

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

**Baden / Ständeversammlung**

**Karlsruhe, 1819 - 1933**

51. Sitzung (31.07.1835)

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

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

Karlsruhe, den 31. Juli 1835.

In Gegenwart des Herrn Regierungskommissärs Staatsraths Nebelius, sodann sämtlicher Mitglieder der Kammer, mit Ausnahme der Abgeordneten Beck, v. Dürheimb, Herr, Hoffmann, Knapp, Körner, Plaz, Rettig v. K., Rindeschwender, Sonntag, Trötschler, Bölder und Winter v. K.

Unter dem Vorsitz des Präsidenten Mittermaier.

Das Secretariat zeigt

- 1) eine Petition des Hutpersonals des aufgelösten Forstreviers Legeleshurst, um Verwendung wegen Ausbezahlung ihrer Rugggebührenforderungen, besonders in Bezug auf die durch Arbeit abverdienten Strasposten,
- an.  
v. Tscheppe übergiebt
- 2) eine Petition des Theilungskommissärs Hamma von Ludwigshafen, um Verwendung zu einer Anstellung im Staatsdienst.
- v. Kotteck übergiebt
- 3) eine wiederholte Petition des Accisors Fink in Altenheim, Oberamtsbezirks Offenburg, um Rückersatz der an den vormaligen Obereinnehmer Sievert in Lahr zur Ungebühr bezahlten Steuern, im Betrag von 1,501 fl. 53 fr.,

und bemerkt dabei: Diese Bitte wurde schon im Jahr 1833 vorgebracht, und von der Kammer auf den Bericht der Petitionskommission empfehlend an das Staatsministerium übergeben, dort aber abweislich verbeschieden.

Nächstens werde ich auch einen Generalbericht über die Erledigung der von der Kammer an das Staatsministerium empfehlend oder auch nur einfach übergebenen Petitionen vortragen.

Bobm berichtet hierauf über die Mittheilung der ersten Kammer, den Gesetzentwurf über die Rechtsverhältnisse der Schullehrer betreffend, mündlich wie folgt:

Die Beschlüsse der zweiten Kammer, welche in der 45. und 46. Sitzung gefaßt wurden, sind sämmtlich von der ersten Kammer angenommen, jedoch von dort ein neuer Zusatz zu dem §. 40 a beschloffen worden. Dieser Paragraph lautete nach unserer frühern Fassung so:

„Die Entfernung eines Schullehrers von einer Schulstelle durch Versetzung desselben, wobei er an seinem fixen Gehalt nicht beeinträchtigt wird, findet unbeschränkt Statt; gegen seinen Willen aber nur nach vorgängiger Vernehmung der Gemeinde oder der Gemeindebehörden.“

Nach der Fassung der ersten Kammer lautet dagegen nun der Paragraph so:

„Die Entfernung eines Schullehrers von einer Schulstelle durch Versetzung desselben, wobei er an seinem fixen Gehalt nicht verkürzt wird, findet unbeschränkt Statt; gegen seinen Willen aber nur nach vorgängiger Vernehmung des Schulpatrons, des Schulvorstandes, und der Gemeindebehörden oder der Gemeinde.“

Die erste Kammer wünscht hiernach also noch die Vernehmung des Schulpatrons und des Schulvorstandes. Was den letztern betrifft, so sind wir immer davon ausgegangen, daß es sich von selbst versteht, daß der Schulvorstand gehört werden müsse, weil er die erste Stelle in Schulsachen ist, und sonach kann die Aenderung der ersten Kammer in dieser Beziehung gar keinem Anstande unterliegen. Was den Schulpatron betrifft, so glaubte die Kommission daß der ihn

betreffende Beisatz auch zu billigen sei, weil den Patronen das Recht der Besetzung der Schullehrerstellen zusteht, er also auch bei der Besetzung gehört werden muß, weil sonst sein Recht der Besetzung illusorisch werden könnte, falls ohne hinreichende Gründe die Besetzung vorgenommen würde. Die Kommission trägt daher darauf an, die Fassung der ersten Kammer anzunehmen.

Die Diskussion wird mit Zustimmung der Regierungskommission sogleich eröffnet.

Welker: Ich unterstütze den Kommissionsantrag, indem ich wünsche, daß über eine solche Besetzung so viele Behörden als möglich gehört werden.

Fecht: Wenn auch die Patronen überhaupt nicht inthustatistische Schulpatronen seyn sollten, so ist doch vorauszu-  
sehen, daß der größere Theil sich mit Wärme der Schullehrer annehmen wird, und dieselben durch den Zusatz der ersten Kammer eine Sicherheit mehr erhalten. Auch ich unterstütze daher den Kommissionsantrag.

Dieser Antrag wird hierauf zur Abstimmung gebracht und angenommen, worauf über das ganze Gesetz namentlich abgestimmt, und solches mit 38 gegen 9 Stimmen (Buhl, Gerbel, Grether, v. Jßstein, v. Kottek, Schesfeldt, Schinzinger, v. Escheppe und Weller) genehmigt wird.

v. Vogel berichtet sodann über die Mittheilung der ersten Kammer in Beziehung auf den Gesetzentwurf, die Pensionirung der niederen Diener betreffend, ebenfalls mündlich.

Ich kann mich, spricht er, auf wenige Worte beschränken: Die erste Kammer hat in dem §. 7 in der ersten Linie unter a die Worte beigefügt: „Militär- und Civildienstleistung.“ Durch dieses Amendement wird die in dem §. 4 enthaltene Bestimmung über die Berechnung der Dienstjahre durchaus nicht abgeändert, und diese neue Bestimmung soll nichts weiter heißen, als daß den Militärdienstjahren im Allgemeinen Berücksichtigung gewidmet werde. Ihre Kommission hat dies für billig gehalten, und trägt auf unbedingte Annahme dieser Abänderung an.

Die erste Kammer hat ferner bei dem §. 9 den Regierungsentwurf wieder hergestellt, worin das Wort „landesherrlich“ sich befindet. In der Sache selbst ist kein Unterschied, und die zweite Kammer hat die andere Fassung nur darum gewählt, um jedes Mißverständnis zu beseitigen. Auch hier trägt die Kommission auf Annahme des Amendements an.

Mit Zustimmung der Regierungskommission wird gleichfalls alsbaldige Berathung beschlossen.

