren in Anregung gebracht; es wurde aber damals nicht darauf eingegangen. Man versicherte, daß eine Probe gemacht werden solle. Wie ich vernommen habe, soll diese Probe auf der Main-Neckarbahn angestellt worden sein und sich als zweckmäßig bewähren. Wenn man sagt, daß die Deckung der Stehwagen darum nicht zweckmäßig sei, weil Leute mit hohen Traglasten und Stangen dieselben nicht benutzen könnten, so glaube ich, könnte man die Hälfte

der Stehwagen mit Decken construiren und die andere Hälfte unbedeckt lassen.

Ich habe im Allgemeinen einen Antrag zu stellen, der sich auf Aenderung der Verhältnisse bezieht, welche die Eisenbahn in vielen Fällen nach sich gezogen hat. Dieses Verhältniß betrifft das Etappenwesen oder die Beförderung der Soldaten und Rekruten, die in die Garnison einzurücken haben oder in Urlaub gehen. Unsere Bahn führt jetzt durch die größte Länge des Landes. Nach unserem Cantonsystem, das ich aus mehreren Gründen für ganz zweckmäßig halte, ereignet es sich, daß Leute von Constanz zum Militär in Mannheim eingetheilt sind. Es wäre eine große Wohlthat, wenn sie in die Lage gesetzt würden, ohne eigene pecuniäre Opfer die Eisenbahn zu benützen von da, wo sie zunächst darauf stoßen, wenn ihnen, sage ich, die Mittel dazu gegeben würden. Es wäre eine Wohlthat in Beziehung auf den Militärdienst selbst, weil die Soldaten nicht mehr sechs bis acht Tage sich müde laufen müßten, um in die Garnison zu kommen, wo sie dann nicht sogleich Dienst thun können, ja häufig krank ankommen. Es liegt im Interesse der Rekruten und ihrer Familien, daß sie die Eisenbahn benutzen können. Den Einzelnen werden viele Arbeitstage erspart. Mancher würde noch sechs bis acht Tage zu Hause bleiben und sich Etwas verdienen können. Auch die Staatskasse hätte keinen Nachtheil unter Modificationen, die ich vorschlagen werde. Ich will durch ein Beispiel die Möglichkeit meines Antrags zeigen. Die Stehwagen-Taxe von Mannheim nach Freiburg kostet 2 fl. 42 fr., das Etappenpeld, welches der Soldat bezieht, macht 2 fl. 24 fr. aus. Es müßte also der Soldat 18 fr. zulegen und hätte dabei noch nicht gezehrt. Dem Soldaten zumuthen, eine Zulage zu machen, ist unbillig; wenn auch richtig ist, daß er von Hause aus unterstützt wird, so kann man es rechtlich nicht vertheiligen. Wenn also die Stehwagentaxe für den Soldaten die nämliche bliebe, wie für Andere, so würden allerdings die Leute in Schaden kommen. Allein es bestehen manche andere Einrichtungen zu Gunsten des Militärs. Ich will nur die Dampfeschiff- und die Briesporto-Taxe nennen. Wenn ein Soldat das Dampfeschiff besteigt, so

zahlt er die Hälfte der Taxe. — Würde dieser Grundsatz bei der Eisenbahn angenommen, so würde die Stehwagen-Taxe von Mannheim nach Freiburg nur 1 fl. 21 fr. betragen, das Etappenpeld beträgt 2 fl. 24 fr., sonach verbliebe dem Soldaten ein reiner Gewinn von 1 fl. 3 fr., die er für die Zehrung verwenden könnte. Zudem wäre die Zeitersparniß höher anzuschlagen, als der Gewinn. Ich setze voraus, daß die Stehwagen-Billets für die ganze Strecke ausgegeben werden, und nicht, wie bisher, nur für gewisse Stationen, wo der Mann genöthigt ist, auszustiegen und ein neues Billet zu holen, wenn er weiter fahren will. Man hat früher gesagt, es sei nicht möglich, daß man sechs bis acht Stunden lang stehen könne. Es hat sich aber gezeigt, daß dem nicht so ist; die Leute wissen sich zu helfen, sie setzen sich auf ihre Bündel. Ich schlage vor:

„die Kammer wolle den Wunsch zu Protocoll niederlegen: die Regierung möge in Erwägung ziehen, ob und welche Veränderungen in der Vollzugs-Verordnung über das Etappenpeld hinsichtlich der Benützung der Eisenbahn durch das Militär vorzunehmen seien.“

Legationsrath v. Böckh: Der Antrag des Abg. Fauth gehört nicht hierher, sondern betrifft die Militärverwaltung. Uebrigens glaube ich auch, daß keine so großen pecuniären Vortheile, wie der Herr Abgeordnete sie schildert, daraus resultiren würden. Auf keinen Fall könnte es die Eisenbahnbetriebsverwaltung sein, die das Opfer zu bringen hätte, sondern der Militäretat, der die Mehrkosten der Etappenpelder für die Soldaten-Transporte zu tragen hätte. Die Behauptung, daß die Soldaten viel Arbeitszeit ersparen würden, wäre richtig, wenn sie wirklich sonst zu Fuß gingen; allein der Soldat fährt einmal doch, und wenn er zu Hause noch mehrere Tage arbeitet, so macht er einen Gewinn und kann darum schon etwas zulegen, sonst würde er nicht fahren. Uebrigens glaube ich, wie ich bereits bemerkt habe, daß der Gegenstand nicht am rechten Platz zur Sprache gebracht worden ist.

Bleidorn: Ich erlaube mir, der Regierungs-Commission einen speciellen Wunsch vorzutragen.

Es besteht nämlich die Anordnung, daß die Züge nicht

überall auf allen Stationen anhalten. Das ist z. B. in Weingarten der Fall, und sehr beschwerlich für die Bewohner dieses Ortes, sowie für die umliegenden Ortschaften. Besonders ist es der Mittagszug, der sowohl auf als abwärts an Weingarten vorbeifährt, ohne anzuhalten. Die Gemeinde Weingarten hat einen bedeutenden Verkehr nach Durlach, und die Bürger haben viele und häufige Geschäfte beim Amte und Amtsrevisorate. Sie können bis Mittag nicht mehr nach Hause zurück und leiden dadurch einen Nachtheil an Geld und Zeit. Die Gemeinde Weingarten hat sich bereits über diesen Uebelstand an die Groß. Direction der Posten und Eisenbahnen gewendet, aber es ist bis zur Zeit eine entscheidende Verfügung noch nicht erfolgt. Ich bitte die hohe Regierungs-Commission, dafür zu sorgen, daß wenn auch nicht alle Züge in Weingarten anhalten, dieß wenigstens bei dem Mittagszug der Fall sein möchte. Uebrigens ist Weingarten eine so bedeutende Gemeinde, daß alle Züge dort anhalten dürften.

Ulrich: Ich unterstütze die Bitte des Abg. Bleidorn mit Beziehung auf die Station Malsch.

Postrath Zimmer: Es wäre allerdings zu wünschen, daß die fraglichen Züge in Weingarten anhalten könnten. Die Verwaltung hat dieß eingesehen, ehe der Cours in's Leben trat; aber es mußte auch noch anderen Verhältnissen Rücksicht getragen werden. — So lange wir nämlich nur Ein Schienengeleise haben, müssen die Fahrten stets so eingerichtet werden, daß die sich entgegenkommenden Züge auf den zur Kreuzung bestimmten Stationen genau zusammentreffen. Dieß ist im allgemeinen Interesse nothwendig. Das genaue Zusammentreffen der Züge kann aber mitunter nur dadurch erreicht werden, wenn auf einzelnen kleineren Stationen mit dem einen oder anderen Zuge nicht angehalten wird. — Es wird übrigens gegenwärtig in Weingarten viermal gehalten, und dieß dürfte genügen, um den Verkehr zu vermitteln.

Bleidorn: Sonach hätte die Gemeinde Weingarten die Hoffnung, daß ihrer Bitte für die Zukunft entsprochen werden wird.

Postrath Zimmer: Wenn es irgend möglich ist, wird man sie berücksichtigen.

Knapp: Wenn man die Bewunderer der Eisenbahn hört, so sollte man glauben, der Staat habe nichts Nothwendigeres zu thun, als Eisenbahnen zu bauen, dann ist das Land glücklich. „Die Eisenbahnen befördern den Wohlstand,“ — so lauten die Berichte. Aber wenn man die Sache beim wahren Lichte betrachtet, wie der Herr Berichterstatter es herausgehoben hat, so stellt sie sich ganz anders dar. Ich bin ihm dankbar dafür, daß er uns die Schattenseite der Eisenbahn gezeigt hat. Blicken wir auf das letzte Anleihen hin, und man wird finden, wenn wir es nicht unter so günstigen Bedingungen gemacht hätten, ja wenn man dem System von einigen Herren damals gefolgt hätte, so würden wir einige Millionen Nachtheile haben. Es hätte sich ein Deficit an den Zinsen gezeigt, und es wäre nothwendig, weitere Schulden zu machen. Ich glaube, für den Staat ist es einmal an der Zeit, mit dem Schuldenmachen zu schließen. Andere mögen sich täuschen lassen. Ich glaube, wenn man den Actionären die Sache so dargestellt hätte, wie der Berichterstatter es gethan hat, es würde mancher Actienschwindel nicht stattgefunden haben.

Was der Berichterstatter wegen der neuen Schienen zwischen Rehl und Appenweiler gesagt hat, so will ich nur berichtigen, daß die Unterlage daran Schuld ist, warum neue Schienen gelegt werden müssen.

Was den Wunsch des Abg. Fauth betrifft, so schließe ich mich demselben gerne an. Auch ich wünsche, daß auf irgend eine Weise für den schnelleren Transport der Soldaten gesorgt werden möchte, damit nicht der letzte Heller des Soldaten draufgeht.

Helreich: Ich habe einen andern, untergeordneten Wunsch zur Sprache bringen wollen. Ich möchte fragen, ob das Verbot noch besteht, wornach den Bauconducteuren verboten ist, in die Eisenbahnwerkstätten einzutreten, und wenn es noch besteht, wünsche ich, daß es aufhöre. Es scheint dieses Verbot in Verbindung zu stehen mit der Nothwendigkeit der vollständigen Umarbeitung neuangekaufter amerikanischer Locomotiven. Dieselben sind schlecht ausgefallen, und wenn man sie zum Betrieb gebrauchen will, so müssen sie umgebaut werden. Es sind übrigens nicht die einzigen, die schlecht ausgefallen sind.

Posrath Zimmer: Der Verwaltung ist von einem solchen Verbot nichts bekannt. Es ist nicht nur den inländischen Technikern, sondern auch den fremden der Eintritt in die Bahnwerkstätten erlaubt. Natürlich müssen sie mit Erlaubnißkarten versehen sein. Unter dieser Bedingung wird Niemanden der Eintritt verwehrt, am wenigsten den inländischen Technikern. Von einem solchen Verbot ist übrigens der Verwaltung, wie gesagt, gar nichts bekannt.

Erfurt: Ich glaube, daß die Regierung die verschiedenen ausgesprochene Wünsche nur berücksichtigen kann, sofern sie dieselben für ausführbar hält, und insofern ist es gerechtfertigt, daß der Abg. Fauth einen Wunsch gestellt hat in Beziehung auf den Transport der Rekruten und Soldaten. Ich finde seinen Wunsch so einleuchtend, daß es kaum nöthig sein wird, etwas Weiteres zu seiner Begründung zu sagen.

Was die Wünsche des Abg. Welcker betrifft, so sehe ich denselben, namentlich jenem, der die größere Schnelligkeit der Fahrten betrifft, den entgegengesetzten Wunsch entgegen. Ich wünsche eher, daß man langsamer fahre.

Dem Verlangen des Abg. Brentano, daß das nachträgliche Einlassen der Personen in die Wagen ohne Karten gestattet werden möge, ist, wie mir scheint, und so weit mir wenigstens die Praxis bekannt ist, in möglichster Weise genügt. Ich habe zu verschiedenen Malen Gelegenheit gehabt, zu sehen, daß Leute, die zu spät kamen und von den Conducteuren nicht eingelassen wurden, weil sie nicht dazu ermächtigt seien, sich an den Zugführer wandten, der sie aufnehmen ließ. Ich glaube, solche Ausnahmen verstehen sich von selbst, es bedarf einer besondern Instruction oder Verordnung nicht.

Uebrigens glaube ich, daß die hier von einzelnen Abgeordneten ausgesprochenen Wünsche nicht als Wünsche der Kammer zu betrachten sein werden.

Kindeschwender: Nun, weil doch einmal das weite Feld der Wünsche eröffnet ist, so will ich deren auch zwei aussprechen; den einen davon habe ich schon am vorigen Landtage zur Sprache gebracht. Er besteht darin, daß die Einrichtung getroffen werde, wenn man von einer Station zu einer andern ein Billet bezahlt, daß

man es auch noch brauchen kann, wenn man auf der Zwischenstation aussteigt. Der Herr Minister des Auswärtigen hat damals zugesagt, daß er dafür sorgen werde. Ich weiß nicht, ist die Sache in Vergessenheit gerathen, oder ist sie nicht ausführbar. Das letztere ist wohl nicht der Fall. Diese Einrichtung würde zur Erleichterung der Reisenden beitragen, ohne Schwierigkeit für die Verwaltung.

Dann habe ich einen weitem Wunsch, der mir am Herzen liegt. Es besteht die Anordnung, daß man nur in gewissen Wagenabtheilungen rauchen darf. Diese Anordnung ist außer Praxis gekommen. Jetzt raucht man in allen Wagenabtheilungen. Ich bin in solchen Abtheilungen gewesen, und die Herren haben sich nicht genirt, zu rauchen. Selbst auf die Aufforderung von meiner Seite wurde das Rauchen nicht unterlassen. Ich habe mich beschwerend an die Conducteure gewendet; sie haben mir erklärt, sie hätten keine Zwangsmittel.

Diese beiden Wünsche möchte ich der Regierung an das Herz legen.

Posrath Zimmer: Was die gewünschte Einrichtung betrifft, wornach man, mit Billeten für entferntere Stationen versehen, auf näher gelegenen aussteigen und diese Billete sodann später zur Weiterfahrt benutzen kann, so muß ich bemerken, daß diese Einrichtung zwar möglich, aber sehr schwierig ist, wenn sie in großem Maßstabe gemacht werden soll. Sie finden auch diese Einrichtung, so viel mir bekannt, auf keiner andern Bahn. Ich glaube, daß die Reisenden in der Regel genau wissen, wo sie aussteigen wollen, und daher keinen Anstand finden werden, sich mit den rechten Billeten zu versehen.

Was das Tabakrauchen in den Eisenbahnwagen betrifft, so sind der Verwaltung auch schon Klagen, wie die so eben vorgebrachten zu Ohren gekommen, und sie hat nicht versäumt, geeignete Abhilfe zu leisten. Die Anordnung besteht, daß nur in gewissen Wagenabtheilungen geraucht werden darf. Wenn diese Anordnung in einzelnen Fällen nicht vollzogen worden sein sollte, so wäre dieß zu bedauern. Möglicherweise mag solches vorgekommen sein; aber von Seiten der Verwaltung wird die Verordnung stets aufrecht erhalten und durch das

Dienstpersonal auch gehandhabt, wie ich mich kürzlich erst wieder selbst überzeugt habe.

Fauth: Ich will meinen Antrag zurückziehen. Die Sache gehört übrigens auch zu diesem Budget, und wenn der Herr Regierungs-Commissär davon gesprochen hat, daß mein Antrag die Eisenbahnbetriebsverwaltung nicht berühre, so scheint er eben nur das fiscalische Interesse des Eisenbahnbetriebs im Auge gehabt zu haben; man wird später meinen Antrag doch wieder aufgreifen.

Präsident: Da die Regierungs-Commission in Beziehung auf die beiden Anträge der Commission zugesagt hat, daß geschehen soll, was verlangt wird, so erkläre ich dieselben für angenommen.

## II. Eisenbahnbetriebsverwaltung.

Der Antrag der Commission geht dahin:

„Se. Königl. Hoheit den Großherzog in einer Adresse  
zu bitten, der Kammer ein Budget über den Be-  
trieb der Main-Neckar-Eisenbahn vorlegen lassen  
zu wollen, soweit solche den badischen Antheil  
betrifft.“

Legationsrath v. Böckh: Was diesen Wunsch betrifft, so ist es überflüssig, hierwegen eine Adresse zu beschließen.

Es versteht sich von selbst, daß Ihnen künftig ein solches Budget vorgelegt wird. Für diesmal konnte es nicht geschehen, weil erst vor kurzem die Behörde, welche das Budget verfassen muß, errichtet worden ist, und weil die Materialien mangelten, um dieß Budget aufstellen zu können. Uebrigens ist dieser Gegenstand nicht übergangen, sondern es sind in dem Budget über die Eisenbahnschuldentilgungscasse ein provisorisches Budget aufgestellt in der Art, daß man die Einnahme von 3 Procent des Anlagecapitals annahm. Eben so wurde es bei dem ersten Budget der Eisenbahnbetriebsverwaltung, wo man auch nur den Reinertrag annahm, gehalten. In dem Eisenbahnschuldentilgungscasse-Budget finden Sie also für 1846 für ein halbes Jahr 25,000 fl. aufgenommen, an dem jedoch wieder 15,000 fl. abgezogen worden sind, weil die Herstellungskosten für den Ladenburger provisorischen Brückenbau aus den Betriebseinnahmen genommen werden sollen. Pro 1847 finden Sie dann 50,000 fl. aufgenommen in der Eisenbahnschulden-

tilgungscasse. Damit wird der Gegenstand verlassen werden können.