Welker: Da wir die Redaction nicht vor uns haben, so ist es vielleicht beruhigend, zu hören, daß die Kommissionsmitglieder und die Regierungskommission darin einverstanden sind, daß im Wesentlichen keine Abänderungen gemacht worden.

Mördes: Ich kann dies bezeugen. Die getroffene Abänderung bringt vielmehr den Entwurf dem vielfach besprochenen Wunsche näher, mehr Rücksicht auf die geleisteten Militärdienste zu nehmen.

Die erste Abänderung wird hierauf angenommen.

Zur zweiten Abänderung äußert

Duttlinger daß der Ausdruck „landesherrlich“ für unser Staatsrecht eigentlich nicht tauge. Nur der Ausdruck „Großherzoglich“ würde der richtige seyn; allein wegen dieses einzigen Wortes fordere er die Zurückgabe des Gesetzes an die erste Kammer nicht.

Auch diese zweite Abänderung wird von der Kammer gutgeheißen, und hierauf das ganze Gesetz mittelst namentlicher Abstimmung von 47 Mitgliedern einstimmig angenommen.

Die Tagesordnung führt nunmehr zur Erstattung von Berichten der Petitionskommission.

Gerbel berichtet demgemäß über die Eingabe des Commerzienraths Newhouse in Mannheim und des nordamerikanischen Consuls Friedrich List in Dresden, die Errichtung einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel betreffend.

Beilage Nr. 1.

Winter v. H.: Ich glaube, daß dieser Gegenstand von großer Wichtigkeit ist, daß es der allgemeine Wunsch der Kammer seyn wird, diesen Bericht über eine der wichtigsten Angelegenheiten, die je in die Kammer gebracht worden sind, vordrucken und austheilen zu lassen, worauf ich meinen Antrag stelle.

Mördes: Wenn es sich darum handelt, ein definitives Urtheil der Kammer jetzt schon abzugeben, so würde ich ganz der Ansicht des Abg. Winter beitreten, den Bericht drucken zu lassen, und später darüber zu diskutieren. Das ist aber nicht die Aufgabe, die wir hier zu lösen haben. Die große Masse der Materialien und die vielen Details, welche der Herr Berichterstatter so emsig zusammengetragen und so klar vorgelegt hat, sind ohnehin nicht Gegenstand der

Diskussion in einer großen Versammlung. Die Calculationen alle werden sich wesentlich verändern, je nach dem Erfund des Terrains. Die Aufgabe, die uns hier vorliegt, ist, wie die Petenten selbst sagen, keine andere, als die Kammer möge ihre Ansicht darüber aussprechen, ob sie das großartige Unternehmen in unserm Lande als förderlich betrachte, und darüber dürfte wohl kaum ein Zweifel seyn. Die Bedenlichkeiten, welche bei solchen Unternehmungen gewöhnlich eintreten, besonders in Beziehung auf die Beeinträchtigung einzelner Interessen, werden ja auf eine so überraschend günstige Weise beseitigt, daß wir von jeder Besorgniß uns los sagen können. Wenn die Gesellschaft so treu, als sie sich angeboten hat, eine Leibrente für Kutscher, Wirthe, Schiffer &c. zu statuiren gesonnen ist, so sollten wir mit vollen Händen zugreifen. Ob sich dieses so bewähren wird, muß übrigens die Erfahrung lehren; daß man aber den Petenten ein ausschließliches Recht dafür einräume, daß sie ein Nivellement vornehmen lassen, ist billig, denn es ist dies eine Arbeit, die mit großen Vorauslagen verbunden ist, und schwerlich hierin eine Concurrenz zu fürchten seyn dürfte. Der Kommissionsantrag scheint daher nach seinem ganzen Umfang angenommen werden zu können.

v. Tscheppe: Ich glaube auch, daß, eben weil es sich hier nicht um das Detail handelt, es unnöthig ist, den Bericht vorher zu drucken, und dann erst darüber zu diskutieren. Dagegen kann ich der Ansicht nicht beitreten, daß keine ausschließliche Lizenz gegeben, oder die Hoffnung gemacht werden solle, daß, wenn die auf Kosten der Unternehmer gemachten Vorarbeiten der Erwartung entsprechen, ihnen auch die Hauptarbeit übertragen werden solle. Wer wird sich denn dazu verstehen, 30,000 fl. für Vorarbeiten auszugeben, und nachher gewärtig seyn zu müssen, daß ein Anderer sie benützt. Darum glaube ich, es möchte die Versicherung in der Art zu ertheilen seyn, daß, wenn die Unternehmer auf ihre Kosten alle Vorarbeiten in Beziehung auf die Richtung der Bahn, die Kosten und die Berechnung des wahrscheinlichen Ertrags gemacht haben, auch ihnen vorzugsweise die Bewilligung zu Errichtung dieser Eisenbahn ertheilt werden solle. Ich spreche hier bloß von der Eisenbahn von Mannheim nach Basel, und nicht auch von der andern, deren der Herr Berichterstatter erwähnt hat, und die in der Folge am Bodensee oder in andern Gegenden als Influenzrathen für nothwendig gefunden wird. Die Wichtigkeit der Eisenbahnen ist auf dem Landtag von 1833 von uns und von der ersten Kammer anerkannt worden.

Auch die Regierung hat sie anerkannt, indem sie die Sache einer eigenen Prüfung unterworfen, und sich in diesem Jahr darüber ausgesprochen hat. Ob die Berechnungen sich so halten werden, scheint zweifelhaft. Von den beiden Concurrenten hat List die Stunde auf 75,000 fl. und Newhouse auf 109,000 fl. angeschlagen. Daß das erstere unrichtig ist, haben wir gehört, allein auch das zweite ist unrichtig, besonders in Hinsicht auf die zu kaufenden Grundstücke. Es ist da der Morgen zu 200 fl. angeschlagen und der Herr Berichterstatter glaubt, es sei dies mehr als genug. Ich sage aber, es ist nicht zur Hälfte genug, indem wir annehmen müssen, daß die Bahn zum Theil durch die besten Güter ziehen kann, und schöne fruchttragende Bäume weggeschafft werden müssen, daß ferner nach unserem Eigenthumsabtretungsgesetz es nicht bloß darum zu thun ist, gerade das Stück, welches man braucht, zu erwerben, sondern nach der Lage der Dinge ein größerer Theil und mehr als man braucht dem Eigenthümer abgekauft werden muß. Für ausführbar halte ich die Berechnungen nicht, allein der Herr Berichterstatter hat richtig bemerkt, daß wir uns nicht darum zu kümmern haben, wenn die Unternehmer die Sache auf ihr Risiko und ihre Kosten ins Werk setzen wollen.