Weller: Da der Herr Regierungs-Commissär erklärt hat, es verstehe sich von selbst, daß uns ein Budget der Main-Neckar-Eisenbahn vorgelegt werden soll, so glaube ich auch, daß von der Adresse Umgang genommen werden kann. Die Versicherung genügt, daß es vorgelegt werden wird. Daß aber der Aufwand für die Ladenburger provisorische Brücke aus der Betriebseinnahme genommen werden soll, will mir nicht einleuchten. Insofern solches auf den badischen Einnahmenantheil keinen Einfluß hat, kann es uns gleichgültig sein, insofern sie aber aus unserem Antheil an dem Ertrag allein bestritten werden sollte, was ich übrigens aus der Erklärung des Herrn Regierungs-Commissärs nicht erkennen kann, so glaube ich gegen die Aeußerung Widerspruch einlegen zu müssen. Ich behalte mir die spätere Erläuterung hierüber für die Berathung des Budgets der Main-Neckar-Eisenbahn vor.

Legationsrath v. Böckh: Wenn die Kosten dem Bau- und Fond der Main-Neckar-Eisenbahn zur Last gefallen wären, so hätte die badische Regierung die Kosten allein tragen müssen. Nun hat sie sich aber nur dazu verstanden, wenn auch die andern Regierungen, welche theilhaftig sind, dazu beitragen. Das ist daher eine sehr günstige Bestimmung für uns.

Der Antrag der Commission wird angenommen, und eben so zu allen Einnahmeposten nichts bemerkt.

Die der ersten Kammer wegen Vorlage eines Budgets über den Betrieb der Main-Neckar-Eisenbahn, so weit solche den badischen Antheil betrifft, mitgetheilte Adresse ist in der Beilage No. 1 enthalten.

## A u s g a b e n.

### Tit. I.

#### I. Lasten.

Hierzu wird nichts bemerkt.

#### II. Verwaltungskosten.

##### a) Centralverwaltung.

Bemerkte zu §. 8

Legationsrath v. Böckh: Hier schlägt Ihre verehrliche Commission vor, den Budgetsatz von 13,000 fl. auf

11,000 fl. pro 1846 und auf 12,000 fl. pro 1847 herabzusetzen. Diese Herabsetzung ist zu groß. Nach den Berechnungen, die unter Zugrundlegung des neuesten Resultats von 1845 angestellt worden sind, und nach den Berechnungen über die wirklich vollendete Bahnstrecke werden nothwendig sein pro 1846 12,742 fl., und pro 1847 13,799 fl.

Ich will der verehrlichen Budget-Commission anheimstellen, ob es ihr nicht genehm ist, den Antrag zur Aufnahme dieser Summen in das Budget zu stellen.

Weller: Die Herabsetzung, welche die Commission vorschlägt, ist darauf begründet, daß während bei allen andern Positionen die Regierung das ratum für den Betrieb der Bahn von Freiburg nach Basel hinweggelassen hat, sie nur bei dieser Rubrik „Buchbinderlohn u.“ den ursprünglichen Budgetsatz in der sogenannten rectificirten Vorlage nicht ermäßigte, sondern unverändert stehen ließ. Wir glaubten, daß auch hier dieselbe Ermäßigung eintreten könnte, besonders da nach der Angabe der Regierungs-Commission der wirkliche Aufwand im Jahre 1845 nur 10,526 fl. betragen hat. Wir glaubten darum die Herabsetzung in diesem Maße annehmen zu können. Uebrigens kommt es nicht darauf an, wie hoch diese Position hier aufgenommen wird, indem bei den Nachweisungen doch nur das Resultat der wirklichen Ausgabe verrechnet wird. Wir nahmen an, daß bei einem Posten, der so unbestimmt ist, wie der Buchbinder- und Druckerlohn, eine Ermäßigung pro rata gleichfalls eintreten sollte, damit auch hier nicht mehr ausgegeben wird, als durchaus nöthig ist. Diese Herabsetzung, welche die Commission vorschlägt, ist mehr nur ein Wink oder ein Fingerzeig für die Regierung, daß man nicht wünsche, daß rücksichtlich dieser Rubrik ein Luxus getrieben werde. Auf das Resultat der nächsten Nachweisungen wird sie keinen Einfluß haben. So viel Billete man braucht, müssen eben gedruckt und gebunden werden. Dieß hängt nicht von der Verwaltung ab.

Will die Kammer die Position hinaufsetzen, so mag sie es thun, allein wenn sie es bei dem Commissionsantrage läßt, so handelt sie consequenter.

Präsident: Ich nehme an, daß die Kammer zu dem Antrag der Commission zugestimmt hat.

Zu S. 9

wird nichts bemerkt.

b) Kosten der Bezirksverwaltung.

§. 10. Besoldungen der Beamten.

Die Commission schlägt vor:

„statt der Forderung der Regierung von	9000 fl.
„einen Post- und Eisenbahnamtsvorstand	
mit . . . . .	1800 fl.
„zwei mit 1700 fl. . . . .	3400 fl.
„zwei mit 1600 fl. . . . .	3200 fl.
also im Ganzen	8400 fl.

„zu bewilligen.“

Legationsrath v. Böckh: Ueber die Herabsetzungen der Besoldungen für die Eisenbahnamtsvorstände erlaube ich mir Einiges zu bemerken.

Die verehrliche Budgetcommission sagt: „Im Budget der Eisenbahnbetriebsverwaltung vom Jahr 1845, wo erst drei solcher Vorstände vorkommen, habe die Regierung selbst nur die Abstufungen von 1800, 1700 und 1600 fl. gefordert, und diesen Betrag für hinreichend erkannt; die damalige Budgetcommission habe diese Forderung zu hoch gefunden und geglaubt, die Beträge herabzusetzen auf die Summe von 1600, 1500 und 1400 fl.“ Sie bemerkt: „Bei den Verhandlungen in der öffentlichen Sitzung vom 9. Juli 1844 ergaben sich hierüber Varia, und nur die Stimme des Präsidenten entschied für die Forderung der Regierung.“

Meine Herren! Wenn jetzt für die Post- und Eisenbahnamtsvorstände eine höhere Summe verlangt wird, nämlich je 1800 fl. für einen, so beruht das auf veränderten Verhältnissen. Zur Zeit, als das Budget von 1844 aufgestellt wurde, hat man verlangt, die Besoldungen für vier Postamtsvorstände, welche die normalmäßige Besoldung nicht hatten, und man hat verlangt für vier Eisenbahnamtsvorstände gleichfalls die normalmäßige Besoldung, also im Ganzen die Besoldungen für acht Personen. Inzwischen sind diese Aemter mit einander vereinigt worden, und die Forderung der Regierung reducirt sich jetzt auf vier Beamte, während sie früher deren acht verlangt hatte.

Der Dienst eines Post- und Eisenbahnamtsvorstandes

ist ein eben so wichtiger als beschwerlicher und mit einer großen Verantwortlichkeit verknüpfter, der Morgens in aller Frühe beginnt, und bis in die späte Nacht hinein dauert. Es scheint, daß für einen solchen Mann, für einen solchen Dienst, wozu man keinen Anfänger nehmen kann, sondern erfahrene und bewährte Leute, eine Besoldung von 1800 fl. nicht zu viel ist. Bedenkt man, daß der Post- und Eisenbahnamtsvorstand die Controle über die Verwaltung von mehreren Millionen Gulden zu führen hat und ein Personal, das in die Hunderte geht, unter ihm steht, so kann man sich einen Begriff machen von diesem Dienst, womit eine große Anstrengung verbunden ist. Durch die Vereinigung der Post- und Eisenbahnämter sind ersparrliche Ersparnisse erzielt worden, wodurch die Mittel gegeben sind zur Aufbesserung der Besoldungen um einige hundert Gulden.

Wenn man von Anfängern spricht, die auf die höchste Besoldung noch keinen Anspruch haben, so muß ich zu bedenken geben, daß diese Bemerkung keine Anwendung finden kann auf die jetzigen Post- und Eisenbahnamtsvorstände. Einer derselben zählt bereits 33 Dienstjahre, und die übrigen 28, 25 und 23 Dienstjahre. Das sind keine Anfänger, meine Herren, sondern Leute, die Erfahrungen gemacht und auf eine höhere Besoldung Anspruch haben. Ich glaube, die Kammer sollte um so eher auf die Forderung der Regierung eingehen, als sie eigentlich dieselbe, was die Eisenbahnamtsvorstände betrifft, schon bewilligt hat.

In dem Postbudget Seite 93 der Regierungsvorlage ist der Etat enthalten, worin diese vier Eisenbahnamtsvorstände vorkommen mit einer Besoldung von je 1800 fl. Dieser Etat resp. die daraus hervorgehende Forderung ist von der Commission zur Genehmigung vorgeschlagen worden, und die Kammer hat sie auch bewilligt, mithin hat sie für diese vier Eisenbahnamtsvorstände bereits je 1800 fl. bewilligt, und den dafür vorgesehenen Betrag dem Eisenbahnbudget überwiesen. Es handelt sich jetzt eigentlich nur noch um die Besoldung des fünften Eisenbahnamtsvorstandes. Die Regierung kann sich mit dem Strich bei dieser Position um so weniger zufrieden geben, als der Effectivetat, den Sie S. 31 der Regierungsvor-

lage finden, jetzt eine Summe von 5300 fl. fordert, während die Budgetcommission nur 4800 fl. bewilligen will. Er übersteigt also die Bewilligung der Budgetcommission um 500 fl.

Der Antrag der Commission wird sofort angenommen.

Bei den Forderungen für die Cassiere trägt die Commission darauf an, für die zwei Cassiere, die zugleich Vorstände sind, die verlangten 1400 fl. zu bewilligen, die Forderung für die weitem drei mit je 100 fl. Aufbesserung dagegen abzulehnen, so daß diese Position um jährliche 300 fl. gemindert werden soll.

Legationsrath v. Böckh: Meine Herren! Wir finden es gleichfalls unbillig, wenn Sie bei den Cassieren das Maximum der Besoldung auf 1200 fl. herabsetzen wollen. Wir glauben, daß die Forderung der Regierung ganz gegründet ist. Diese Leute haben gleichfalls einen schweren Dienst, der ihre Thätigkeit den ganzen Tag in Anspruch nimmt. Ein solcher Beamter hat im Durchschnitt jährlich nahe an 300,000 fl. in kleinern Beiträgen zu vereinnahmen, und die Hälfte dieser Summe gleichfalls wieder in kleinen Beträgen zu verausgaben. Daß einem solchen Beamten wie jedem Cassier Verfiße vorkommen, die er zu ersetzen hat, ist begreiflich, und ich frage, woraus soll er die Mittel zur Deckung nehmen, wenn seine Besoldung nicht ausreicht, sich und seine Familie zu ernähren? Außerdem haben Sie in dem Postbudget Besoldungen von 1300 fl. und 1200 fl. bewilligt; ich sehe nicht ein, warum den Eisenbahnamtscassieren weniger gegeben werden soll. Die Regierung kann sich mit diesem Strich nicht einverstanden erklären.

Präsident: Es ist kein entgegengesetzter Antrag gestellt, ich verkünde darum den Antrag der Commission als angenommen, und ebenso

die Forderung für einen Eisenbahnexpeditor in Bruchsal,

der zugleich Postverwalter ist, mit einer Besoldung von 1300 fl., wovon die eine Hälfte dem Eisenbahnetat zur Last fällt mit 650 fl.

Bei der

Forderung für vier Bahningenieure ist die von der Regierung verlangte Summe zur Be-

willigung mit 4800 fl., sodann weiter vorgeschlagen, den Antrag der frühern Kammer zu wiederholen:

„rücksichtlich der Stellung der Ingenieure die Regierung zu ersuchen, den Beschluß der zweiten Kammer vom 9. Juli 1844 in Wirksamkeit treten zu lassen.“

Die Kammer stimmt diesem Antrag ohne Discussion bei.

Ebenso genehmigt die Kammer das Ratum der Besoldung eines Eisenbahnamtscassiers als Vorstand am Endpunkt der Bahn für vier Monate mit 467 fl., aus 1400 fl. Besoldung berechnet.

Gehalte und Belohnungen.

Die Commission beantragt:

„die Forderung der Regierung für 1846 mit 13,200 fl., für 1847 mit 13,721 fl. zu bewilligen,“

womit sich die Kammer einverstanden erklärt.

§. 12. Dienstgehülfen.

Die Regierung verlangt 19,500 fl. für das erste Jahr, für das zweite Jahr 20,063 fl.

Die Commission beantragt zwar deren Genehmigung, jedoch mit dem Ersuchen an die Regierung,

„hier mögliche Berücksichtigung des Nothwendigen zur Verminderung der Belastung des ohnedem so hohen Etats der Eisenbahnverwaltung eintreten zu lassen.“

Posstrath Zimmer: Seite 334 des Commissionsberichts ist die Bemerkung gemacht:

„Hier scheint doch eine Uebertreibung in der Anstellung der Gehülfen obzuwalten.“

Hierauf muß ich erwidern, daß dieser Vorwurf ungegründet ist. Eine Uebertreibung waltet in dieser Beziehung durchaus nicht ob, im Gegentheil, der Bedarf an Personal wäre eigentlich im Vergleich mit andern Verwaltungen noch größer, und darum glaube ich, daß diese Annahme Ihrer verehrlichen Budgetcommission als durchaus ungegründet bezeichnet werden muß, und bei näherer Prüfung der Sache werden Sie finden, daß das Dienstpersonal bei uns nicht zahlreicher ist als auf andern Bahnen.

Ebenso ist auf Seite 336 des Berichts bemerkt, daß

die Gehalte der Werkmeister sehr hoch gefunden werden. Diese Beanstandung ist eben so ungegründet. Bei andern Eisenbahnen finden Sie die Gehalte der Werkmeister durchgehends höher als bei uns. Selbst die Monteurs in den Werkstätten der Maschinenfabriken beziehen einen höhern Gehalt als unsere Werkmeister, und wir haben Noth, bei den dermaligen Gehalten tüchtige Subjecte für Werkmeisterstellen zu finden.

Die übrigen Positionen dieser Rubrik unter den §§. 13 c., 14, 15 und 16 erleiden keine Erinnerung.

Tit. III.

Eigentliche Betriebskosten.

A. Aufwand für den Transportdienst und die Werkstätten.

Gehalte und Belohnungen.

Zu den

§§. 17 a., 18 b., 19 a., 20 b., 21 — 26, 27 — 32, 33, 34, 35, 36, 37 und 38

wird nichts bemerkt.

Unter

§. 39. Besondere Ausgaben für die Bahn nebst Zugehör des Bahnkörpers und Schienenweges

bringt die Regierung für das Abbrechen der Bahn, Wegnehmen des Kieles nichts in Ansatz, da diese Arbeiten durch den Erlös aus abgängigem Material bezahlt werden können.

Die Commission bemerkt:

„Wir halten solches Verfahren einer ordnungsmäßigen Staatsrechnung nicht entsprechend, sondern beantragen, für diese Kosten zu 30 kr. für die laufende Ruthe, unter §. 39 1/2 von der entsprechenden Summe zu 1286 fl. die Hälfte mit jährlich 643 fl. aufzunehmen, dagegen für den zu hoffenden Erlös des abgängigen Materials unter den Einnahmen, als §. 4 a. den Betrag mit 1560 fl., wovon jährlich die Hälfte 780 fl., beizuschlagen.“

Die weitem

§§. 40 — 49

geben der Commission zu keiner weitem Bemerkung

Anlaß; sie beantragt die Genehmigung nach dem Ansatze der Regierung.

Der Gesamtantrag der Commission geht dahin:

„die Summe der Ausgaben	für 1846	für 1847
mit . . . . .	987,135 fl.	1,047,390 fl.
„unter Zuschlag bei §. 39½		
von . . . . .	643 „	643 „
„sodann aber nach Abzug		
von:		
„bei §. 6 . . . . .	1800 „	1800 „
„ §. 8 . . . . .	2000 „	3000 „
„ §. 10 für fünf		
Borstände . . . . .	600 „	600 „
„ §. 10 für drei		
Cassiere . . . . .	300 „	300 „
„zu genehmigen.“		

Baum: Ich möchte etwas bemerken hinsichtlich der Bahnmeister und der Bahnwärter. In den Besoldungen dieser Leute sind Ungleichheiten vorhanden, über die ich gerne aufgeklärt sein möchte. Ich habe weder in der Begründung der Regierung noch in dem Commissionsbericht eine Erläuterung hierüber gefunden. Warum haben denn die Bahnmeister ihre Dienstwohnungen nicht gleich, und warum müssen die Bahnhofsaufseher sie bezahlen? Die Bahnhofsaufseher, jene in Dos und Appenweiler ausgenommen, müssen ihre Wohnung bezahlen. In Heidelberg muß der Bahnhofsaufseher 150 fl., jener in Offenburg aber nur 80 fl. bezahlen. Einzelne sind daher gegen andere benachtheiligt, besonders dadurch, daß sie in der Nähe des Bahnhofs wohnen müssen, wo die Miethwohnungen in der Regel theurer sind.