Was die beiden Unternehmer betrifft, so hat List eine andere Grundlage angenommen als Newhouse, denn jener nimmt eine Holzunterlage an, und setzt voraus, daß der Staat 3 Procent garantiere. Diese Garantie will Newhouse nicht, sondern er will das Ganze auf Rechnung der Unternehmer betreiben, und fordert bloß den Schutz des Staats, und das Anerkenntniß, daß das Unternehmen zum Wohl des Staats gemacht, also das Eigenthumsabtretungsgesetz darauf angewendet werde. Kurz er will nichts, als das Anerkenntniß der Kammer, daß das Unternehmen für das öffentliche Wohl ersprießlich sei, und die Erlaubniß zur örtlichen Untersuchung über die zweckmäßigste Richtung, so wie über die Kosten und den Ertrag auf Kosten der Unternehmer. Für letzteres aber wird eine ausschließliche Concession gewünscht, auf deren Bewilligung ich antrage.

Welker: Sie werden von mir nicht erwarten, daß ich über die Wichtigkeit der Eisenbahnen spreche, noch weniger auf die technischen Vorschläge eingehe. Die Wichtigkeit ist in der ganzen civilisirten Welt anerkannt, und auch von uns schon ausgesprochen worden. Die Eisenbahnen und ihre Einführung werden eine neue Epoche in der industriellen und commerciellen, ja vielleicht in der intellectuellen Cultur von

Europa begründen, und die Wichtigkeit von unserer Seite gerade in Beziehung auf diesen Gegenstand läßt sich nicht läugnen, und wir haben alle Ursache, allen möglichen Vorschub zu leisten, daß nach vorgängiger gründlicher Prüfung von Seiten der Sachverständigen, wie dieses Unternehmen auf die vortheilhafteste Weise zu begründen sei, solches auch ins Werk gesetzt werde. Dies wird auch wahrscheinlich noch dadurch befördert und unterstützt, daß es denkbar ist, es könnte auch auf der andern Seite eine Eisenbahn im Rheinthale angelegt werden. Diese Bahn dürfte übrigens doch nicht vollständig denjenigen Ertrag abwerfen, daß sie mit hinreichendem Vortheil doppelt errichtet werden könnte, allein dasjenige Land, das die Bahn zuerst errichtet hätte, würde doch den Vorrang haben. Was die beiden vorgeschlagenen Pläne betrifft, so würde da jedes Urtheil, auch nur ein theilweises Begünstigen schon geradezu eine Entscheidung über die Güte des Planes selbst seyn, was ich mir nicht anmaße, und darum kann ich auch der Meinung des Abg. v. Tscheppe nicht beitreten. Diese 30,000 fl. Unkosten sind freilich eine nicht unbedeutende Summe, wollte aber die Kammer oder die Regierung sich zum Voraus darüber aussprechen, daß wer dieses unternehme, auch die Hauptarbeit unternehmen könne, so hätte man leichter Hand weg zwischen zwei Entwürfen entschieden, die der reiflichsten vielfachsten Prüfung bedürfen. Ich habe mir auch nicht im mindesten eine Ansicht gebildet, sondern weiß bloß das, daß diejenige Ansicht, welche Rist ausgesprochen hat, sich wenigstens durch eine lange Prüfung in Sachsen bewährt gefunden hat, und mit großem Erfolg jetzt angewendet wird. Ich weiß ferner, daß er in Amerika selbst, wo so viele Eisenbahnen sind, genaue Beobachtungen gemacht, und in Frankreich durch seine Vorschläge zuerst diese Eisenbahnangelegenheit in Anregung gebracht wurde, wo sie die Zustimmung von Sachverständigen gefunden, und zu dem neuen französischen Expropriationsgesetz Veranlassung gegeben, ja vielleicht dazu mitgewirkt haben, daß in Belgien die Sache so bald in Gang kam. Seine Vorschläge sind daher jedenfalls einer reifen Prüfung werth, und ich wünsche daher, daß man sich in keiner Weise jetzt schon von Seiten der Kammer so ausspreche, daß die eine oder andere Meinung eine Begünstigung erhält. Diese Frage wird sich natürlich zugleich an die andere Frage anreihen, für welchen Plan sich die meisten Actionabnehmer und Kapitalisten entscheiden. Auch wird wohl, was jedem Laien auffällt, der andere Plan, worin schon von einem

bestimmten Straßenzug die Rede ist, ebenfalls einer nähern Prüfung bedürfen, denn so, wie ihn der Herr Berichterstatter uns vortrug, führt er jeden Augenblick in den Zollgrenzbezirk hinein, was natürlich für den schnellen Verkehr sehr hinderlich ist. Ich glaube übrigens, daß wir, indem wir die Petition der beiden achtungswerthen Männer der Regierung dringend empfehlen, bei einem so interessanten, für das ganze Land wichtigen Unternehmen, auch dem Beispiel der ersten Kammer in dieser Hinsicht folgen, und unsern Dank für die uns gemachten Vorklagen aussprechen sollten, auf dessen Niederlegung im Protokoll ich hiemit den Antrag stelle, im Uebrigen aber den Kommissionsantrag unterstüge.

Staatsrath Nebenius: Die Regierung hat über die vorliegenden Gesuche noch keine Entscheidung getroffen, und ich kann daher auch dießfalls keine nähern Eröffnungen machen. Mir scheint vorläufig nicht angemessen, daß man denjenigen, welche die Vorstudien machen wollen, im Voraus eine Concession ertheile. Die Regierung und das ganze Land ist bei der Bestimmung der Richtung, welche die Bahn erhalten soll, wesentlich theilhaftig.