Sodann ist mir aufgefallen die Belohnung der Excenrikwärter gegenüber denen der Bahnwärter. Der Excenrikwärter hat einen Gehalt von 250 fl., während der Bahnwärter einen Gehalt von 300 fl. nebst freiem Holz und Licht bezieht. Ich möchte diese Specialitäten zur Kenntniß der Regierung bringen.

Postraith Zimmer: Rückfichtlich der Wohnungsbezüge ist zu bemerken, daß alle diejenigen Bahnhofsaufseher, welche zugleich Materialverwalter sind, Miethzinsvergü-

tung zu leisten haben. Dagegen finden Sie auch, daß diese im Gehalte um 100 fl. besser gestellt sind, als die Bahnmeister und Bahnhofsaufseher ohne Materialverwaltung. — Daß die Bahnmeister und Bahnwärter keine Miethzinsvergütung leisten, beruht auf einem Herkommen. Auf allen Bahnen wird von ihnen keine Miethzinsvergütung erhoben. Es ist dieß auch zweckmäßig, weil wegen der besonderen localen Verhältnisse in der Regel das Zehntel des Gehaltes nicht in Anwendung gebracht werden könnte, was sonst in Abzug kömmt. Alle Bahnaufseher, welche zugleich Materialverwalter sind, bezahlen dagegen, wie schon bemerkt, den gesetzlichen Miethzins.

Die Verschiedenheit der Gehalte der Bahnwärter ist nicht so groß, wie der Hr. Abgeordnete meint. Die Bahnwärter sind allerdings bei gleichem Gehalte wegen des Besizes einer freien Wohnung besser gestellt, und gerade darum hat man die Gehalte der Excenrikwärter im neuen Budget mit 325 fl. aufgenommen, um die Ungleichheit zu beseitigen, welche dadurch veranlaßt ist, daß sie keine freie Wohnung haben.

Weller: Ich muß auf die frühere Bemerkung des Hrn. Regierungscommissärs zurückkommen. Es wurde angeführt, die vierzig Gehülfen seien nothwendig, ebenso die Besoldungen von 1400, 1300 und 1200 fl. für die Werkmeister nicht zu hoch, weil man keine tüchtigen Leute für geringere Gehalte finde. Wenn die Budgetcommission überzeugt gewesen wäre, daß wirklich zu viele Gehülfen angestellt sind, so hätte sie nicht bloß eine Bemerkung gemacht, sondern sie hätte eine Verminderung eintreten lassen. Allein wir wollten die Betriebsverwaltung nicht hindern, ihre Schuldigkeit zu thun. Wir haben uns im Allgemeinen vorbehalten, bei dem nächsten Budget nöthigenfalls noch nähere Bestimmungen durch die Kammer treffen zu lassen, weil wir beim Mangel aller Erfahrungen und Anhaltspuncte nicht beurtheilen können, was der Betrieb der Eisenbahnen in jeder einzelnen Branche fordert. Die Sache ist uns noch zu neu.

Ein besonderer Grund, warum wir glaubten, von einer Moderirung noch Umgang nehmen zu können, liegt auch darin, daß dem Eisenbahndienst noch eine größere Aus-

dehnung bevorsteht. Wenn die Verwaltung sich überzeugen wird, daß sie bei irgend einer Branche zu viel Personal angestellt hat, so haben wir die Erwartung, daß sie selbst die Zahl desselben mindern werde, was sie dadurch leicht thun kann, daß sie diese Leute auf die neu zu eröffnende Bahnstrecke verwendet.

Dies sind die Gründe, aus denen wir glaubten, mit obiger einfachen Bemerkung über diese Position hinweggehen zu können.

Legationsrath v. Böckh: In Bezug auf die durch die Commission beigefügte Ausgabeabsposition für das Abbrechen der Bahn und den Antrag der Commission wegen der Einnahme des zu hoffenden Erlöses aus dem abgängigen Material will ich nur bemerken, daß die Ausgabe für das Verbringen der abgängigen Materialien auf die Material-Lagerplätze, was für die Schwellen pr. Klafter 1 fl. kostet und für die Unterlagsplatten pr. Centner 30 fr., obgleich der dadurch erhöhte Steigerungswert in der Einnahme in Berechnung genommen wurde, beizufügen vergessen wurde.

Diese Kosten mit 140 fl. sind beizuschlagen, wodurch sich also die Ausgabe mit der Einnahme wieder ausgleicht.

Beller: Es wäre hiernach also den aufgenommenen 643 fl. noch weitere 140 fl. beizuschlagen. Dagegen finden wir nichts zu erinnern. Es war uns überhaupt nur darum zu thun, für das abgegangene Material die entsprechende Position im Budget zu haben, damit sich der Aufwand dafür bei den Rechnungsnachweisungen wieder findet. Am Ende wird es auf die Summe, höher oder niedriger gegriffen nicht ankommen, sondern es kommt darauf an, was die Steigerer für das Material bezahlen und die Fuhrleute für die Aufführung des Kieses bekommen.

### III. Aufwand für das Eisenbahnbetriebsmaterial pro 1846 und 1847.

Die Commission stellt den Antrag:

„die großh. Regierung aufzufordern, den Ständen  
„detaillirte Nachweisungen über die Verwendung der  
„zur Anschaffung des Betriebsmaterials bis zum

Verhandlungen der 2. Kammer von 1846. 108 Protokoll.

„Beginn dieses Landtags oder bis zum 1. Jan. 1846  
„verwendeten Gelder vorlegen lassen zu wollen.“

Beller: Es fehlte, als ich den Bericht machte, die Nachweisung über die in der letzten Budgetperiode für das Betriebsmaterial bewilligten 2,008,000 fl., und außerdem noch die Nachweisung des letzten Quartals von der vorhergehenden Budgetperiode. Der Hr. Regierungs-Commissär hat versichert, diese Nachweisungen zu bringen. Sie sind auch nothwendig, um das Budget der Eisenbahnschuldentilgungscasse absolviren zu können. Dieses gehört nicht in meinen Bericht; ich wurde nur durch die Lücke darauf aufmerksam gemacht, daß uns diese Nachweisungen noch fehlen. Sie sind nun in unbeglaublicher Abschrift vorgelegt. Gewöhnlich erhalten wir solche Nachweisungen von der Oberrechnungskammer in beglaubigten Rechnungsauszügen. Es bildet bei uns die Absolvirung der Oberrechnungskammer die Quittung über die einzelnen Positionen. Wir lassen sie als Beleg für dieselben gelten.

In dieser Art wäre also auch die Nachweisung über die noch rückständigen bedeutenden Summen zu geben, und ich mache die Regierungscommission darauf aufmerksam, daß es in ihrem eigenen Interesse ist, diese Nachweisungen zu liefern. So viel ich weiß, ist die bewilligte Summe noch nicht ganz verwendet; es ist noch ein Credit vorhanden, aus dem Locomotive angeschafft werden sollen. Wenn die Regierung die Nachweisung nicht gibt, so verfällt jener Credit, und sie kann jene Summe geschäftsordnungsgemäß nicht mehr erheben. Die Regierung muß sagen: so viel haben wir bis zum Schlusse der letzten Budgetperiode ausgegeben, und so viel ist noch nicht verwendet; letzteres ist uns als Credit aufrecht zu erhalten. Dann erst wird die Sache ordnungsmäßig absolvirt, und die Regierung kommt in die Lage, sowohl über die frühern Reste als über die neue Bewilligung disponiren zu können.

Legationsrath v. Böckh: Ich halte nicht nothwendig, daß die Budgetcommission diese Bemerkung in den Bericht aufnahm, weil ich bereits als Regierungs-Commissär diese Nachweisung zusagte. Inzwischen habe ich dieselbe der Budgetcommission mitgetheilt, und ich glaube, daß es daran genügen wird.

v. Jystein: Sie hatten gestern erklärt, daß Sie die

urkundliche Ermächtigung von dem Staatsministerium vorlegen werden, und daß die Mittheilung, die Sie machten, einstweilen nur kurzer Hand geschehen sei. Es ist das, was Sie vorgetragen haben, nicht eine Nachweisung, sondern es ist ein Theil des Budgets. Die Ermächtigung zu einer solchen Vorlage muß aber auf dem gewöhnlichen Wege geschehen, durch ein dem Präsidenten zu übergebendes höchstes Rescript, welches dann der Kammer verkündet und der Budgetcommission überwiesen wird.

Legationsrath v. Böckh: So bitte ich dieses anzunehmen. Ich habe es jetzt vorgelegt. Daß die Nachweisung nicht von der Oberrechnungskammer beurkundet ist, hat nichts zu sagen. Dergleichen Nachweisungen werden jeweils ohne jene Beurkundung vorgelegt. Nur die eigentlichen Rechnungsnachweisungen, die den Ständen verfassungsmäßig vorzulegen sind, werden von der Oberrechnungskammer beurkundet. Am künftigen Landtag werden die nämlichen Rechnungen pro 1845 und 1846 vorgelegt, und dann haben Sie sie beurkundet. — Die von dem Ministerium des Innern bisher vorgelegten Nachweisungen sind von der Oberrechnungskammer auch nicht beurkundet.

v. Jgstein: Es handelt sich nicht um die Frage, ob die Nachweisung von der Oberrechnungskammer beglaubigt sein muß, sondern es handelt sich um die verfassungsmäßige Form, die Sie einhalten müssen, darum daß Sie von dem Staatsministerium ermächtigt sind, die Nachweisung zu übergeben. Um diese Urkunde muß ich bitten. Wir haben einstweilen, weil die Zeit drängt, mit der Berichterstattung fortgefahren, allein von dieser Vorlage können wir Sie nicht befreien, und Sie sich selbst nicht, weil Sie thun müssen, was die Regierung verfassungsgemäß selbst angeordnet hat.

Präsident: Dieß kann nachträglich geschehen.

Legationsrath v. Böckh: Was die weitere Bemerkung des Abg. Weller betrifft wegen des aufrecht zu erhaltenden Credits, so ist bereits Vorsorge dafür getroffen im Budget der Eisenbahnschuldentilgungscasse. Dort wird, was nicht verwendet worden ist, als aufrecht zu erhaltender Credit verlangt. Es sind verwendet 2,913,436 fl. 20 fr., noch zu verwenden 1,848,335 fl. 40 fr. Diese

legtere Summe ist im Budget der Eisenbahnschuldentilgungscasse aufgenommen. Beim Budget über das Transportmaterial werde ich mich weiter darüber verbreiten.

Präsident: Es ist kein Gegenantrag gestellt, daher der Commissionsantrag als angenommen zu betrachten.

#### Tit. I.

#### Transportmaterial.

Hier schlägt die Commission vor, 198,012 fl. statt der geforderten 210,000 fl. zu bewilligen, also weniger 11,988 fl., die im Jahr 1846 in Abzug kommen.

Sodann schlägt die Commission vor:

ad h.

„Bezüglich auf die noch in diesem Jahre zu bestellenden drei Locomotiven mit einer Vorausbezahlung von 27,000 fl. diese 27,000 fl. zu bewilligen, jedoch mit der Beschränkung, daß die großh. Regierung solche zur Bestellung neuer Locomotive erst dann verwenden könne, wenn zuvor die Frage: wie schwere Locomotiven unsere Landesbahn nach dem Verhältnisse ihrer Construction befahren können, ohne solche vor der Zeit abzunutzen? einer Prüfung durch unbetheiligte Techniker unterworfen worden ist, und daß mit Berücksichtigung ihres Gutachtens sodann die Bestellung zu geschehen habe.“

Legationsrath v. Böckh: Zuvörderst will ich einige allgemeine Bemerkungen machen.

Es ist hier eines Hauptvoranschlags in den ausführlichen Nachweisungen der Oberdirection des Wasser- und Straßenbaus von 1844 erwähnt, namentlich ist bei §. 2 gesagt:

„Der mehrerwähnte Hauptvoranschlag der Vorlage der Wasser- und Straßenbauoberdirection (S. 113 ihrer Vorlage) über das Bedürfnis der Transportwagen hat sich nach den bisherigen Erfahrungen als richtig bewährt“ ic.

Da ist von einer Vorlage die Rede, welche man meint, die Oberdirection des Wasser- und Straßenbaus habe sie bearbeitet. Nein; das ist nicht diese, sondern die

Direction der Posten und Eisenbahnen hat diesen Ueber-  
schlag zur Begründung der speciellen Säge bearbeitet.

Eine zweite Bemerkung, die ich zu machen habe, be-  
trifft einen Wunsch, den die Budgetcommission ausspricht.  
Sie sagt:

„Wir wollen hierbei jedoch den schon mehrmals aus-  
gesprochenen Wunsch wiederholen, daß die Regie-  
rung bei sonst gleichen Bedingungen dem inländi-  
schen Fabricat den Vorzug einräumen möge.“

Darauf muß ich bemerken, daß die Regierung mit  
diesem Wunsch übereinstimmt, und auch immer darnach  
verfahren hat. Wenn Sie übrigens in den Nachwei-  
sungen finden, daß auch eine ziemliche Anzahl von Loco-  
motiven aus dem Auslande angeschafft worden ist, so  
hat dieses seinen Grund darin, weil die inländische In-  
dustrie das Bedürfnis nicht befriedigen konnte, und weil  
es von Werth war, aus dem Auslande Maschinen mit  
verbesselter Construction kommen zu lassen. Die Regie-  
rung wird indes, wie bisher, diesem Wunsche Folge geben.

Sodann ist in dem Commissionsbericht darauf aufmerk-  
sam gemacht, daß die großh. Regierung in der öffent-  
lichen Sitzung vom 26. Juli 1844 erklärt habe, daß  
sie sich von den Lieferanten eine, dem Vorschusse gleich-  
kommende Caution durch Staatspapiere oder Bürgschaft  
stellen lasse, und der Satz schließt mit den Worten:

„Wir ersuchen Sie, dieses zweckmäßige Verfahren  
auch jetzt beizubehalten.“

Meine Herren! Es war nie die Rede davon, dieses  
Verfahren aufzugeben, darum auch nicht nöthig, ein Er-  
suchen in dieser Beziehung an die Regierung zu stellen.

Ich will mich zu dem Hauptantrag der Budgetcommis-  
sion wenden, der dahin geht:

„Es soll eine Commission niedergesetzt werden von  
„unbetheiligten Technikern, welche zu prüfen hätte,  
„wie schwere Locomotive unsere Landesbahn nach  
„dem Verhältnisse ihrer Construction befahren können,  
„ohne solche vor der Zeit abzunutzen.“

Diesem Antrage muß ich mich durchaus widersetzen.  
In dem Eingang des Berichts über das Eisenbahnbe-  
triebsmaterial bemerkt Ihre Commission:

„Hier kann eine schlechte Verwaltung unbemerkt und

„ohne allen Nutzen Hunderttausende vergeuben, ja  
„die Frage der Rentabilität der Bahn selbst wird  
„größtentheils von der Umsicht abhängen, mit welcher  
„die hier bewilligten Summen verwendet werden.  
„Einige Beispiele hievon, die wir nicht wiederholen  
„wollen, sind schon in dem Berichte über das Budget  
„der Postverwaltung angeführt worden.“

Wenn der Berichterstatter bemerkt, daß eine schlechte  
Verwaltung bei der Anschaffung des Betriebsmaterials  
ohne allen Nutzen große Summen verschleudern könne,  
so wäre dieser Bemerkung nichts entgegenzusetzen. Dieses  
anerkennt die Regierung. Wenn derselbe aber zum Be-  
weis dieser Behauptung auf die Beispiele sich bezieht,  
die er in dem Postbudget niedergelegt hat, so ist dies  
eine schwere Anklage der Verwaltung, nicht bloß der Be-  
triebsverwaltung, sondern auch der Bauverwaltung, eine  
Anklage, die ich nicht mit Stillschweigen übergehen darf.  
Wir sind der Ehre beider Verwaltungen schuldig, zu er-  
klären, daß sie viel mehr Dank und Lob verdienen für die  
sorgsame Dienstführung, die wir bisher wahrgenommen  
haben, als einen unpassenden Vorwurf durch Anschaffung  
von Locomotiven große Summen verschleudert zu haben.  
Eine solche Anklage muß mit Entschiedenheit als unbe-  
gründet zurückgewiesen werden.

Ich habe bei der Discussion über das Postbudget ver-  
sucht, das Ungegründete dieser Behauptung nachzuweisen.  
Die Hauptanklage besteht darin, daß die Betriebsver-  
waltung Locomotiven angeschafft habe, deren Gewicht  
nicht im Verhältnisse stehe zur Stärke der Schienen.