Ueberhaupt kann man über die Bedingungen einer Concession nicht mit Sicherheit urtheilen, wenn nicht gründliche Untersuchungen vorausgegangen sind. Hat die Regierung schon vorläufig eine Concession ertheilt, so hat sie etwas gegeben, dessen Werth sie noch gar nicht kennt. Es ist aber auch noch in anderer Beziehung nothwendig, daß die Regierung von der ganzen Sache, wenn sie auch einer Compagnie überlassen wird, die genaueste Kenntniß sich verschafft. Man weiß, wie es mit solchen Unternehmungen geht. Es gibt Personen, die eine sehr lebhaftere Phantasie haben und den größten Gewinn in den Prospectiven sehen. Es gibt andere, welche Versprechungen dieser Art sehr leicht trauen. Man hat schon oft erfahren, daß viele und oft nicht sehr bemittelte Personen das Opfer von solchen Unternehmungen geworden sind. Sie haben im Vertrauen auf glänzende Gewinnberechnungen Actien genommen und zu hohen Preisen bezahlt. Nachdem aber die Unternehmung vollendet war, die laufenden Geschäfte begonnen, und es nach einiger Zeit zur Vertheilung der Dividenden kam, fanden sich die glänzenden Erwartungen auf einen jährlichen Gewinn von 8, 10, 14 Proc. des Nominalkapitals gar sehr getäuscht, und hatten die Actionäre, den Preis ihrer Actien nach dem wirklichen Verrage der Dividenden, mit Rücksicht auf den gewöhnlichen Zinsfuß berechnet, einen

mehr oder minder bedeutenden Verlust ihres Kapitals zu beklagen. Ich glaube nicht, daß es bei der Unternehmung von Eisenbahnen auf solche Weise gehen wird, denn so viel mir bekannt ist, hat bis jetzt noch kein Unternehmen dieser Art fehlgeschlagen. Ich halte es aber gleichwohl für Pflicht der Regierung, sich so gut wie möglich zu überzeugen, ob ein solcher Nutzen wirklich zu erwarten ist. Eine Eisenbahn von 56 Stunden Länge ist übrigens ein Unternehmen, wovon wir auf dem Continent bis jetzt noch kein Beispiel aufzuweisen haben; nach meiner Ansicht würde es aber für das Land und die Unternehmer noch vortheilhafter seyn, wenn sich eine solche Bahn an eine weiter führende angeschlossen.

Im übrigen muß ich der Behauptung des Herrn Berichterstatters widersprechen, daß die Regierung verpflichtet sei, über eine solche Concession ein Gesetz vorzulegen. Indem ich aber diesen Widerspruch einlege, behaupte ich keineswegs, daß die Regierung durch die Wichtigkeit einer solchen Sache sich nicht veranlaßt sehen könnte, eine Vorlage in der Kammer darüber zu machen.

Mö r d e s: Ich erbitte mir Auskunft über die Bemerkung, daß die Regierung es für besser halte, auf eigene Kosten die Untersuchung machen zu lassen. Soll unter dieser Untersuchung bloß die Bestimmung des Straßentracees oder die Nivellements selbst verstanden seyn?

Staatsrath N e b e n i u s: Ich habe darunter verstanden, was der Techniker unter den Vorstudien begreift, die Untersuchung über die zweckmäßigste Anlage der Bahn in der im Allgemeinen bestimmten Richtung und über die Kosten, welche die Ausführung des Baus verursachen kann. Hiezu kommen noch andere wirthschaftliche Untersuchungen, insbesondere der Calcul über den wahrscheinlichen Menschen- und Waarentransport, über die Interessen der verschiedenen Landestheile und des Handels im Allgemeinen. Diese Berechnungen sind aber bekanntlich sehr schwer anzustellen, da man aus dem Zustand, der gegenwärtig besteht, nicht auf denjenigen schließen kann, der sich gestalten wird. Wir wissen aus der Erfahrung, daß bis jetzt die Berechnungen über die Waarentransporte von den Unternehmern meistens zu hoch gestellt wurden, dagegen die Menschentransporte in der Regel viel bedeutender waren, als sie angenommen wurden. Diese Erfahrung machte man besonders in England. Ich habe die Ueberzeugung, daß auch in unserm Lande eine Eisenbahn sich besonders durch den Menschentransport rentiren wird. Dieser würde sich an den Trans-

port der Dampfschiffe anknüpfen, in so ferne die Bahn nicht an eine, weiter nach Norden führende, sich anschließen kann. Wir haben bei der Dampfschiffahrtsverwaltung die Erfahrung gemacht, daß sich die Zahl der Reisenden, welche sich dieses Transportmittels bedienten, in wenigen Jahren von 18,000 auf 114,000 vermehrt hat.

Ähnliche Resultate dürfte die Eisenbahn in unserm Lande erwarten, das eine sehr dichte Bevölkerung hat, von so vielen fremden Reisenden besucht wird, und nicht gerne vermieden wird, wenn man von Holland nach der Schweiz reist.

Mö r d e s: Mir scheint es nicht angemessen, daß die Regierung selbst sich mit den Vorstudien befassen will. Ich denke mir die Sache anders. Es mag den beiden concurrenden Petenten überlassen bleiben, mit der Regierung darüber überein zu kommen, welche Richtung oder nach Verhältnis welche Straßentracees sie auf ihre Kosten nivelliren sollen, um darauf die Berechnung der künftigen Ausführung zu bauen. Die Unternehmer werden wohl, durch eigene Klugheit getrieben, sich darauf vorsehen, daß die Regierung nur demjenigen das Nivellement erlaubt, dessen System sie im voraus für das bessere hält. Damit soll nicht gesagt werden, daß die Unternehmer, denen man das Nivellement auf ihre Kosten überläßt, auch diejenigen seien, denen man die Ausführung überträgt. Ich wünschte, daß sich die Regierung darauf beschränken möchte, im Allgemeinen die Straßenlinie zu bezeichnen, von der sie das Nivellement zu erhalten wünscht. Der Betrag der Kosten berührt die Regierung eben so wenig, als der merkantillische Theil in Beziehung auf die Dividende, welche der Transport abwerfen wird. Sofern durch Caution gegen allzu abenteuerlichen Pläne und Verluste der Theilnehmenden Sicherheit gegeben werden soll, so mag die Regierung, wie bei jedem großen Privatunternehmen, dieses den Actionären überlassen; und es scheint mir angemessen, sich durchaus nur darauf zu beschränken, die Straßenlinie anzugeben, die die Unternehmer zu nivelliren haben. Aber weder das Nivellement selbst, noch der Aufwand dafür dürfte ein Gegenstand seyn, womit die Regierung sich zu befassen hat.

Staatsrath N e b e n i u s: Wenn die Regierung keine vorläufige Versicherung zu geben hat, wie es in Frankreich oft geschieht, dann habe ich nichts dagegen zu erinnern. Wenn sie sich aber vorher verpflichten soll, so würde sie etwas hingeben, was sie nicht kennt. Ich wiederhole, daß die Re-

gierung und das ganze Land bei der Sache sehr beteiligt sind, besonders in Beziehung auf die Frachtkosten. Wenn eine Gesellschaft erklärt, sie wolle die Frachtkosten auf die Hälfte herabsetzen, so ist dieß ganz gut; wenn aber ein Anderer das Maximum der Frachtkosten auf die Hälfte des bisherigen Betrags festsetzt und sich verpflichtet, sie noch weiter herabzusetzen, in so ferne es mir noch möglich bliebe eine Dividende von 5 Proc. zu bezahlen, so würde ich diesem den Vorzug geben. Die Sache ist zu einer Concurrrenz sehr geeignet.

**Mördes:** Ich wünschte bloß, daß die Staatskasse dabei nicht in Anspruch genommen werde, sondern wegen der großen Aussicht auf Concurrrenz lediglich den Unternehmern überlassen bleibe, das Nivellement und die Straßentracees zu bestimmen.

**v. Rotteck:** Als Mitglied der Kommission bin ich dem allgemeinen Antrag beigetreten, und habe zu Begründung desselben auch nichts weiter hinzuzufügen, da der Kommissionsbericht selbst die Hauptgesichtspunkte schon angibt, und ohnehin, was die Frage im Allgemeinen betrifft, sich die Ueberzeugung der großen Mehrheit der hier Stimmfähigen so ziemlich dahin ausgesprochen hat, daß solche Unternehmungen große Wohlthaten und einen ganz unberechenbaren Vortheil gewähren können. Ich will mir daher nur erlauben, vom persönlichen Standpunkt aus, einige wenige Betrachtungen oder Wünsche vorzutragen, denen etwa einige Berücksichtigung von Seite der Kammer oder der Regierung zu Theil werden mag.

Erstens ist klar, daß die Vortheile der Eisenbahn, die hier im Werk ist, nicht geradezu ausschließlich dem Großherzogthum Baden, sondern vielleicht noch in weit größerem Maße allen jenen fernem und nahen Ländern zugehen werden, die durch diese Straßen untereinander selbst in nähern Verkehr und Verbindung kommen. Darüber freue ich mich aber, und werde deshalb durchaus keine Einwendung über die Einrichtung dieser Eisenbahn machen. Wenn nur der Vortheil, den Baden selbst daraus zieht, für den Staat von Baden belohnend genug ist, dann werden wir uns freuen, gleichzeitig auch noch andern fernem oder näheren Ländern große Wohlthaten dadurch zu verschaffen. Der Wunsch ist aber natürlich, daß wenigstens so viel als thunlich, die Vortheile, die aus der Eisenbahn gezogen werden können, unserem Lande und unseren Staatsangehörigen zu Theil werden. Die unmittelbaren Vortheile, welche den

fremden Ländern, ihren Reisenden und Kaufleuten zugehen, werden uns allerdings diese durch die Bezahlung einer entsprechenden Fracht vergüten. Was aber den Vortheil der Unternehmung, als solcher, betrifft, wenn etwa eine Actiengesellschaft zum Zweck ihres eigenen Vortheils die Sache unternimmt, dann ist es etwas Anderes. Hier haben wir einen ganz andern Standpunkt vor uns; denn diese Gesellschaft hat nicht mehr den allgemeinen Vortheil, sondern die vortheilhafte Anlage ihres Kapitals im Auge, und will für sich, als Unternehmer, den größtmöglichen finanziellen Vortheil ziehen. Billigermassen wird ihr auch ein Vortheil gegönnt werden müssen, schon weil sie ein Risiko übernimmt, und weil bei jeder wohlthätigen Kapitalanlage auch dem Anleger selbst ein entsprechender Gewinn zufließen muß. Sofern es aber nur immer möglich ist, sollen Diejenigen, die solche Vortheile ziehen, eigene Staatsangehörige, nicht aber Fremde seyn. Wenn fremde Kapitalisten das Unternehmen auf ihre Kosten betreiben, und sonach Eigenthümer und bleibende Nutznießer dieser Straße sind, sollten sie auch einige Actien an Andere absetzen, die sie jedoch immer mit eigenem Gewinn oder Agio im Lande verlaufen würden, — dann haben wir den Gewinn, den wir von dem Unternehmen, als solchem, ziehen könnten, in fremde Hände gegeben, und also für uns selbst darauf verzichtet.

So viel ich weiß, sind auch die sächsischen Eisenbahnen durch Unterzeichnung von Bewohnern und Kapitalisten in Sachsen selbst ausgeführt worden, und darum wünschte ich, daß man zuvörderst einen Versuch machte, ob nicht im Lande eine hinreichende Anzahl von Kapitalisten zu finden wäre, durch welche man mittelst Unterzeichnung die erforderliche Actienzahl zusammenbrächte, wo es sich dann bloß noch um den Rest der Summe, den man etwa im Lande nicht zusammenbringen könnte, handeln würde. Wenn übrigens die Berechnungen sicher wären, die im Kommissionsbericht aufgestellt sind, — womit ich jedoch nicht sagen will, daß sich die Kommission diese Berechnungen angeeignet hat, sondern sie hat sie eben bloß als eine ihr von den Petenten aufgestellte mitgetheilt, — so wäre ich keinen Augenblick zweifelhaft, zur Ausführung des Unternehmens ohne weiteres von Seiten des Staats ein Anlehen zu 3 1/2 Procent zu machen. Dieser würde dann den Vortheil von 16 Procent jährlichen Ertrags sehr gut dazu verwenden können, seine anderen Schulden damit zu bezahlen. Mit diesen Berechnungen wird es aber verschiedene Anstände haben, wenig-