Ich habe damals bemerkt, daß die Locomotive den  
Verkehrsverhältnissen, von deren großartiger Entwicklung  
sich im Voraus Niemand einen Begriff machen konnte,  
sich anpassen müssen. Ebenso verhält es sich mit den  
Schienen. Auf einer Bahn, wo nur ein geringer Ver-  
kehr ist, wo nur kleine Personenzüge zu befördern sind,  
können leichte Schienen angewendet werden und leichtere  
Maschinen, obschon die schweren Maschinen immer einen  
Vorzug vor den leichten, in Beziehung auf die Sicherheit  
der Fahrten voraus haben. Es wird kein vernünftiger  
Techniker sich einfallen lassen, anzurathen, Schienen zu  
verwenden, die nicht die Stärke hätten, um die Loco-

motive zu tragen, die zuerst die Bauverwaltung und dann die Betriebsverwaltung in Gebrauch gesetzt hat. Darum hat man auch die Schienen auf der obern Bahnstrecke in ihrem Gewicht verstärkt, und darum sollen auch für die Bahnstrecke von Offenburg nach Appenweier und von da nach Kehl stärkere Schienen angewendet, und die leichtern Schienen auf der untern Bahnstrecke nach und nach mit stärkern vertauscht werden. Daß auf diesen Theil der Bahn Schienen von zu geringem Gewicht angewendet wurden, das ist allerdings ein Nachtheil; aber es wäre ein viel größerer Nachtheil, wenn man schwache Maschinen angeschafft hätte, die den Verkehrsverhältnissen nicht entsprächen. Dann kämen zu den Kosten der Umtauschung der leichtern Schienen durch stärkere, auch noch die Kosten der Anschaffung neuer Maschinen, um diese wegen ihrer geringern Zugkraft unbrauchbar gewordenen Maschinen durch neue zu ersetzen. Wollte man dieß nicht, so ist klar, daß man ein viel größeres Betriebsmaterial haben müßte, da eine Masse Hülf- und Reserve-Locomotiven nothwendig sein würde, oder man müßte eine viel größere Anzahl Züge einrichten, um den Verkehr befriedigen zu können. Das Capital der Betriebsmaterialanschaffung würde sich bedeutend gesteigert haben, wenn wir Locomotive angeschafft hätten, die nicht die nöthige Stärke haben, um die nöthigen Personen- und Güterzüge fortzuschaffen.

Zu diesem kommt die weitere Betrachtung, daß, wenn man mehr Maschinen haben muß, man auch mehr Brennmaterial braucht, und daß solche Maschinen durch die öfters nöthig werdenden Reparaturen mehr Kosten veranlassen, und außerdem ein größeres Dienstpersonal nöthig sein würde. Diese Mehrkosten aber, meine Herren, würden — das kann man wohl mit Bestimmtheit sagen — viel mehr betragen, als die jährliche Mehrabnügung der zu leichten Schienen ausmacht.

Was dann insbesondere die schwerern Locomotive betrifft, denen man den frühzeitigen Ruin der Schienen zumessen will, so hat man hinsichtlich dieser Maschinen die Verhältnisse ungewürdigt gelassen, die hier in Betracht kommen müssen. Uebrigens muß ich die Bemerkung beifügen, daß es ein Irrthum ist, wenn man — und

ich weiß nicht, wie der Berichterstatter dazu kommt — behauptet, es werden 22 Tonnen schwere Locomotive auf unserer Bahn verwendet. Das ist nicht der Fall. Ich habe mir über das Gewicht dieser Maschinen die Notizen geben lassen, und ich habe hier ein Verzeichniß des Gewichts der einzelnen Maschinenteile. Das Gewicht dieser Locomotive beträgt hiernach 373 Centner und 72 Pfund, also bloß  $18\frac{3}{10}$  Tonnen; wenn man das Gewicht des Wassers im Tender zuschlägt, so beträgt das Gewicht dieser Locomotive in der That  $19\frac{8}{10}$  Tonnen. Die Wirkung der Locomotiven auf die Schienen hängt einmal ab von der Schnelligkeit, mit welcher dieselben fahren, und sodann von dem Gewicht der Maschinen oder von dem Druck, den die Triebräder auf die Schienen ausüben.

Von Autoritäten im Eisenbahnwesen ist ausgesprochen worden, daß hauptsächlich die Geschwindigkeit der Fahrten es ist, die einen zerstörenden Einfluß auf die Bahn ausübt, und daß darum die schnellen Züge die Bahn viel mehr ruiniren, als die langsamen. Darum können auch die Güterlocomotiven, denen man einen nachtheiligen Einfluß auf die Schienen zuschreiben will, deswegen, weil sie nur mit der Hälfte der Geschwindigkeit der Personenzüge sich bewegen, den Nachtheil nicht haben, wie man irrig voraussetzt.

Sodann ist der Umstand nicht außer Acht zu lassen, daß das Gewicht der Maschinen bei den Güterlocomotiven auf die drei Räderpaare gleichförmig vertheilt ist, während dieß bei den für den Personentransport bestimmten Maschinen nicht der Fall ist. Bei den letztern, die zwischen 15 und 18 Tonnen wiegen, ist die Art der Construction die, daß 10—12 Tonnen Gewicht auf den Triebrädern lasten, während, wie gesagt, das Gewicht der Güterlocomotive auf jedes Räderpaar gleichmäßig vertheilt ist. Es ist darum nicht möglich, daß die für den Gütertransport bestimmten Maschinen den behaupteten nachtheiligen Einfluß auf das Schienenlager ausüben.

Gestügt auf diese Bemerkungen, muß ich wiederholen, daß die gegen die Betriebsverwaltung und gegen die Bauverwaltung gerichtete Anklage wegen verfehlter Wahl in dem Constructionssysteme der Maschinen durchaus

grundlos ist, und wir müßten sehr beklagen, wenn Sie durch einen Beschluß in der von der Budget-Commission bezeichneten Richtung eine Unfähigkeitserklärung dieser beiden Stellen, was ihre Wirksamkeit in Beziehung auf die Anschaffung des Betriebsmaterials betrifft, aussprechen würden. Dadurch würde das Ansehen und die Ehre dieser beiden Verwaltungen, und insbesondere der bei denselben angestellten Ingenieure, die anerkannte, in ihrem Fache ganz ausgezeichnete Männer sind, wie es ihre Werke beweisen, auf das tiefste verletzt.

Jungmanns I.: Ich halte den Antrag, welchen Ihre Commission bei Bewilligung von 27,000 fl. für Anschaffung von Locomotiven gestellt hat, sowie den weiter unten stehenden bei der Summe von 63,000 fl. nicht für passend.

Meine Ansicht ist, die Kammer kann Forderungen, welche die Regierung macht, zurückweisen, wenn sie dieselben nicht für begründet erachtet, sie kann sie bewilligen, wenn sie mit der Begründung zufrieden ist. Sie kann aber der Regierung nicht Bedingungen setzen, noch weniger gleichzeitig mit der Bewilligung einen Eingriff in das Verwaltungsrecht der Regierung vornehmen. Ein solcher Eingriff ist aber in dem vorliegenden Fall in der gemachten Bedingung enthalten; denn die Kammer erklärt, es solle die Bewilligung nur in der Voraussetzung geschehen, daß eine Untersuchung vorgenommen werde über die Wahl von Maschinen, welche die Bahn am wenigsten abnutzen. Eine Beschränkung des Verwaltungsrechts der Regierung durch die Kammer liegt darin, daß die Prüfung durch unbetheiligte Techniker zu geschehen habe. Ich werde einem solchen Beschluß meine Stimme nicht geben, sondern nur dann, wenn die Bewilligung unbedingt erteilt wird und die Kammer etwa den Wunsch beifügt: es möge eine solche Untersuchung oder Prüfung vorgenommen werden, — weil wir auf das Aeußerste interessiert sind, daß nur Locomotive angeschafft werden, die den wenigsten Nachtheil auf die Bahn ausüben, und ob der Vortheil, der durch den schnellern Transport entsteht, nicht dadurch wieder aufgewogen wird, daß die Schienen in unverhältnißmäßig viel früherer Zeit sich abnutzen.

Bostrath Zimmer: Ich muß mir erlauben, hier Einiges beizufügen.

Ich hatte geglaubt, daß durch die Bemerkung des Herrn Regierungs-Commissärs bei Gelegenheit der Discussion des Berichts über das Postbudget die gemachte schwere Anklage gegen die Eisenbahnbetriebsverwaltung ihre Erledigung erhalten hätte. Sie ist dort widerlegt. Dessenungeachtet wird diese Anschuldigung auf indirectem Wege hier wieder gebracht. Diese Anschuldigungen sind durchaus unbegründet. Wenn es sich um Anschaffung von Betriebsmaterial handelt, so muß zunächst in Betracht gezogen werden: wie sind die Frequenzverhältnisse der Bahn beschaffen, und wie muß das Transportmaterial beschaffen sein, damit dem Verkehr damit Genüge geleistet werden kann? Dieß war die nächste Frage, und diese mußte dadurch beantwortet werden, daß man sagte: bei den Verkehrsverhältnissen unserer Bahn müssen schwerere Maschinen angeschafft werden.

Ich frage: Wären Personen- und Gütertransporte möglich gewesen mit solchen Lasten, wie sie auf unserer Bahn vorkommen, ohne gewichtigere Locomotive? Antwort: Nein. Denn bei dem Vorhandensein leichterer Maschinen hätte, zur Beförderung derselben Lasten, eine größere Anzahl von Zügen stattfinden müssen. Eine solche Menge von Zügen hätte aber auf einer Bahn mit einer einzigen Schienenspur nicht eingerichtet werden können. Entweder müßten also beim Gebrauch leichterer Maschinen mehr Züge stattfinden, oder es könnten die Verkehrsbedürfnisse bezüglich der Personen- und Gütertransporte nicht in dem Maße berücksichtigt werden, wie das Interesse des Landes es fordert. Wenn die Bestellung der Locomotive nochmals vorzunehmen wäre, so müßten sie ebenso construirt werden, wie sie jetzt sind.

Ich habe gerade die gegentheilige Ueberzeugung von dem, was im Commissionsberichte ausgesprochen ist. Ich glaube nämlich, daß die Verwaltung sich einer schweren Verantwortlichkeit ausgesetzt haben würde, wenn sie Transportmaterial angeschafft hätte, das dem Verkehr und dem Zweck der Bahn nicht entsprechen konnte.

Was die technische Seite betrifft, so möchte ich dem Herrn Berichterstatter bemerken, daß die Frage über die Stärke der Schienen und die Wirkung der Locomotive auf dieselben eine der schwierigsten ist, und ich glaube,

es ist gewiß der Bericht der Budget-Commission nicht geeignet, diese Frage zu entscheiden und Jemanden zu überzeugen, daß die Betriebsverwaltung hier Unrecht habe. Es ist jedenfalls eine reife Erwägung und eine genaue Kenntniß der Betriebsverhältnisse sowie der Construction der Maschinen u. s. w. nothwendig, um entscheiden zu können, ob eine Nichtachtung der Interessen vorgekommen ist oder nicht. Schwere Maschinen wurden übrigens durch die großh. Bauverwaltung, welche damals die Anschaffung des Transportmaterials zu besorgen hatte, bereits halb nach Eröffnung der Bahn bestellt, und sie mußten bestellt werden, da kein anderer Ausweg war.

Ich will nur zur Vergleichung ein Beispiel von der Anschaffung des Betriebsmaterials, wie sie anderwärts stattgefunden, anführen. Für die rheinische Bahn, welche schwächere Schienen hat als unsere Bahn, wurden vier Maschinen in der hiesigen Kepler'schen Fabrik bestellt, welche bedeutend schwerer sind, als unsere Gütermaschinen. Diese Maschinen sind noch überdies dazu bestimmt, schneller zu fahren, als auf unserer Bahn mit den Güterzügen gefahren wird. Diese Maschinen werden angeschafft, weil die Verkehrsverhältnisse, gleichwie es bei unserer Bahn der Fall war, schwerere Maschinen erforderten. Dies ist das Moment, welches zunächst festgehalten werden muß. — Uebrigens muß ich hier wiederholen, daß auch die Sicherheit des Dienstes wesentlich gefährdet wird, wenn die Maschinen zu leicht sind.

Die Bemerkung der Commission, welche sagt:

„Die hiergegen versuchte Rechtfertigung, daß der langsame Gang der Güterzüge schwere Locomotive ohne Ruin der Bahn zulasse, daß bei der Masse der zu befördernden Güter größere Locomotive Ersparung an Material und Personal herbeiführen, scheint uns nicht auszureichen, indem eines Theils eine solche Ersparniß mit dem Ruin des Anlagecapitals in keinem Verhältniß steht, und die erste Frage, jedenfalls einer gründlichen Untersuchung werth ist,“ ist nicht schwer zu widerlegen. Man darf nur eine Berechnung anstellen über die Kosten, welche durch Anschaffung einer größern Anzahl Locomotive und durch Anstellung des Bedienungspersonals derselben erwachsen sein

würden. — Ich will nur ein kleines Muster einer solchen Berechnung anführen. Wenn leichte Maschinen zum Transport der Güter angewendet würden, so hätte man zur Beförderung der in einem Güterzug befindlichen Wagen täglich mindestens deren vier, statt zwei im Dienste nothwendig. Für den täglichen Bedarf zweier weiterer Locomotive würde man circa 54,000 fl. jährlich aufzuwenden haben.

Es ist nun nur noch die Frage, ob durch Anwendung von vier leichten Maschinen die Schienen mehr geschont würden, als durch zwei schwerere Locomotive. Es ist hierauf zu antworten, daß zwei leichtere Maschinen die Bahn mehr abnügen als eine viel schwerere Maschine. Die Verwaltung hat deßhalb die Ueberzeugung, und Sie, meine Herren, glaube ich, werden sie auch gewinnen, daß der Gütertransport durch die Anwendung mehrerer leichter Maschinen einen sehr wesentlichen Mehraufwand veranlaßt haben würde; und es würde ungerecht sein, wenn Sie ihr den Vorwurf machten, daß sie zu große Maschinen angeschafft und dadurch die zu wählenden Interessen verletzt habe.

Weller: Die Betriebsverwaltung rechtfertigt sich gegen den Vorwurf der Budget-Commission dadurch, daß sie sagt, das Betriebsmaterial müsse der Frequenz der Bahn angepaßt werden, die Vermehrung des Waarentransports habe die Anschaffung größerer Locomotive nöthig gemacht, und darum müßte die Stärke der Schienen sich darnach richten. Da haben wir den alten Streit zwischen der Bau- und der Betriebsverwaltung, daß jede nach der andern sich richten soll. Die Baubehörde sagt, die Betriebsverwaltung verdirbt uns die Bahn, und die Betriebsverwaltung sagt, die Baubehörde hat uns die Bahn zu leicht gebaut. Das ist die Folge der oft beklagten Trennung dieser beiden Branchen.

Abgesehen von der Forderung der Bau- und Betriebsverwaltung, müssen wir die Sache nehmen, wie sie einmal liegt. Hätten wir im Voraus gewußt, sagt die Bauverwaltung, wie stark die Schienen sein sollen, um der jetzigen Anforderung des Verkehrs zu genügen, so hätten wir stärker gebaut. Nun sind aber einmal die Schienen nur auf Locomotive von zwölf Tonnen Schwere berechnet, und nun fragt sich: Welche Aufgabe hat die

Betriebsverwaltung? Hat sie vielleicht Alles an Einem Tage zu befördern, um den Launen der Kaufleute und des Publicums zu genügen? Hat sie die Aufgabe, dadurch  $\frac{1}{4}$  Procent mehr einzunehmen, oder besteht ihre Aufgabe darin, die Bahn in der Weise zu benützen, als es die Verhältnisse erlauben? Ich glaube, jeder gute Verwalter wird auf die Erhaltung seines Capitals vorerst bedacht sein, ehe er daran denkt, wie ihm das Unternehmen  $\frac{1}{4}$  Procent mehr eintragen soll. Ich sage, die Betriebsverwaltung hat eine vollendete Bahn zur Benützung erhalten. Dieß ist ihr Aler, den sie nehmen muß, wie er da ist. Sie darf mit dem etwas größern Ertrage nicht den Ruin von Millionen entschuldigen. Solches steht in keinem Verhältnisse.

Der Herr Regierungs-Commissär hat gesagt, zwei Locomotive werden die Bahn mehr abnutzen als eine. Das wäre richtig, wenn die Locomotive gleiche Schwere hätten. Unsere hohlen Schienen werden von diesen schweren Locomotiven nicht bloß durch die unvermeidliche Friction abgenutzt, sondern förmlich gewalzt und ganz unbrauchbar gemacht. Sie würden noch lange halten, wenn sie nicht durch diese zu schweren Locomotive zu Grunde gerichtet würden. Es handelt sich hier nicht darum, ob durch die Friction der einen oder der andern Maschine eine größere Abnutzung der Schienen stattfindet, sondern darum, ob man diese hohlen Körper gänzlich flach drücken und unbrauchbar machen will.

Man fragt, woher wir wissen, daß die Bahn nur mit zwölf Tonnen schweren Locomotiven betrieben werden soll. Das wissen wir aus den Mittheilungen des Ministeriums des Innern über den Bahnbau. Wenn die Herren unsere Verhandlungen gelesen hätten, so würden sie es auch wissen. Man kann also hier, wo der Ruin des Anlagecapitals auf dem Spiele steht, sich schon darum bekümmern, ob nicht die Betriebsverwaltung durch zweckwidrigen Betrieb zwar etwas mehr Einnahme macht, allein doch unglücklich speculirt.