stens möchte ich nicht im mindesten auf die vollkommene Richtigkeit derselben bauen, und mein erster Wunsch ist also der, daß, wenn eine nähere Einleitung des Geschäfts von Seiten der Unternehmer jetzt schon Statt finden sollte, man darauf Rücksicht nehme, den daraus zu ziehenden Gewinn so viel als möglich den eigenen Staatsangehörigen, und nicht bloß den großen Kapitalisten, sondern wo möglich auch den weniger Wohlhabenden oder minder Reichen zu fließen zu lassen. Damit aber dieses mit Zuverlässigkeit geschehen könne, wird, besonders nach der Bemerkung, die der Herr Regierungskommissär vorhin gemacht hat, eine vorläufige tiefergehende Untersuchung von Sachverständigen vorgehen müssen. Die Veranlassung zu dieser Untersuchung muß natürlich von der Regierung ausgehen, und diese wird also die Anstalt treffen, um so viel als möglich die Sache von allen Seiten zu erwägen und zum Ziel zu führen. Sie wird deshalb auch keine vorläufigen Kosten scheuen, denn dagegen würde ich nicht sprechen, daß diese von dem Staat getragen werden. Wenn man nicht die Wahrscheinlichkeit oder Sicherheit eines guten Erfolgs vor sich hat, sondern man vielmehr glauben könnte, diese 30 oder 60,000 fl., die man auf die erste Untersuchung verwendete, wären verloren, würde ich rathen, sich gar nicht auf die Sache einzulassen, doch jedenfalls unendlich vorziehen, diese 60,000 fl. auf den Staat zu übernehmen, als für den Vorschuß, den die Kapitalisten hier machten, sich in irgend ein Versprechen einzulassen, das dann zu unendlich größerem Nachtheil führen könnte.

Mein zweiter Wunsch ist der, daß natürlich nicht bloß von dem Vorschlag der Banquiers in Basel die Rede sei, wie denn auch im Commissionsbericht durchaus nicht schon zu Gunsten des einen oder des andern Projectes gesprochen ist. Die Regierung möge vielmehr eine genaue Untersuchung anstellen, welches von beiden Projecten eine größere Wahrscheinlichkeit eines guten Erfolgs gewähre. In dieser Hinsicht muß ich besonders die Vorschläge, welche Herr List der Kammer übergeben hat, der sorgfältigsten Erwägung und Prüfung empfehlen, als eines Mannes, der durch seine Studien und seine Erfahrungen sich als vorzüglich kundig in der Sache bewiesen, und sich so große Verdienste um die Realisirung der Idee eines Eisenbahnsystems in Deutschland erworben hat. Sachverständige in der Nähe und Ferne haben dieses anerkannt, und wenn auch hier und da Feinde dagegen aufgetreten sind, und solche Verdienste in Zweifel ziehen

wollten, so ist dieses eine ganz allgemeine Erscheinung, die Jedem, der sich Verdienste erwirbt, begegnet.

Ich wünsche daher auch, daß man den Antrag des Abg. Welcker annehme, und somit das, was in der ersten Kammer geschah, auch in der zweiten wiederhole, nämlich den beiden Herren List und Newhouse den Dank der Kammer im Protokolle ausspreche, weil allerdings die Anregung einer so hochwichtigen, die vaterländischen und noch weiter reichende allgemeine Interessen berührende Sache eine solche Anerkennung verdient.

An das Vorstehende knüpfe ich noch den weitern Wunsch, daß, wenn die Regierung eine Untersuchung anstellen läßt, sie auch ihre Aufmerksamkeit auf eine in der neuesten Zeit gemachte Erfindung richten möchte, wonach anstatt der Eisenbahnen, die zur schnellern Communicationen bestimmten Straßen gebaut werden sollen aus einer Mischung eines hydraulischen Mörtels mit Kies und Steinen, wovon die nähere Beschreibung in einer höchst interessanten Schrift unter dem Titel: „de la supériorité des chemins de béton sur les chemins de fer“ zu finden ist. Von dieser interessanten Erfindung, welche uns die vollkommenste Zweckverwirklichung auf unendlich wohlfeilere und bequemere Weise hoffen läßt, lesen wir auch auf Seite 145 und 146 des neuesten inhaltreichen Werkes von Herrn Staatsrath's Rebenius eine die öffentliche Aufmerksamkeit in Anspruch nehmende Anzeige, was uns die Bürgerschaft dafür geben dürfte, daß, wenn man einmal das ernste Vorhaben gefaßt haben wird, ein leichteres oder schnelleres Communicationsmittel zu erschaffen, auch diese Erfindung nicht außer Acht gelassen, und deren erkennbare Vortheile und Nachtheile in Vergleichung mit jenen der Eisenbahnen in Erwägung werden gezogen werden.

In dem Vorschlag der Kapitalisten von Basel ist unter andern auch von einer Entschädigung die Rede, welche Diejenigen erhalten sollen, die durch diese Eisenbahn Nachtheile erleiden. Dieser Vorschlag beurkundet zwar ein gewisses Billigkeitsgefühl, allein ich glaube nicht, daß die Idee brauchbar oder ausführbar sei, d. h. wirkliche Billigung verdiene. Wohl mag die Regierung, die ein solches Unternehmen in Stand setzt, Denjenigen, die ganz sichtbaren und berechenbaren Schaden erleiden, Begünstigungen irgend einer Art ertheilen, mittelbar manche Gunst erweisen, das einen Ersatz für einen pecuniären Schaden mit sich führt. Sonst ist aber das Princip der Entschädigung für wahr:

scheinliche Verluste von Bezügen und frühern Genüssen ein solches, das in mir wegen einer gewissen Ideenassociation ein höchst unangenehmes Gefühl erregt.

In Beziehung auf den vorliegenden Fall ist vollends gar keine Grenze zu setzen, wo diese Entschädigung aufhören soll, oder kein Merkmal zu finden, woran man mit Sicherheit erkennen kann, wer und in welchem Maß Einer beeinträchtigt wird. Der unmittelbare Nachtheil, den der eine oder andere Handwerksmann oder Wirth durch diese Eisenbahn erfährt, kann durch tausendfältige mittelbare Vortheile wieder aufgehoben werden. Wenn auch auf dem Hauptstraßenzug durch das Land der Länge nach sich weniger Reisende aufhalten, besonders solche, die wirklich schnell reisen wollen, so wird es doch auch wieder genug andere geben. Die reichen englischen Familien, die bei ihrer Durchreise durch das Land ein sehr schönes Geld sitzen lassen, werden sich schwerlich alle auf diese Eisenbahn setzen. Sodann wird der Zug links und rechts dieser Bahn zunehmen und daraus ein eben so großer Vortheil für die bezeichneten Klassen hervorgehen. Sollte aber auch ein Nachtheil für gewisse Klassen entstehen, sollten nämlich z. B. die Kaufleute und Handwerksleute in denjenigen Orten, die an der jetzigen Hauptstraße liegen, einen Schaden erleiden, so erleiden ihn die Grundeigentümer und Hauseigentümer auch.

Wenn nämlich wahr ist, daß die Gründe, die zunächst an der Eisenbahn liegen, in ihrem Werthe gewinnen werden, woran ich übrigens noch etwas zweifle, so könnten die an jetzigen Straße liegenden in gleichem Verhältniß an Werth verlieren, und da frage ich, ob man auch diesen einen Ersatz geben will. Dieses Princip ist zu weitführend und also unhaltbar, mit nur wenigen Ausnahmen, als z. B. etwa in Beziehung auf die Rheinschiffer und einige andere ganz unmittelbar Betheiligte, wo man mit Sicherheit und Bestimmtheit einen Schaden voraussehen kann, und also nach Billigkeit und Humanität eine Entschädigung zu geben ist. Ich möchte die Beeinträchtigung, die man hier erfahren kann, und wofür man entschädigen will, mit der Aufhebung der Bannrechte vergleichen. Die Handwerksleute, die an den an die Landstraße stoßenden Orten wohnen, sind gewissermaßen im faktischen Besiz eines Bannrechts. Auch die Inhaber von eigentlichen Bannrechten ziehen zuverlässig davon einen bedeutenden Vortheil, und dennoch wollten wir dieselben unbedingt aufheben, ohne eine Entschädigung dafür zu geben, gleich wie auch für die von der Regierung zur Ab-

schaffung vorgeschlagenen ärovischen Bannrechte nichts gefordert und nichts gegeben worden ist.

Bei der großen Menge von wichtigen und schwierigen Untersuchungen, welche hier anzustellen sind, wird es übrigens wohl gut seyn und auch nicht anders geschehen, als daß eine eigene Kommission zur sorgfältigen Prüfung aller Verhältnisse niedergesetzt wird, die dann, wie ich wohl voraussetze, der Kammer in einer nächsten Sitzung oder in einer außerordentlichen Sitzung Vorlage darüber machen wird. Darin kann ich nämlich dem Herrn Regierungskommissär nicht beipflichten, wenn er andeutete, daß sich die Sache nicht dazu eigne, von Rechts wegen in die Kammer gebracht zu werden, wenn auch gleich die Regierung nach eigenem Ermessen dazu geneigt seyn könnte. Wenn man nämlich gar keinen Zweifel hat, daß die Anlegung einer neuen Landstraße oder die Aufnahme einer Vicinalstraße in den Landstraßenverband ohne Zustimmung der Kammer nicht geschehen könne, so wird wohl auch die Anlage dieser hochwichtigen Straße von 56 Stunden Länge der Cognition der Kammer unterworfen werden müssen. Man wird zwar sagen: jene Straßen würden aus Staatsgeldern bezahlt und kämen ins Budget, weshalb man sie der Cognition der Kammer unterstelle. Darauf antworte ich aber, daß dieß nicht der einzige Grund ist, und daß besonders bei der Anlage dieser Eisenbahn von dem Staat Manches gegeben werden muß, was noch mehr kostet, als Geld. Schon die Anwendung des Gesetzes über die Abtretung des Eigenthums ist ein solches Opfer von Seiten des Staats. Eine solche über viele Tausende von Staatsangehörigen verhängte Entziehung ihres Eigenthums ist, wenn auch gleich eine pecuniäre Entschädigung damit verbunden wird, eine Beeinträchtigung in ihren Interessen und ein Eingriff in ihr persönliches und Eigenthumsrecht. Auch was die Ertheilung des Privilegiums betrifft, denn die Unternehmer werden dieß Geschäft nicht precär betreiben, so wird ein Gesetz dießfalls erforderlich seyn, indem alle Bedingungen, die man mit den auswärtigen oder einheimischen Unternehmern eingeht, mittelbar oder unmittelbar auf die hochwichtigen Angelegenheiten der Staatsangehörigen Einfluß haben, und von uns also genehmigt werden müssen. Auch die große Frage muß in Betrachtung kommen, ob diese Eisenbahn nicht wirklich von dem Staat unternommen oder ausgeführt werden soll, oder ob der Staat sich nicht eine gewisse Quote davon vorbehalten will, oder ob es wirklich nothwendig ist, die Straße

definitiv in das Privateigenthum der Unternehmer übergehen zu lassen? Ein so großer Theil des Staatsgebietes kann nimmermehr in das Privateigenthum der Unternehmer gegeben werden, denn sonst könnte man auch andere ganze Landstraßen von einem Ende des Landes zum andern Privatmännern käuflich überlassen, und dann die Staatsangehörigen und fremden Reisenden mehr oder weniger von der Willkür oder der Speculation dieser Eigenthümer abhängig machen. Bei einer Sache von so unendlich hohem und tiefgehendem Interesse ist es wohl klar, daß über die näheren Bestimmungen durch eine einseitige Regierungsverordnung nichts geschehen kann, sondern eine Vorlage an uns erfolgen muß.

Ich schließe mit der wiederholten Erklärung meiner Zustimmung zu dem Commissionsantrag, unter Annahme des Antrags des Abgeordn. Welcker in Beziehung auf den den beiden Petenten im Protokoll auszusprechenden Dank, so wie mit der weiteren Bitte, daß die von mir vorgetragene Wünsche und Ansichten bei der Regierung einige Berücksichtigung finden möchten.