Wenn der Hr. Regierungs-Commissär uns aber von der Dienstehre der Beamten einer Branche spricht, der man nicht zu nahe treten soll, so bitte ich ihn, doch zu bedenken, daß es sich hier um Millionen handelt. Wir würden schlechte Ver-

treter des Volkes sein, wenn wir uns dadurch abhalten lassen wollten, zu thun was wir für nothwendig halten. Die Sache steht so, daß eine Untersuchung durchaus nothwendig ist. Bleibt nach dieser angestellten Prüfung die Betriebsverwaltung in ihrem Recht, so wird die Ehre ihrer Techniker dann nur um so glänzender da stehen. Ich glaube, die Betriebsverwaltung hat ihre Aufgabe verfehlt, wenn sie darauf pocht, mit Einem Zuge täglich alle Güter transportiren zu können, wenn dieß nur mit dem Ruin der Bahn geschehen konnte. Sie hätte zwei Züge wählen müssen, da, wie ich glaube, die Erhaltung der Bahn viel wichtiger ist, als einige Gulden Mehreinnahme.

Der Herr Regierungs-Commissär hat gesagt, das ist eine technische Frage, und zwar eine der schwierigsten; wie kommt die Budget-Commission dazu, die nichts davon versteht, sich darauf einzulassen? — Ei, gerade darum, weil wir nichts davon verstehen, aber leider sehen, daß die Schienen zu Grunde gehen, müssen wir darauf antragen, daß die Sache von unparteiischen Technikern untersucht werde. Gerade darum ist eine Untersuchung nur um so nothwendiger. Ich ersuche die Kammer, diesen Antrag der Budget-Commission nicht von der Hand zu weisen.

Es bleibt mir noch der Anstand, welchen der Abg. Jungmanns erhoben hat, zu widerlegen. Er glaubt, daß es nicht in dem formellen Recht der Kammer liege, an eine Bewilligung eine Bedingung zu knüpfen. Dieser Einwand ist nicht begründet. Wir haben allerdings dieses Recht, und wenn man es uns absprechen will, so wären wir in der Lage, diese Mittel ganz verweigern zu müssen, weil wir einmal zur Verwaltung das Vertrauen nicht haben können, daß das Geld gut verwendet wird. Ich glaube, es ist besser, daß wir sagen, wir bewilligen das Geld, wir verlangen nur, daß diese Frage, welche die Betriebsverwaltung selbst als höchst schwierig bezeichnet hat, einer nochmaligen Prüfung unterworfen werde. Stößt man sich an dem Wort „Bedingung,“ so mag man „Erwartung“ dafür wählen.

Christ: Der Abgeordnete, der sich gesetzt, hat mich eines Theils meiner Mühe enthoben. Ich bin der Ansicht, wenn die Regierung eine Summe für einen

gewissen Zweck fordert, daß die Kammer in dem Rechte ist, wenn sie sagt, sie wünsche, daß dieses oder jenes dabei beachtet werde. Wer das Recht hat für das Größere, wird auch das kleinere Recht haben. Handelte es sich von Bewilligung der Steuern, dann wäre es etwas anderes; denn die Kammer hat in Gemäßheit einer bestehenden Vorschrift das Recht einmal nicht, an Bewilligung der Steuern Bedingungen zu knüpfen. Allein in dem vorliegenden Fall sind keine Steuern vorhanden, und wird gesagt, statt „unter der Bedingung“ „in der Erwartung“, dann sind nach meiner Ansicht alle Zweifel gehoben. Zu einem Tadel der Regierung liegt kein Grund vor. Die Frage ist eine technische, und zwar eine solche, daß wir nicht aussprechen können, daß die Regierung einen Fehler gemacht habe. Aber gegen den Antrag auf Prüfung der Sache läßt sich nichts sagen, und in dieser Richtung unterstütze ich den Antrag. Ich wollte noch einen Wunsch aussprechen, der eigentlich in dem Antrage schon enthalten ist, daß man nämlich bei Bestellungen von neuen Maschinen auf die inländische Industrie Rücksicht nehmen möge, auf deutsche Industrie, und namentlich auf jene in unserem Lande, damit wir wenigstens von Seite des Staates mit gutem Beispiele andern Regierungen vorangehen. Wir haben keinen Grund mehr, das fremde Fabrikat zu schützen, um so weniger, als das einheimische Erzeugniß in mancher Beziehung dem ausländischen vorzuziehen ist. Man muß die deutsche Industrie zu heben suchen im Interesse des Verkehrs, und dadurch das Zutrauen zu der deutschen Industrie den Fortschritt befördern helfen.

Stöcker: Ich habe mich erhoben, um den Vorschlag des Abg. Jungmanns I. zu unterstützen.

Bostrath Zimmer: Der Herr Berichterstatter hat bemerkt, es bestehe noch der alte Streit zwischen der Bauverwaltung und der Betriebsverwaltung. Nein, meine Herren! es besteht gar kein Streit. Nachdem das Bedürfniß der ausgedehnten Frequenz, wie sie jetzt ist, zu genügen, sich herausgestellt hatte, mußte man schwerere Locomotiven anschaffen. Dieser Streit besteht um so weniger, als die Bauverwaltung selbst schon eben so schwere Maschinen angeschafft hatte, nämlich englische Maschinen,

worüber Sie eine Gewichtsangabe in der Nachweisung über den Eisenbahnbau finden, die übrigens einer Berichtigung bedarf. Jene Maschinen wiegen  $17\frac{1}{2}$  Tonnen nicht weniger, während die Gütertransportmaschinen  $18\frac{3}{8}$  Tonnen wiegen. Es ist also ein sehr geringer Unterschied. Durch Anschaffung dieser Maschinen hat die Bauverwaltung also selbst anerkannt, daß schwere Locomotiven nothwendig seien. Was übrigens die im Commissionsbericht enthaltene Bemerkung betrifft, daß die Schienen für 12 Tonnen schwere Maschinen berechnet seien, so muß ich berichtigen, daß jene ersten Maschinen mehr wiegen, als 12 Tonnen. Sie wiegen nach Ausweis einer ganz genauen Gewichtsermittlung 14 Tonnen. Der Herr Berichterstatter hat die Behauptung hingeworfen, wenn die Betriebsverwaltung solche schwere Maschinen verwendet, so wird die Rentabilität der Bahn in Frage stehen und der Ruin der Bahn ist herbeigeführt. Das ist eine ungegründete Behauptung. Eine neue Prüfung, wie Ihre verehrliche Commission angeordnet haben will, wird zu keinem Resultate führen. Die Frage ist hinreichend untersucht worden. Durch welche Techniker soll die Sache untersucht werden, etwa durch ausländische? Die Prüfung hat durch die Techniker der Betriebsverwaltung, unter Mitwirkung desjenigen Mitgliedes der Oberdirection des Wasser- und Straßenbaues stattgefunden, welches die Anschaffung der Transportmaterialgegenstände früher besorgt hat. Ich glaube, diese Techniker müssen zu Entscheidung dieser Sache competent sein. Welche Gründe hat man wohl gegen die Competenz dieser Techniker vorzutragen?

Was die Beziehung der Locomotiven aus dem Auslande betrifft, so ist diese von sehr günstigem Einfluß auf die inländische Fabrikation gewesen. Meine Herren! ohne das Vorbild englischer Locomotiven von anerkannt guter Construction wären die erfreulichen Fortschritte in der hiesigen Maschinenfabrik wahrscheinlich nicht so schnell gemacht worden. Ich glaube, gerade die inländische Industrie gewinnt dadurch, wenn von Zeit zu Zeit Maschinen von anerkannt guter Construction aus dem Auslande bezogen werden, und es war hierzu um so mehr Grund vorhanden, als man sich überzeugte, daß die

Kessler'sche Fabrik die nöthige Anzahl von Locomotiven in der festgesetzten Zeit nicht liefern konnte.

Die Kammer beschließt nun die Annahme der Commissionsanträge mit der von dem Abg. Weller vorgeschlagenen Modification: statt des Wortes „Bedingung“ das Wort „Erwartung“ zu setzen.

Zu den weitem Positionen unter

§. 2 und 3,

sowie

zu Tit. II. und III.

wird keine Erinnerung gemacht.

Zu IV.

Präsident: Sie bemerken hier, meine Herren! daß die Commission Bericht erstattet über mehrere derselben zugewiesenen Petitionen, die sich auf den vorliegenden Berathungsgegenstand beziehen.

Sie stellt auf Seite 354 des Berichts den Antrag:

„die Petitionen vieler Bürger zu Mannheim, der Handelskammer von Lahr, des Handelsstandes in Pforzheim, der Handelskammer in Freiburg, mehrerer Bürger von Mosbach und mehrerer Bürger von Büchenau, Untergrombach und Obergrombach, Waarentransporttaxen und die Bedachung der Stehwagen betreffend, mit allen ihren Anträgen dem großherzogl. Staatsministerium, und zwar die ersteren empfehlend, und die letztere zur Kenntnißnahme zu überweisen.“

Die Discussion ist eröffnet.

Baum: In den Petitionen, um welche es sich handelt, sind drei Punkte zur Sprache gebracht. Ich will, da die Budget-Commission den ersten und dritten Punkt nach meiner Ansicht richtig behandelt hat, nur über den zweiten Punkt sprechen, worin meiner Meinung nach die Budget-Commission nicht weit genug gegangen ist. Sie glaubt nämlich, daß eine billige Ermäßigung etwa auf 1 Ctr. mit  $\frac{1}{2}$  Ctr. Zuschlag für den Uberschlag eintreten dürfte.

Es ist dieser Punkt nämlich, daß jedes Colli, das auf die Eisenbahn gegeben wird, für zwei Ctr. bezahlt werden muß, wenn es auch weniger wiegt, für den kleinen

Verkehr von großem Schaden. Die Eisenbahn ist ja besonders für den innern und kleinen Verkehr berechnet. Die Großhändler und Spediteure haben allerdings bei dieser Maßregel ihren Nutzen, aber der kleine Gewerbsmann, der nicht in großen Partien kaufen und verkaufen kann, leidet Nachtheile davon. Er wird, wenn diese Maßregel gemildert wird, in Stand gesetzt sein, sich von den Großhändlern etwas mehr zu emancipiren. Er wird oft direct seine Waare beziehen können. Bisher, meine Herren, ist es Uebung gewesen in der Kaufmannswelt, daß man die Waaren, die dem Gütertransport übergeben wurden, und nur einige Pfunde über ein Ctr. Gewicht hatten, für das Mehrgewicht zu  $\frac{1}{8}$  Ctr. befrachtete. Das ist der sogenannte Aufschlag, der nach dem Antrag der Budget-Commission auf  $\frac{1}{2}$  Ctr. gesetzt werden soll.

Ich glaube, es würde dem Dienst auf der Eisenbahn nicht hinderlich sein, wenn man statt eines Centners einen halben Centner annähme als das Minimum, welches ein Waarenballen, der auf die Eisenbahn gebracht wird, bezahlen soll, und wenn man den Aufschlag zu  $\frac{1}{4}$  Ctr. befrachten würde. Es ist dieses von Wichtigkeit für die Gewerbsleute. Es gehen jetzt keine Güterfahren mehr, weil die gewöhnlichen Fuhrleute mit der Eisenbahn nicht concurriren können. Die Kaufleute sind jetzt schon genöthigt, sich bei Versendung ihrer Waaren der Eisenbahn zu bedienen, und es ist darum eine große Härte für diejenigen, die an der Eisenbahn ihren Wohnsitz haben, in welcher Richtung keine Fuhrleute mehr gehen, wenn sie für einen Waarenballen zwei Ctr. Fracht bezahlen müssen, während in andern Theilen des Landes, wohin die Eisenbahn nicht fährt, nur ein Achtelcentner Uebergewicht an Fracht berechnet wird. Es macht die Eisenbahn nicht mehr Geschäfte. Wenn Colli aufgegeben werden, müssen sie in das Verzeichniß eingetragen und spedirt werden. Es macht der Eisenbahn kein weiteres Geschäft, ob sie diese oder jene Zahl an den Wagen anschreibt. Wenn man berücksichtigt, wie es eine Masse von Gegenständen gibt, die ein kleines Gewicht haben, wie z. B. Seidenwaaren, Tabak, feine Gewürze und andere Gegenstände, die in kleinen Paketen verschickt und bezogen werden, weil es nicht möglich ist,

sie in großen Quantitäten zu beziehen: so meine ich, sollte man von dem Reglement Umgang nehmen, das Minimum der Fracht auf einen halben Ctr. und den Zuschlag auf einen Viertelscentner festsetzen. Ich stelle hierauf meinen Antrag und bin im Uebrigen mit dem Antrag der Budget-Commission einverstanden.

Legationsrath v. Böckh: In der nächsten Zukunft wird eine Revision des Güterreglements stattfinden, und es wird hierbei Alles in Erwägung gezogen werden, was man etwa für zweckmäßig hält. Zum Voraus glaube ich übrigens die Bemerkung machen zu können, daß die Regierung sich allerdings auf den Antrag einlassen wird, das Minimum der Fracht mit einem halben Centner und den Zuschlag mit einem Viertelscentner anzunehmen. Sie hat es bei Feststellung des Reglements darum nicht gethan, weil sich die Verwaltung bei der großen Mangelhaftigkeit aller Einrichtungen mit keinem zu großen Detail befassen wollte, und weil sie dachte, daß damit keine so große Nachteile verbunden seien, da ja überall genug Expediteure da sind. Nachdem sich aber bisher die Verhältnisse anders gestaltet haben, wird die Regierung in der Lage sein, rücksichtlich des Waarentransports sich mit einem größeren Detail zu befassen.

Brentano: Die Budget-Commission stellt den Antrag, die genannten Petitionen dem Großh. Staatsministerium, und zwar die ersteren mit Empfehlung, die letztere zur Kenntnißnahme zu überweisen. Was den letztern Antrag der Commission betrifft, so muß ich bemerken, daß dieser nur ein Majoritätsvorschlag ist. Es sieht aus, als wolle man die Forderung der Kaufleute dem Staatsministerium empfehlen, während man die Forderung der armen Leute, die um Schutz bitten gegen Sturm und Unwetter, weniger berücksichtigt wissen will. Ich stelle den Antrag, auch diese Petition mit Empfehlung zu überweisen.

Weil ich nicht mehr zum Wort gekommen bin, als mein Freund Welcker die Bedachung der Stehwagen zur Sprache brachte, so muß ich mir erlauben, Einiges auf die Bemerkung der Regierungs-Commission zu erwidern. Es wurde von dem Herrn Regierungs-Commissär bemerkt, daß man vorerst die Erfahrungen abwarten soll, ehe man mit der Bedachung der Stehwagen beginnt.

Meine Herren! ich glaube, diese Erfahrung ist gemacht, sie ist ausgefallen zum Nachtheil jener armen Klasse. Mir ist aus guter Quelle bekannt, daß im verflossenen Winter ein armer Handwerksbursche auf dem Stehwagen eine Lungenentzündung geholt hat und in das Clinicum von Heidelberg gebracht wurde und dort starb. Schütteln Sie den Kopf nicht, Herr Regierungs-Commissär, das Leben eines Handwerksburschen ist auch etwas werth. Die Rücksicht der Menschlichkeit erfordert es, daß man die armen Leute vor Sturm und Wetter schützt, und es ist nicht gegründet, wenn man von Seiten der Regierungs-Commission bemerkt hat, durch die Bedeckung der Stehwagen werde der Zweck dieser Wagenclasse vereitelt, weil die Leute, die jetzt in der dritten Wagenclasse fahren, sich dann des Stehwagens bedienen würden. Wenn man bloß die Stehwagen verbessern wollte, dann wäre dieser Grund richtig, allein man hat ja die andern Wagenclassen auch verbessert. Uebrigens glaube ich, sollte man darauf gar kein Gewicht legen, wenn es sich darum handelt, armen Leuten eine Erleichterung zu verschaffen. Ich kann Sie versichern, daß in Frankreich bei jeder Concessionsertheilung zum Betrieb einer Eisenbahn die Bedingung gemacht wird, daß im Interesse der Gesundheit der Reisenden keine ungedeckten Wagen angewendet werden dürfen. Schließlich mache ich darauf aufmerksam, daß auf dem aufgelösten Landtag der Herr Oberpostdirector das Versprechen gegeben hat, daß der Versuch, die Stehwagen zu decken, gemacht werden soll.

Bostrath Zimmer: Der Verwaltung ist das Leben eines Handwerksburschen eben so viel werth, wie dasjenige eines jeden andern Reisenden, und wenn ich den Kopf geschüttelt habe, wie der Herr Abgeordnete so eben bemerkt hat, so ist dieß nicht darum geschehen, weil ich etwa diesem Grundsatz nicht huldige. Meine Herren! es können später noch die Stehwagen gedeckt werden, wenn sie sich in dieser Weise als zweckmäßig bewähren sollten. Ich glaube, man sollte nicht so vorschnell sein in Beziehung auf Einrichtungen, deren Zweckmäßigkeit noch nicht bewährt ist, und unter welchen die Rentabilität der Bahn Noth leiden wird.

Christi: Ich unterstütze den Antrag auf empfehlende

Ueberweisung der Petition. Die Gegengründe wegen der Stehwagen lasse ich bei Seite; ich bin nämlich für ungedeckte Stehwagen. Es handelt sich in dieser Sache um das Reglement, welches die Regierung im Jahr 1844 erlassen hat. Da die Regierungs-Commission selbst erklärt, daß eine Revision dieser Verordnung stattfinden werde, so bin ich sehr dafür und wünsche, daß bei der Revision und Wiederverkundigung desselben einige Paragraphen bestimmter gefaßt werden. Dahin gehört auch der §. 15, der von der Entschädigung spricht. Ich weiß nicht, ob man überall die Entschädigung beschränken kann. Entweder hat die Verwaltung sich einen Fehler zu schulden kommen lassen oder nicht. Liegt ein Verschulden von Seiten der Verwaltung vor, so hat sie nicht das Recht, im voraus zu sagen, ich beschränke die Entschädigung, welche ich leisten muß, auf die Summe von 25 fl. Es gibt gar keine Beschränkung in solchen Fällen, sondern der Richter hat darüber zu erkennen, und er wird in Fällen von Beschädigungen, wo die Schuld die Verwaltung trifft, auf den ganzen Ersatz erkennen. Aber auch abgesehen davon, so ist der Paragraph so gefaßt, daß er weder seinem Inhalt noch der Sprache nach vertheidigt werden kann. Die Sprache der Verordnung ist überhaupt eine verunglückte, und ebenso die Fassung. Auch enthält überdies die Sprache beinahe mehr fremde, als deutsche Ausdrücke.

Meyer: Ich muß mir erlauben, einen Uebelstand zur Kenntniß der Regierung zu bringen, mit Bezug auf dasjenige, was so eben der Abg. Christ bemerkt hat. Es sind mir zwei Fälle bekannt, wo Wein auf der Eisenbahn versendet wurde und bei jedem Transport die Fässer Schaden litten. Aber ein strafbarer Fall war der, wo ein Faß angebohrt, Wein abgezapft und die Oeffnung dann mit Brod wieder zugestopft wurde, was offenbar durch das angestellte Personal geschah, worauf die Verwaltung ihr Augenmerk richten möchte.

Bostrath Zimmer: Beschädigungen sind kaum zu vermeiden bei einem großen Transportquantum. Ich will nur bemerken, daß die Ersagleistung für Beschädigungen und Verluste unter diejenigen Punkte gehört, welche bei Revision des Reglements besonders in's Auge gefaßt werden sollen.

Legationsrath v. Böckh: Wer seine Waare gut versichert haben will, hat sich nach §. 16 zu richten, wornach er gegen eine besondere Affecuranzprämie volle Entschädigung erhält.

Blankenhorn-Krafft: Es ist nicht von der Entschädigung gesprochen worden, sondern davon, daß Fässer angezapft worden sind, was ich ebenfalls gehört habe.

Bostrath Zimmer: Dergleichen Fälle werden auf gemachte Anzeige stets streng untersucht und geahndet.

Die Kammer beschließt hierauf, alle oben genannte Petitionen dem großh. Staatsministerium empfehlend zu überweisen.

Der Tagesordnung gemäß erfolgt die Discussion des (auf Seite 421—432 des siebenten Beilagenhefts ersichtlichen) Berichts des Abg. Brentano über den bei Gelegenheit der Discussion des Gesetzes-Entwurfs, die Herstellung eines zweiten Schienengeleises betreffend, von dem Abgeordneten Helmreich gestellten Antrag auf Verwandlung des bad. Schienengeleises in das allgemeine deutsche.

Die Commission schlägt vor, dem Antrag des Abg. Helmreich:

„in einer unterthänigsten Adresse, Se. Königl. Hoheit den Großherzog zu bitten, gnädigst anordnen zu wollen, daß die Frage der Umwandlung durch eine aus Technikern und Eisenbahnbetriebsbeamten gemischte Commission gründlich geprüft, und im befehrenden Fall von der Regierung ein Gesetzesentwurf ausgearbeitet und den jetzt versammelten oder im Herbst auf kurze Zeit zusammenzurufenden Ständen zur Prüfung und Zustimmung vorgelegt werde,“

nicht beizutreten.“

Helmreich: Der Commissionsbericht gibt mir Veranlassung, auf ein Mißverständnis zurückzukommen. Der Commissionsbericht sagt nämlich: „Unterdessen hat sich bei der kurzen Discussion über den Antrag des Abg. Helmreich herausgestellt, daß durch ein Versehen die von der großh. Regierung auf dem Archivariate dieses Hauses deponirten Acten nicht in die Hände der Commission und des Berichterstatters, sondern in jene des Hrn. Antragstellers

gefangten." Meine Herren! ich muß diese Behauptung mit Entschiedenheit zurückweisen. Der Berichterstatter weiß recht gut, wie es mit den Acten gegangen ist. Ich will mir erlauben, die Geschichte der Kammer zu erzählen, und bitte den Berichterstatter, das zu sagen, was wahr ist oder nicht.

Ministerialrath Vogelmann: Es wird genügen, wenn die Kammer weiß, daß die Sache auf verschiedenen Mißverständnissen beruht. Ich z. B. habe auch gewußt, daß die Acten in den Händen des Abg. Helmreich sind; ich war aber der Meinung, der Abg. Helmreich sei Mitglied der Commission.

Helmreich: Ich würde mich nicht darüber beklagt haben, wenn die Sache nicht bereits in öffentliche Blätter übergegangen wäre.

Brentano: Ich will zur Beruhigung des Abg. Helmreich bemerken, daß das Versehen, wovon im Commissionsbericht die Rede ist, nicht auf ihn bezogen wird, sondern auf den Archivar, der dem Abg. Helmreich die Acten zustellte, im Glauben, er sei Mitglied der Eisenbahncommission. Uebrigens will ich noch weiter bemerken, daß diese Acten erst durch Beschluß vom 17. Juni dem Archivar mitgetheilt worden sind, während der Bericht der Commission schon am 3. Juni übergeben worden ist, also den Abg. Helmreich kein Vorwurf treffen kann.

Helmreich: Mit dieser Erklärung des Berichterstatters kann ich mich eher zufrieden geben.

Brentano: Uebrigens wurde der Bericht dem Abg. Helmreich gezeigt, um zu erklären, ob er nichts zu entgegenen habe. Er hat nichts dagegen zu erinnern gehabt.

Helmreich: Diese letztere Bemerkung enthält wieder etwas, was ich nicht auf mir sitzen lassen kann. Der Berichterstatter hat mir in der Eisenbahncommission den Bericht vorgelesen. Ich gestehe, ich habe damals die Stelle nicht so klar verstanden, ich würde mich sonst sogleich dagegen opponirt haben. Ueber die Sache selbst behalte ich mir noch das Wort vor, wenn der Abg. Bader seine Erklärung abgegeben hat.

Bader: Ich will auch in Beziehung auf diese Actenmittheilung sagen, was ich weiß. Es wird zur Beruhigung des Abg. Helmreich dienen. Ich habe Namens der

Commission von der Regierungs-Commission die fraglichen Acten verlangt, und der Abg. Helmreich hat mehreremal die Frage an mich gestellt, ob diese Acten noch nicht an die Commission gekommen seien, er wüßte sie auch einzusehen. Darauf habe ich ihm geantwortet, es habe keinen Anstand, daß er sie einsehe, er möge in dem Archivariat oder bei den Regierungs-Commissären nur selbst Nachfrage halten, worauf er sie dann erhoben und eingesehen hat. Ich wüßte unter diesen Verhältnissen nicht, worüber man dem Abg. Helmreich einen Vorwurf machen könnte. Was die Sache selbst betrifft, so bin ich Mitglied der Commission und konnte wegen Unpäßlichkeit der Berathung über den vorliegenden Antrag der Commission nicht anwohnen. Ich habe früher meine Ansicht in der Commission, wo die Sache mehrmals besprochen wurde, geäußert. Ich kann mit dem Antrag der Commission, wie er hier gestellt ist, nicht einverstanden sein. Mir erscheint die Frage, ob unsere Spurweite in die allgemeine deutsche umgewandelt werden soll, als eine sehr wichtige, die von großen Folgen in Beziehung auf den Verkehr ist, als eine Frage, von welcher große pecuniäre Vortheile oder Nachtheile abhängen, je nachdem man sie beantwortet. Es liegen uns zwei Gutachten verschiedener technischer Behörden vor, nämlich ein Bericht der Betriebsverwaltung und ein Bericht der Bauverwaltung. Diese beiden Berichte widersprechen sich in den Hauptpunkten, nämlich in den Kostenpunkten. Ich glaube, diese Widersprüche müssen vor Allem gehoben werden, bevor man über die Sache selbst urtheilen kann. Es wird dieses nur geschehen können, wenn eine Commission niedergesetzt wird, wie der Abg. Helmreich vorgeschlagen hat, bestehend nicht bloß aus Technikern, sondern auch aus Verwaltungsbeamten, durch deren gemeinschaftliche Erörterung diese Widersprüche gehoben werden. Ich finde also den Antrag des Abg. Helmreich ganz sachgemäß. Wollte man aber sich über die Sache jetzt schon ein Urtheil bilden, so geht nach sorgfältiger Erwägung aller Umstände meine Ansicht dahin, daß die Nachtheile der Verschiedenheit der Spurweiten der jetzigen und künftigen Bahnen in unserem Großherzogthum sehr groß sein werden, und zwar so groß, daß wenn wir auch jetzt die

Spur nicht ändern, die Zukunft uns dazu nöthigen wird. Ich will auf eine umständliche Begründung dieser meiner Ansicht vorderhand nicht eingehen, sondern nur auf mehrere Bemerkungen des Berichts, namentlich in Beziehung auf die Darstellung der Nachteile, die mit der Verschiedenheit der Spurweiten verbunden sind, Einiges äußern. Es ist nämlich auf Seite 425 gesagt: „die großh. Oberdirection des Wasser- und Straßenbaues hebt, wie uns scheint, mit Recht hervor, daß die Betrachtungen der englischen Commission auf unsere Verhältnisse nicht ganz passen, und unterscheidet, ob es sich nur von einer kurzen Bahnstrecke, oder von einer Bahn, welche, wie die badische, 64 Stunden mißt, handelt.“ Ich setze voraus, daß die Herren den englischen Bericht gelesen, und daraus entnommen haben, daß in England bereits die Frage, ob die weite Spur in die enge umgewandelt werden soll, von einer auf den Antrag des Parlaments niedergesetzten Commission erörtert wurde, und daß diese Commission die Nachteile der verschiedenen Spurweiten sehr erheblich gefunden habe. Nun sagt man, unsere Verhältnisse sind anderer Art, als die in England. Mit diesem, durch Nichts belegten Ausspruch wird gar nichts für die gegentheilige Ansicht bewiesen. Ich glaube, in Beziehung auf die Nachteile, welche durch die verschiedenen Spurweiten entstehen, kann kein Land oder nicht leicht eine Bahn wie die unsrige in gleichem Verhältnisse sein, nämlich in einem Verhältnisse, wo die Nachteile stärker oder mehr Verkehrstörend werden, als bei uns. Es wird dieses Jedem klar, wenn er sich denkt, daß sich an unsere Rheinbahn nicht nur in Heidelberg, Durlach und Basel, sondern noch an manchen andern Orten, wie Wiesloch, Bruchsal, Offenburg, Freiburg u. s. w. Bahnen mit anderer Spurweite seiner Zeit anschließen werden. Man geht immer von der Voraussetzung aus, es handle sich nicht blos um eine kurze Bahnstrecke, sondern um eine Bahn von 64 Stunden Länge. Man sagt: wenn die Personenwagen von der Landesgrenze bei Basel bis Mannheim gefahren sind, so muß doch ein Wechsel eintreten. Diese Voraussetzung ist irrig. Man kann nicht die Staatsbahn für sich allein betrachten, sondern die Rheinthalbahn mit allen in dieselbe

einmündenden Bahnen bildet ein Ganzes in der Art, daß die Rheinthalbahn stückweise immer wieder ein Theil der in sie einmündenden Bahnen ist, und bei einer Zerlegung dieses Ganzes in einzelne Theile gibt es dann nicht blos eine Bahn von Basel nach Heidelberg und Mannheim, sondern eine Bahn von Freiburg nach Waldshut, von Offenburg nach Pforzheim, von Karlsruhe nach Donaueschingen u. c., und diese Bahnen sind dann alle in ihrem Fortgang unterbrochen.

In England wurde die Untersuchung der Urtheile der verschiedenen Spurweiten in der Art bewerkstelligt, daß man die Nachteile erwog, die in Beziehung auf den Personen- und den Waarenverkehr, sowie auf den Transport von Truppen entstehen können. Blicke ich bei uns auf die Folgen der verschiedenen Transportgattungen, so glaube ich, daß die Umladung oder der Uebergang der Personen von einem Wagen in den andern in Folge einer veränderten Spur immer von großer Belästigung für die Reisenden sein wird, und zwar in der Art, daß solche Umladungen, z. B. zur Nachtzeit, in einem und demselben Bahnhof selbst ohne Gefährdung der Sicherheit nicht stattfinden können. Dieser Nachtheil wird aber immerhin nicht so erheblich in Beziehung auf den Personenverkehr sein, als er es in Beziehung auf den Waarenverkehr sein muß. Alle Behauptungen, wie sie Seite 426 des Berichts stehen, gehen sämmtlich wieder von der Voraussetzung aus, daß man immer nur von Basel nach Heidelberg fahre, und darauf stügt man dann das weitere Raisonnement, daß an einem Ort ein Wagenwechsel stattfinden müsse, und daß dieser Wechsel füglich da stattfinden soll, wo die Verwaltung eine andere wird. Gleiches gilt auch, sagt der Commissionsbericht, von den Gepäckwagen, den Wagen zum Transport von Equipagen, Pferden und andern Thieren. Weiter heißt es da: „Es ist nun nicht zu läugnen, daß die Ueberladung von Pferden und anderen Thieren mit großen Nachtheilen verknüpft sein mag, allein es ist doch auch nicht zu übersehen, daß der Transport von Thieren nicht ununterbrochen von einem Ende Deutschlands bis zum andern stattfinden kann, daß vielmehr eine Unterbrechung in der Natur der Sache begründet ist.“ Nun

kann man allerdings der Commission zugeben, daß solche Transporte mit Thieren von einem Ende Deutschlands zum andern nicht ununterbrochen stattfinden werden. Aber sie werden stattfinden sollen zwischen Orten, die nur wenige Stunden von einander entfernt sind, und diese kurze Bahnstrecken werden nicht zusammenhängend sein. Ich setze den Fall, daß ein großer Transport von Rindvieh auf der Kinzigthalbahn nach Straßburg geführt wird; dieser Transport kommt z. B. in Hausach auf die Bahn. Wenn diese Zweigbahn eine andere Spurweite hat, so muß in Offenburg umgeladen werden, um in einer weitem halben Stunde nach Straßburg zu kommen. Meine Herren! die Nothwendigkeit dieses Umladens wird dann an diesen Orten den Transport von Vieh auf der Eisenbahn unmöglich machen. Ich will durch ein anderes Beispiel anschaulich machen, daß die verschiedenen Spurweiten besonders auf den Waarentransport sehr störend einwirken müssen. Es ist bekannt, daß aus der Pforzheimer Gegend viel geschnittenes Holz an den Rhein geführt wird. Man bezahlt von dem Cubikfuß 6—9 fr. Fracht bis an den Rhein, was viel ist. Nun ist kein Zweifel, wenn einmal von Pforzheim aus nach Durlach eine Bahn im Betrieb ist, der Transport viel wohlfeiler auf der Eisenbahn geschehen könnte; dieses aber immer nur, wenn von Pforzheim bis an den Rhein gefahren werden kann, ohne daß eine Umladung stattfinden hat. Wird eine Umladung nöthig, dann ist das Weniger der Kosten durch die Kosten der Umladung wieder aufgehoben oder gar noch überwogen. So gibt es eine Menge Etablissements im Lande, denen die Bahn nur dann zu statten kommen wird, wenn die Nebenbahnen mit der Hauptbahn in einer nicht unterbrochenen Verbindung stehen. In Beziehung auf den Mißstand beim Transport von Militär schlägt man vor, einen weiteren Schienenstrang auf der betreffenden Strecke von Rastatt bis Durlach einzulegen. Ich halte das Einlegen eines solchen Schienenstranges für ein an und für sich unsicheres Auskunftsmitel; ich halte es aber für ganz unzulässig in den Bahnhöfen selbst. Schon jetzt wird die Sicherheit durch die in den Bahnhöfen sich kreuzenden Ausweichungen häufig gefährdet. Durch die Einlegung von einzelnen

Strängen würde sich die Gefährdung nicht bloß für die außerordentlichen, sondern für die ordentlichen Fahrten unendlich vermehren.

Ueber die englischen Parlamentsbeschlüsse sind in den neuesten technischen Journalen Gutachten der angesehensten Techniker Englands enthalten; beinahe alle sprechen sich entschieden für Gleichheit der Spurweite aus; wo man verschiedene schon habe, müsse man eben die gleichen Spurweiten durch Umbau herstellen, mit welchen Opfern dieses auch verbunden sein möge. Einer der angesehensten englischen Techniker bemerkt bei diesem Anlasse, er sei überzeugt, daß Baden, wenn es sich jetzt auch noch sträube, in der nächsten Zeit genöthigt sein werde, seine, von den Spuren des übrigen Deutschlands abweichende Spur in die allgemeine deutsche umzuwandeln. Es bringen dieß alle Verhältnisse mit sich; die Anforderungen des Verkehrs machen es zur Nothwendigkeit.

Wie ich am Anfang meines Vortrags bemerkt habe: nach meiner Meinung kommt es darauf an, den Kostenpunkt festzustellen, nämlich möglichst genau zu ermitteln, welche Kosten die Aenderung der Spurweite fordert, wenn sie jetzt vorgenommen wird, und welche Kosten nothwendig sein werden, wenn man sie erst in einer künftigen Zeit, nachdem die jetzt noch unvollendeten Bauten des doppelten Geleises der Bahnhöfe u. s. w. vollendet sein werden, vornehmen wird. Mit dieser Frage hängt dann nothwendig zusammen die Frage, ist ein doppeltes Geleise zwischen Mannheim und Heidelberg nöthig? Denn auch die Bauverwaltung sagt in ihrem Gutachten, wenn ein doppeltes Geleise auf der Strecke zwischen Mannheim und Heidelberg nothwendig werde, so vermehren sich die Kosten bei einer späteren Ausführung um eine Million. Uebrigens weist die Bauverwaltung die Aenderung der Spur nicht geradezu von der Hand, sie will nur keinen Antrag darauf stellen.

Der Unterschied, wenn wir jetzt bauen oder erst nach einigen Jahren, wenn nämlich das zweite Geleise vollkommen ausgebaut ist, beträgt 700,000 fl. Eine Haupttrücksicht in Beziehung auf die Frage, ob man jetzt umbauen soll oder erst später, liegt auch darin, ob nämlich der Betrieb mehr gestört wird, wenn gleich jetzt umgebaut wird oder

wenn man später baut. Ich glaube, es liegt in der Natur der Sache, daß wir eine größere Störung im Betrieb zu befürchten haben, wenn wir später umbauen; indessen müssen die Techniker dieses am besten zu beurtheilen wissen. Die beiden Behörden sind auch hierin verschiedener Meinung. Nämlich die Betriebsverwaltung sagt, es werde keine Unterbrechung des Verkehrs stattfinden, dagegen scheint die Bauverwaltung diese zu besorgen. Darüber können Laien nicht urtheilen, sondern die technischen Behörden müssen sich darüber vereinbaren.

Ich will nur noch anführen, daß ich dem Antrag des Abg. Helmreich, insofern beitrete, daß die Frage, ob das Geleise jetzt geändert werden soll, noch einer weitem Prüfung unterstellt werde. Wenn ich diesem Antrag beistimme, so muß ich mich zugleich dagegen verwahren, wie der Abg. Helmreich auch gethan hat, als wolle ich der Baubehörde einen Vorwurf darüber machen, daß sie das weite Geleise gewählt hat. Man muß sich, wie der Berichterstatter bemerkte, bei Prüfung dieser Frage auf den Standpunkt der Vergangenheit stellen, und wenn man von diesem Standpunkt aus die Sache betrachtet, so wird Jeder, der das in den Nachweisungen von 1844 S. 134 enthaltene Gutachten liest, sagen, man mußte so bauen, wie man gebaut hat. Ich stimme überhaupt nicht in die Klagen ein, die gegen die Baubehörde in diesem Hause von Einzelnen von Zeit zu Zeit erhoben werden.

Die Commission des Landtags von 1842 erklärte in ihrem Berichte, sie gehe von dem Grundsatz aus, man müsse dauerhaft und sparsam, aber nicht ärmlich und jedenfalls so bauen, daß der große Zweck, der erreicht werden soll, auch erzielt wird, und daß der Bau, der durch die ganze Bahn hinzieht, hinsichtlich des Baugeschmacks als Muster für Privatgebäude dienen könne. Diese Ansicht halte ich auch jetzt noch für die allein richtige, und wenn man davon ausgeht, so verdient die Baubehörde, im Ganzen genommen, gewiß nur lobende Anerkennung und Dank. Es ist damit nicht gesagt, daß nicht, wenn Alles genau vorausgesehen und voraus berechnet werden könnte, da oder dort Eines oder das Andere hätte anders gemacht oder Etwas hätte erspart

werden können; aber, meine Herren, bei Ausführung von Bauten von solchem Umfange sind dieß dem Ganzen gegenüber Kleinigkeiten, die gar nicht in Betracht kommen können. Ich glaube also, die Baubehörde und Alle, welche bei dem Bau der Bahn mitgewirkt haben, werden ihre verdiente Anerkennung finden.

Christ: Ich beginne mit dem Satz, mit welchem der Abg. Bader geendet hat, nämlich damit, daß unsere Eisenbahnverwaltung in jeder Beziehung eine vorzügliche ist, welcher Vorzüglichkeit aber nicht entgegensteht, daß wir hier und da einige Wünsche haben. Die Verwaltung ist vortrefflich, und ich glaube, die Zeit wird ein Urtheil darüber sprechen. Wenn ich dem Antrag des Abg. Helmreich nicht beitreten kann, so bestimmt mich gerade dazu derselbe Grund, den er für seinen Antrag angeführt hat, indem er die Sache auf den Stand vom Jahr 1838 zurücksetzt, und einen Tadel dagegen ausspricht, daß man das enge Geleise nicht gewählt hat. Damals, als wir in Beziehung auf die große Bewegung in Errichtung von Eisenbahnen Deutschland vorangegangen sind, damals, als die Frage über die Spurwahl erörtert wurde, stand die Sache so, daß man erwarten durfte, die übrigen deutschen Bahnen werden dasselbe Geleise annehmen, das wir gewählt haben. Dieses Geleisesystem war damals als das beste anerkannt, und darum wurde es gewählt. Der Umstand, daß die norddeutschen Staaten unser Geleise nicht gewählt haben, kann als Unglück betrachtet werden, aber es kann keinen Grund abgeben, unsere Bauverwaltung darob zu tadeln oder ihr einen Fehler vorzuwerfen. Wäre die Sache jetzt noch zu machen, so ist allerdings kein Zweifel, daß wir das allgemeine deutsche Geleise wählen würden. Ich wünsche, daß für ganz Deutschland ein gleiches Geleise bestünde, aber wir haben einmal ein anderes Geleise als die übrigen Staaten, und wir haben die Sache nicht verschuldet. Jetzt handelt sich's einfach davon: sollen wir unser Geleise ändern? und ich glaube nein. Wenn man eine Prüfung darüber anstellen will, wie der Abg. Bader verlangt, so bin ich gegen diese Prüfung nicht; aber wenn es sich darum handeln sollte, den ganzen Bau unserer Bahn zu verändern, so müßte ich mich dagegen erklären. Ich glaube

wir haben bei unserm System nichts verloren und werden nichts verlieren, und ich halte die Besorgnisse der Abg. Bader und Helmreich nicht für begründet. Es ist natürlich, daß dieselben Wagen nicht durch ganz Deutschland durchgehen können. Einmal ist doch eine Umpackung notwendig, das liegt in der Natur der Sache. Die badische Betriebsverwaltung wird ihre Wagen nicht in die sächsischen Länder gehen lassen. Ich glaube, wenn wir auch eine gleiche Spurweite mit andern Staaten hätten, an der Grenze würde doch ungepackt werden müssen.

Auf der andern Seite, meine Herren, glaube ich, wie der Abg. Weller richtig ausgeführt hat, nicht, daß die Rentabilität der Bahn dadurch gewinnen würde, wenn wir das enge Geleise hätten. Ich glaube überhaupt, daß unvorhergesehene Lasten uns auf den Rücken kommen werden und die Rentabilität herunter kommen wird. Jetzt, nachdem wir so große Kosten gemacht haben, wollen wir keinen weitem Aufwand auf die Bahn machen, um eine Umwandlung des Geleises zu bewirken. Die Zeit ist erfindungsreich. Sie hat bereits Mittel angegeben, sie wird weitere angeben; und wenn solche Mittel vorhanden sind, dann wäre das Geld verschleudert. Im Allgemeinen bin ich also gegen den Antrag der Abg. Bader und Helmreich.

Jedenfalls ist die Frage, wenn einmal das Schienennetz durch ganz Deutschland festgesetzt ist, zu prüfen, ob das Schienengeleise, das wir haben, zum Vortheil oder zum Nachtheil unseres Landes gereicht. Sollte sich herausstellen, daß wir einen Nachtheil erleiden in Beziehung auf Handel und Wandel und die Industrie, so können wir den Umbau immer noch beschließen. Wir denken in unserm Deutschland alle Augenblicke daran, daß die Franzosen kommen, daß wir uns zur Flucht richten müssen. Ein solcher Gedanke schon ist verwerflich. Warten wir also die Zeit ab. Für jetzt ist kein Grund vorhanden, eine Aenderung des Systems eintreten zu lassen. Ich erkläre mich für den Antrag der Commission.

Kapp: Ich theile die Ansicht des Abg. Christ. Die Frage ist überhaupt schwierig; die Verhandlungen darüber sind bekannt. Das Resultat der Prüfung der in England

niedergesetzten Commission war für die schmale Spur, es sind aber auch Gegenerörterungen in England gemacht worden. Man wollte beweisen, daß jenes Urtheil davon abhängt, daß das System der schmalen Spur in England überwiegend sei. Ich kann mich darauf beschränken, zur Erwägung zu geben, ob nicht bei der Kinzigthalbahn in Anbetracht ihrer Fortsetzungen u. die schmale Spur zu wählen sein wird. Ich werfe dies nur als Frage hin, da ich mir über die Sache selbst noch nicht im Klaren bin.

Bader: Ich sage, es wird kein Unternehmer eine andere Spur wählen, als die allgemeine deutsche.

Helmreich: Zuerst muß ich abermals Einiges berichtigen in Beziehung auf das, was ich vorgetragen habe. Sowohl der Berichterstatter als der Abg. Christ haben bemerkt, daß ich der Bauverwaltung Vorwürfe gemacht habe. Die beiden Herren müssen meinen Antrag nicht genau gelesen haben. Es steht dort deutlich:

„Man spricht davon, daß man erst nach langer  
„Prüfung sich zur Annahme dieses Schienengeleises  
„entschieden und es besonders aus dem Grunde an-  
„genommen, weil man bei  $5\frac{1}{3}$  bad. Fuß Spurweite  
„die Dampfwagen bedeutend stärker in ihrem innern  
„Theilen bauen könne, was bei Gebirgsbahnen von  
„Wesenheit sei, wo man Steigungen von 3 Procent  
„nur mittelst sehr schwerer Maschinen überwinden  
„könne. Ich gebe das zu, ich gebe es aber nur zu  
„für Maschinen, deren Cylinder innen liegen müs-  
„sen; legt man sie aber außen hin, so ist ein Spur-  
„geleise von 4 Fuß  $8\frac{1}{2}$  Zoll ganz eben so geeignet,  
„kräftige Maschinen zu construiren, als eines von  
„ $5\frac{1}{3}$  bad. Fuß.“

Nun wende ich mich gegen die Bemerkungen des Abg. Christ. Er scheint auch ein Anhänger des künstlichen Stappels zu sein. Nach seinen Ansichten würden wir unsere Chaussees nicht gebaut haben; er würde sagen, es ist besser, wenn Pöcher in den Chaussees sind, dann brechen die Leute ihre Wagen, und dann hat der Wagner und der Schmied zu thun. Ich konnte mich bei Durchlesung des Berichts des Gefühles nicht erwehren, daß man sich gegen mich und gegen meinen Antrag erklärt

hat. Die Herren müssen empfindlicher gewesen sein, als der Benjamin, dem man vorwirft, daß er es sei. Sie sagen, ich habe Ihnen Vorwürfe machen sollen, weil Sie den Antrag nicht gestellt haben. Wenn man den Sag, wie ich ihn in meinem Antrag wegen eines andern Schienengeleises gestellt habe, umkehrt, so hätten die Herren auf die Zugrichtung, wie ich in meinem Antrag berührt habe, eingehen können. Nun sagt die Commission:

„Obgleich Ihre Commission, meine Herren, keine „Gelegenheit vorbeigehen lassen wird, den Abschluß „des Main-Neckar-Bahnvertrages, welchen der Mo- „tionssteller ohne Uebertreibung ein Attentat gegen „die Landesinteressen nennt, tief zu beklagen, kann „sie doch der Ansicht nicht beipflichten, daß man von „der ursprünglichen Zugrichtung über Schwegingen „und Baghäusel nicht hätte abgehen sollen.“

Hätten die Herren von der Commission deutlich gelesen, was ich gesagt habe, so würden sie gefunden haben, daß ich das Nämliche sagte, was sie. Ich habe gesagt, es möchte, was die Zugrichtung betrifft, die gewählt worden ist, im Interesse der Einnahme gerechtfertigt gewesen sein.

Meine Herren! Warum ich diesen Passus aufgenommen habe in Beziehung auf Mannheim, kommt daher, weil ich in der Kammer vielfach die Ansicht vernommen habe, daß für die Stadt Mannheim entsetzlich viel geschehen sei. Ich habe herausheben wollen, daß man aus Mannheim, wenn die Zugrichtung über Schwegingen gewählt worden wäre, einen Handelsplatz hätte machen können, was jetzt nicht der Fall ist. Meine Herren! Im Interesse des Landes sollte dahin gewirkt werden, daß Mannheim ein Handelsplatz wird. Man muß suchen, die Einwohner steuerfähig zu machen; wenn man die Steuercapitalien verdoppeln kann, so liegt dies im Interesse der Steuercasse.

Der Commissionsbericht sagt weiter:

„Der Behauptung, daß die Unachtsamkeit der Re- „gierung von 1840 daran die Schuld trage, daß „auf der badischen Eisenbahn ein Schienengeleise von „anderer Spurweite sich befinde, als auf den andern „deutschen Bahnen, vermögen wir nicht beizutreten.“

Ich glaube, daß der Berichterstatter von Rastatt oder

Verhandlungen der 2. Kammer von 1846. 106 Protokoll.

Bruchsal aus nicht darauf Acht gegeben hat, ob wir ein anderes Spurgeleise haben, als andere deutsche Staaten; daß aber eine Regierung, die die Hand am Puls der Zeit haben will, darauf sehen mußte, daß die andern Staaten ein anderes Geleise annehmen, ist gewiß. Ich kann sie davon nicht freisprechen. Dagegen liegt für die jetzige Regierung die Sache freilich anders. Wenn es sich darum handelt, ein so großes Capital auszulegen, so möchte dies einigem Bedenken unterliegen. Ich habe die Kosten zu 1,200,000 fl. berechnet. Hätte man im Jahr 1840 das allgemeine Geleise angenommen, so wäre es mit wenigen tausend Gulden geschehen gewesen.

Nun sagt man weiter:

„Die Sorgfalt für die Sicherheit des Verkehrs und „der die Eisenbahn benützenden Reisenden verdient „wohl eher Anerkennung, als der nicht vorauszu- „sehende Umstand, daß unser Beispiel keine Nach- „ahmung fand, Tadel verdienen könnte.“

Hier tritt der Berichterstatter Dem bei, was der Abg. Kapp bei Gelegenheit der Begründung meines Antrags gesagt hat, als ob diese fünf Zoll breitere Spur zur Sicherheit der Reisenden etwas beitragen könnte. Meine Herren! Gerade in dem englischen Gutachten ist niedergelegt, daß die wenigsten Unglücksfälle auf den schmalen Spuren vorkommen. (Christ: Daran ist die Schmalheit des Geleises nicht schuld.)

Meine Herren! Etwas mißlicher dürfte der Spurwechsel in Beziehung auf die Güterzüge sein. Hier hat sich die Commission nicht darauf eingelassen, etwas gegen mich zu sagen in Beziehung auf den Grenzverkehr. Hier, glaube ich, ist mein Antrag am begründetsten und schlagendsten. Die Commission sagt:

„Auf unserer Bahn werden größtentheils Colonial- „waaren, Baumwolle, Landesproducte und dergl. „verführt, welche ohnedies nicht direct per Eisenbahn „von dem Orte ihrer Absendung kommen, welche „seit her immer umgeladen werden mußten, größten- „theils per Schiff bis nach Mannheim kommen, und „durch das Umladen nicht leicht großen Schaden „erleiden können.“

Woher die Güter kommen werden, worin sie bestehen,

dies heute schon zu entscheiden, möchte eine Schwierigkeit sein. Hier kommt der Berichterstatter auf den künstlichen Stappel, wenn er sagt:

„Auf der andern Seite glaubten wir aber namentlich erwägen zu müssen, daß der Umladepfad im Inlande ist, daß somit gerade wir den Vortheil des Umladens haben, und daß, wenn auch für die Waarenversender ein ununterbrochener Transport der Waaren erwünschter sein möchte, ihnen doch nichts Anderes übrig bleibt, als sich unserer Bahn zu bedienen.“

Ei, Herr Berichterstatter, würde es nicht besser gewesen sein, man hätte gleich drei verschiedene Spuren genommen? Dann wäre der Vortheil noch größer geworden, man hätte dann öfter umladen können. Dann heißt es ferner:

„Die Punkte, an welchen in einem Kriege mit Frankreich die feindlichen Truppen den deutschen Boden zu gewinnen suchen würden, sind bekannt, und auf sie müßte schon zum Voraus das Augenmerk der deutschen Befehlshaber gelenkt sein.“

Ich glaube, mit dieser Theorie der Taktik hätte der Berichterstatter die Schlacht bei Hanau auch verloren. In Beziehung auf die Benützung der Gutachten der englischen Commission erlaube ich mir zu bemerken: Was würden Sie dazu sagen, meine Herren, wenn ich das Corpus juris aufschläge, und daraus eine juristische, verwickelte Frage entscheiden wollte? Glauben Sie, daß dies mir möglich wäre? Der Berichterstatter hat mir zeigen wollen, daß er die Eisenbahnzeitungen, welche den Acten beigelegt haben, gelesen hat. Zuletzt hat er aber nur die Stellen, die unpractisch sind, aufgeführt, aber einen Punkt, der mir von Wichtigkeit schien, und worüber ich lange nachgedacht habe, nämlich die Umlegung der Bahn ohne Aenderung an Locomotiven und Wagen, hat der Berichterstatter vollständig übersehen. Ich wollte in dieser Beziehung einen Antrag stellen, ich bin aber davon zurückgekommen, weil ich bei Berechnung der Kosten gefunden habe, daß dies theurer zu stehen käme, als wenn man die Aenderung des Schienengeleises vornimmt.

Im Bericht heißt es weiter:

„Das Umlegen der Schienen läßt sich nicht in der

„Art bewerkstelligen, daß nur ein Schienensfrang gerückt zu werden braucht, sondern es müssen beide gegen einander gerückt werden.“

Meine Herren! Geben Sie Acht, was der Herr Berichterstatter weiter sagt:

„Der Bahndamm ist nämlich so gebaut, daß der Schwerpunkt in der Mitte jedes Geleises sich befindet.“

Meine Herren! Was soll das heißen? Wie ist es möglich, daß der Schwerpunkt in der Mitte jedes Geleises sich befindet? Meine Herren! Ich habe Statik gehört auf der polytechnischen Schule und glaube, auch etwas davon begriffen zu haben; daß aber ein fester mathematischer Gegenstand zwei Schwerpunkte haben könne, davon habe ich nie etwas gehört.

Was die Kosten der Umlegung betrifft, so hat der Berichterstatter nicht einmal gewürdigt, von den Kosten zu sprechen, die ich im Gegensatz von der Betriebs- und Bauverwaltung angenommen habe. Ich habe damals gesagt, mir scheine, daß die Betriebsverwaltung in diesem Fall competent sei, der zu ihrem Geschäftskreis gehöre. Die Bauverwaltung ist besonders darum gegen die Umlegung der Bahn, weil sie nicht eingestehen will, daß sie einen Fehler gemacht hat. Dieses steht in Verbindung mit Dem, was man von deutschen Staatsmännern sagt, die, wenn auch das ganze Land zu Grunde geht, nicht eingestehen wollen, daß sie einen Fehler gemacht haben.

Ich bin der Ueberzeugung, unsere Bahn muß umgebaut werden. Wenn es nicht bald geschieht, dann werden die Nachteile später schwer auf dem Land lasten. Man sagt zwar, man könne auch später die Bahn umlegen, und dann werde das Betriebsmaterial unsern umliegenden Ländern zu Hülfe kommen können. Aber diese lachen darüber, daß wir ein anderes Geleise haben; sie sagen: Habt ihr einen Fehler gemacht, so büßt ihn auch.

Ich wiederhole meinen Antrag, und eventuell mache ich den weitem Vorschlag:

„Die Regierung wolle dafür sorgen, daß wenigstens keine Bauten mehr vorgenommen werden, die verloren wären, wenn man nach reifer Ueberlegung der Sache später doch zu der Ansicht kommt, daß umgebaut werden muß.“

In dem Bericht des Abg. Dennig ist für das zweite Geleise von Mannheim nach Heidelberg schon ein Kostenbetrag aufgenommen. Ich wünsche, daß die Regierung erwägen möchte, ob es nicht rätlich wäre, den Bau des zweiten Geleises zu unterlassen. Ich glaube, wenn diese Strecke das zweite Geleise auch nicht hat, es wird dies kein Schaden sein, und ebenso wünsche ich, daß in den Bahnhöfen nur provisorische Vorrichtungen gemacht werden, deren Kostenbeträge nicht bedeutend wären.

Endlich habe ich den Wunsch, daß, wenn sich eine andere ausländische Bahn an die unsrige anschließt, dieselbe durch den Vertrag gehalten sein soll, das schmale Geleise anzunehmen, damit wir wenigstens die Umladung im Lande selbst haben.

Ministerialrath Vogelmann: Ich muß hier bemerken, daß die Regierung über diesen Gegenstand noch keine entscheidende Meinung gefaßt hat. Sie hat nur die Berichte beider technischer Behörden der Budget-Commission mitgetheilt, weil es ihr angemessen schien, nicht nur die Meinung der Budget-Commission, sondern auch der Kammer darüber zu hören.

So viel kann ich Ihnen im Voraus sagen, daß die Regierung eine Entscheidung in dieser Sache nicht so leicht hin treffen wird, daß wir nicht so leicht hin unser System verlassen und zu einem andern übergehen. Vorher müssen die Nachtheile genau erörtert, es muß der Kostenpunkt festgestellt sein, und ebenso müssen die Vortheile der Aenderung klar am Tag liegen. Dann erst könnte die Regierung eine Entscheidung treffen.

Daß eine solche Prüfung durch gemischte oder andere Commissionen nicht so leicht und so schnell fertig werden wird, haben auch die Herren anerkannt, die dem Commissionsantrag entgegneten. Selbst diese Herren glauben — und sie werden noch in ihrer Meinung bestärkt werden, wenn sie auf die Verhandlungen in England hinblicken — daß eine solche Commission mit ihrer Prüfung nicht so schnell fertig wird, als für uns nothwendig ist, mit dem zweiten Schienengeleise im Bau fortzufahren. Dieser Bau muß fortgesetzt werden, sonst kommen wir in Störungen. Sie mögen beschließen was Sie wollen, die Regierung behält sich ihre Entscheidung vor, und

wird sie dahin ausfallen, daß sie sich zum Umbau der Bahn entschließt, so bekommt die Kammer eine Vorlage.

Ueber den Streit, den der Abg. Helmreich mit dem Berichterstatter angefangen hat, will ich mich nicht äußern. Im Allgemeinen aber muß ich bemerken, daß die Gründe, die der Berichterstatter gegen den Umbau der Bahn in den Bericht aufgenommen hat, mir sehr wichtig scheinen.

Brentano: Daß ich die englischen Gutachten nur citirt habe, dazu habe ich meinen guten Grund, weil ich das Corpus juris studirt habe, aber nicht auf der polytechnischen Schule war. Im Allgemeinen handelt es sich um die Frage: Sind jetzt schon Gründe vorhanden, daß wir zu einer so großartigen Maßregel schreiten sollen? Diese Frage muß verneint werden, und zwar aus dem Grund, weil wir die Folgen des bisherigen Zustandes noch nicht erwägen können, weil wir abwarten müssen, bis bessere Erfahrungen gemacht sind. Das ist der einzige Grund, aus dem Sie dem Antrag der Commission beistimmen können.

Bader: Meine Meinung ist die, die Acten sind noch nicht reif, um eine Entscheidung fassen zu können.

Der Antrag des Abg. Bader,

„daß die Regierung gebeten werden soll, die Frage über die Zweckmäßigkeit einer Spurumänderung prüfen zu lassen,“

wird bei der hierauf erfolgenden Abstimmung mit einer an Stimmeneinhelligkeit grenzenden Majorität verworfen, dagegen

der Antrag der Commission angenommen.

Es erfolgt hierauf die Discussion des (auf Seite 227—230 des 7. Beilagenheftes ersichtlichen) Berichts des Abg. Brentano über den Gesetzentwurf, die Herstellung eines zweiten Schienengeleises auf der badischen Bahn betr.

Die Commission schlägt vor, den Art. 1 so zu fassen:

„Zum fernern Vollzuge des Gesetzes vom 29. März 1838 Art. 3 soll auf der Bahnstrecke von Durlach bis Mannheim und von Offenburg bis zur Schweizergrenze das zweite Schienengeleise angelegt werden.“

Ministerialrath Vogelmann: Meine Herren! Es ist seit mehreren Landtagen, seitdem nämlich an dem zweiten

Geleise gebaut wird, fortlaufend immer ein Gesetz vorgelegt worden, durch welches die Mittel zum Weiterbau verlangt wurden. Es ist dieß eigentlich nicht nothwendig, weil das erste Hauptgesetz von 1838 über den Bau der Eisenbahn bereits die Bestimmung enthält, daß ein zweites Geleise gebaut werden soll. Es kann also mit den Gesetzentwürfen, die bisher vorgelegt worden sind, nichts Anderes bezweckt worden sein, als die Mittel zu erhalten für den Bau der weiter bezeichneten Strecke. Es hat diesmal die Regierung die Mittel verlangt für den Rest unserer Bahnstrecke, und auch für die Strecke von Mannheim nach Heidelberg, letzteres eventuell für den Fall, daß der Ausbau in der laufenden Budgetperiode nothwendig wird. Sie hat darum die beiden Paragraphen getrennt, weil bei ihr noch Untersuchungen darüber im Laufe sind, ob die Strecke zwischen Mannheim und Heidelberg nicht durch Einlegung eines dritten Schienenstranges in der Art hergerichtet werden könnte, daß ein doppeltes Geleise nicht nothwendig ist. Die Verhandlungen darüber sind noch nicht geschlossen. So lange die Untersuchung noch kein Resultat geliefert hat, kann die Regierung sich nicht dahin verpflichten, daß sie auch im Laufe dieser Budgetperiode die Sache ausführt. Sie muß das Resultat der nähern Prüfung abwarten. Geht das bezeichnete Verfahren an, so kann sie etwas ersparen, geht es nicht an, dann natürlich muß sie das doppelte Geleise bauen. Die bezeichnete Einrichtung besteht in dem Bahnhof zu Mannheim selbst. Es ist dabei keine Excentrik nothwendig. Die Wagen der Main-Neckar-Eisenbahn und unserer Eisenbahn können hinter einander ankommen und abgehen. Es gewährt diese Einrichtung die größte Sicherheit.

Weller: Meine Herren! Es ist kein Grund vorhanden, die Strecke von Mannheim und Heidelberg bei Bewilligung der Mittel für das zweite Geleise auszuschließen. Zwischen diesen beiden Städten ist das zweite Geleise eben so nothwendig, als im ganzen übrigen Lande, ja ich behaupte, es ist hier am allernothwendigsten. Das hat die Regierung selbst ausgesprochen, indem sie zwischen Appenweier und Kehl schon vor einem Jahr das zweite Geleise herstellen ließ, weil sie eingesehen hat, daß

die Züge auf dieser Zweigbahn ohne dieses sonst nicht immer zur gehörigen Zeit von Straßburg in Appenweier ankommen und, mit den Hauptzügen vereint, weiter gehen können. Dasselbe Verhältniß findet statt auf der Zweigbahn zwischen Mannheim und Heidelberg. Der Hauptzug kommt von Frankfurt, und geht über Heidelberg resp. Friedrichsfeld in's Oberland und umgekehrt. Es ist daher durchaus nothwendig, daß der Nebenzug, der mit einer besondern Locomotive betrieben wird, vor der Abfahrt des Hauptzuges in Friedrichsfeld resp. Heidelberg angekommen sei, wenn nicht die Reisenden, die von Mannheim kommen, dort sitzen bleiben sollen. Das wäre aber einer der größten Nachtheile für die Stadt Mannheim, weil sich dadurch Alles von Mannheim wegzöge. Der Reisende, der in Frankfurt oder Basel auf die Eisenbahn gestiegen ist, wird Mannheim nicht besuchen, wenn er befürchten muß, nicht rechtzeitig und sicher weiter befördert zu werden. Ich kann mir nur Einen Grund denken, warum die Regierung auch diese Strecke nicht bauen will. Sie will nicht eingestehen, daß sie bei Abschluß des Friedrichsfelder Vertrags einen großen Fehler gemacht hat, daß sie die Hälfte des Bahndamms verkaufte. Sie fürchtet compromittirt zu erscheinen, wenn sie da, statt der verkauften Hälfte des Damms, die sie jetzt selbst brauchen könnte, einen neuen Damm bauen muß. Ich kann aber nicht zugeben, daß man die Haupt-Handelsstadt des Landes deshalb zurücksetze, und sie in Beziehung auf die Communication außer sichere Verbindung bringe mit der Hauptbahn von Frankfurt nach Basel, was geschehen muß, wenn das zweite Geleise nicht liegt. Ein Beispiel wird dieß klar machen. Nehmen Sie den Fall an, der Hauptzug von Frankfurt, von Basel kommend, wird unterwegs aufgehalten, er kommt daher zu spät in Heidelberg an. Es wird also auch der auf ihn influirende Zug der Zweigbahn nach Mannheim immer so viel später erst abfahren können. Nun kann beim einfachen Schienengeleise der andere Zug von Mannheim nicht abgehen, ehe der Zug von Heidelberg da ist. Der folgende Hauptzug von Frankfurt oder Basel kann aber in Heidelberg oder Friedrichsfeld nicht mit der Abfahrt warten, bis die Mannheimer Influenz angekommen ist.

Ich sage also, am allernothwendigsten ist das doppelte Geleise auf der Nebenbahn zwischen Mannheim und Heidelberg, wenn man ihre Influxion sicher stellen will. Ein wenig Scham sollte die Regierung nicht abhalten, es herzustellen.

Ministerialrath Vogelmann: Das ist der Grund nicht, sondern der einfache Grund ist der, daß man zwischen Mannheim und Heidelberg den Zweck wohlfeiler zu erreichen sucht. Die Untersuchung darüber werden Sie der Regierung anheimgenben können.

Ministerialpräsident Geh. Rath Nebelius: Ich glaube, wir werden die Discussion abkürzen können, wenn Sie in das Gesetz keine Verbindlichkeit für die Verwaltung aufnehmen, zu bauen, wenn sie die Ueberzeugung hat, daß das Geld verschwendet wäre, wenn der Zweck auf andere Weise erreicht werden könnte.

Helmreich: Ich stimme gegen den Antrag der Commission, weil ich glaube, daß man doch noch darauf kommen wird, daß die Bahn umgebaut werden muß, und dann die Gelder zum Fenster hinausgeworfen sind.

Der Art. 1, wie ihn die Commission vorgeschlagen hat, wird angenommen; ebenso der Art. 2, also lautend:

„Zur Deckung des sowohl hiefür als des zur Vollen-  
dung des zweiten Geleises zwischen Durlach und Df-  
senburg erforderlichen Aufwandes ist in den Budgets  
der Eisenbahnbau- und der Eisenbahn-Schuldentil-  
gungscasse Vorsorge zu treffen.

Bei der namentlichen Abstimmung über das ganze Gesetz wird dasselbe mit allen gegen zwei Stimmen (Bader und Helmreich) angenommen.

Hiernach wird die Summe für den Ausbau des zweiten Geleises mit 3,500,000 fl. und weitere 559,000 fl. für die Strecke zwischen Heidelberg und Mannheim in das Budget aufgenommen.

Schluß der Sitzung.

Zur Beurkundung:

Der Präsident

Mittermaier.

Der erste Secretär

Blankenhorn-Kraft.

Beilage Nr. 1 zum Protocoll der siebenzigsten öffentlichen Sitzung, vom 5. Sept. 1846.

### Durchlauchtigster Großherzog, Gnädigster Fürst und Herr!

Die Budget-Commission der zweiten Kammer Eurer Königl. Hoheit getreuen Stände hat bei Prüfung des Budgets der Eisenbahnbetriebsverwaltung für die Jahre 1846 und 1847 den Antrag auf eine Bitte in Betreff der Vorlage eines Budgets über den Betrieb der Main-Neckar-Eisenbahn gestellt, und die Kammer hat hierauf in ihrer siebenzigsten öffentlichen Sitzung vom Heutigen,

in Erwägung, daß seit dem ersten August dieses Jahres der Betrieb der Main-Neckar-Eisenbahn in's Leben getreten ist,

in Erwägung, daß solche ein Theil des großbadischen Staatsvermögens ist,

in Erwägung, daß ihre Einnahmen und Ausgaben für den großbadischen Antheil einen Theil des Staatsbudgets ausmachen,

beschlossen, Euerer Königl. Hoheit unterthänigst zu bitten, den Kammern ein Budget über den Betrieb der Main-Neckar-Eisenbahn, so weit solches den badischen Antheil betrifft, gnädigst vorlegen lassen zu wollen.

Wir legen diese unterthänigste Bitte vor den Thron Euerer Königl. Hoheit.

Carlsruhe, den 5. September 1846.

Im Namen der unterthänigst treu gehorsamsten Kammer der Ständeversammlung:

Der Präsident

Mittermaier.

Die Secretäre:

Blankenhorn-Kraft.

Baum.