Winter v. H.: Die wenigen Redner, die bis jetzt über diesen Gegenstand gesprochen haben, beweisen, daß ich nicht Unrecht hatte, wenn ich den Vorschlag gemacht habe, diesen großen Bericht zuerst drucken zu lassen, damit die Kammer in eine nähere Prüfung der Sache eingehen kann. Wenn nun die Petitionskommission den Antrag gemacht hat, die Petition an das Staatsministerium zu geben, ohne Beifügung irgend eines Wunsches und ohne irgend eine Empfehlung zur Zustimmung der Kammer, so möchte dieses Schwierigkeit haben, da nach der Aeußerung von der Regierungsbank aus die Sache eine andere Gestalt erhalten wird. Wir haben nicht die Aussicht, daß die Regierung zur Zustimmung der Kammer über diese Angelegenheit eine Vorlage machen wird, und dennoch hat die Regierungskommission bemerkt, daß sie nicht abgeneigt sei, eine Voruntersuchung der Sache anzustellen. Wenn dies der Fall ist, so mache ich den Antrag, und wünsche, daß die Kammer beschließen möge, den Bericht an die Budgetkommission zu übergeben, damit diese die Sache prüfen und der Kammer noch einmal besondern Bericht darüber erstatten könne, über einen Gegenstand, der nach dem Wenigen, was gesprochen worden ist, zu tief in die öffentlichen Anstalten und in manche Rechte eingreift, wie z. B. in die Anstalt der Post, damit man darüber eine ganz klare Ansicht bekomme,

ehe wir den Wunsch der Regierung vorlegen, in die Sache einzugehen. Ich stelle also den Antrag, daß der Bericht der Budgetkommission übergeben, und der Kammer ein umfassender Bericht vorgelegt werde.

Staatsrath Nebenius: Ich habe eine Aeußerung des Herrn Abgeordneten zu berichtigen, die er mir in den Mund legte. Ich sagte nicht, daß die Regierung keine Vorlage machen werde, sondern habe nur im Allgemeinen das Princip bestritten, daß der Herr Berichterstatter in seinem Bericht aufgestellt hat, daß nämlich die Regierung verpflichtet sei, jedenfalls eine Vorlage zu machen, wenn sie eine Concession ertheilen wolle. Diese Behauptung muß ich wiederholt widersprechen, zugleich erkläre ich aber wiederholt, daß ich nicht sagen will, die Regierung werde wirklich keine Vorlage machen. Die Wichtigkeit der Sache kann sie wohl veranlassen, ihren Beirath zu fordern, und außer dieser Wichtigkeit können auch noch andere Gründe sie dazu bestimmen, worauf der Abg. v. Kottel schon hingedeutet hat, nämlich die eigene Theilnahme an dem Unternehmen. Es könnte vielleicht auch ein Antrag an Sie gelangen, die Unternehmung auf Kosten des Staats zu machen, in dem Fall nämlich, wenn die Berechnungen, welche der Herr Berichterstatter uns vorgelegt hat, bei einer nähern Untersuchung als im höchsten Grade wahrscheinlich sich darstellen sollten. Es wäre alsdann unverantwortlich von der Regierung, wenn sie die Sache nicht in der Hand behielte, da voransichtlich ein Gewinn von 14 Procent jährlich, außer der Entschädigung an die Schiffer &c., zu erwarten wäre. Darüber habe ich also nicht abgesprochen. Die Regierung hat auch noch keinen Beschluß darüber gefaßt, und ich konnte, wie gesagt, bloß ein allgemein aufgestelltes Princip bestritten. Eine Untersuchung halte ich für nothwendig; allein diese wird nach meiner Ansicht und den Erfahrungen, die wir von andern Ländern haben, keine 32,000 fl. kosten. Ich bin selbst der Meinung, daß, um eine gründliche Instruction zu gewinnen, es nothwendig wäre, Personen in jene Länder zu schicken, wo solche Arbeiten bereits ausgeführt worden sind. Es handelt sich hier um Unternehmungen, über die man hierlands noch keine Erfahrungen gemacht hat. Wenn man sich gehörig unterrichten will, muß man an Ort und Stelle gehen, die vorhandenen Arbeiten untersuchen, und die Personen sprechen, die Erfahrungen gemacht haben. Es ist hier von verschiedenen Bahnen die Rede gewesen; auch darüber kann man, ohne die Erfahrung zu fragen, nicht

urtheilen. Erst vor einigen Tagen habe ich eines bedeutenden Moments erwähnen hören, das bei der Frage über die Anlage von Bahnen mit Steinlagern zu beachten wäre, nämlich die außerordentlichen Reparationskosten, denen die Dampfwägen auf den soliden Bahnen unterworfen sind. Der größte Theil der Dampfwägen von Liverpool soll in der Regel nicht diensttauglich seyn. Nun ist aber der Dampfwagenbau bei uns sehr kostspielig und dieser Umstand allein könnte eine Berechnung alteriren.

Buhl: Zuerst muß ich auf die Bedenkllichkeiten des Abg. v. Rotteck zurückkommen, und selbst widersprechen, daß die Concession über die Errichtung einer Eisenbahn gegeben werden könnte, ohne die Zustimmung der Landstände. Ich glaube, daß dieses lediglich nur durch ein Gesetz geschehen kann, weil ein solches vorhanden ist, welches anbefiehlt, daß alle Privilegien, die gegeben werden wollen, der Kammer zur Zustimmung vorzulegen sind, besonders da, nach der richtigen Bemerkung des Abg. Winter v. H., bei Ertheilung dieser Concession das Staatsinteresse sehr theilhaftig ist, indem es auf die Posten und die Landstraßen einen bedeutenden Einfluß äußern wird. Von der Sache selbst habe ich die Ueberszeugung, daß die Eisenbahnen großen allgemeinen Vortheil bringen, und kosmopolitische Anstalten sind, daß wir dabei aber auch Nachtheile zu erwarten haben in staatswirtschaftlicher und finanzieller Beziehung. Sie werden in unserem Land und müssen eine förmliche Revolution hervorbringen. Der Güterzug wird andere Richtungen nehmen, es werden gegenwärtig lebhaftere Straßen verödet werden, während eine neue entsteht, und jene werden den Güterzug verlieren, während er auf die Eisenbahnen kommt. Es ist möglich, daß dieser Güterzug, der jetzt auf Seitenstraßen durch unser Land geht, in Zukunft, durch die Eisenbahnen veranlaßt, auf Seitenstraßen im Ausland gehen könnte. Es wurde bemerkt, durch Errichtung einer Eisenbahn werde der Transithandel vermehrt werden. Das ist wahr, aber ohne Nutzen für das Land. Die Transitwaaren werden in Basel aufgeladen, und rollen durch das Land bis Mannheim im Flug durch, wo sie dann eine unbedeutende Expeditionsgebühr eintragen, und umgekehrt wird in Mannheim das Transitgut eingeladen und bis Basel geführt, wo dann die Expeditionsgebühr Ausländern zu gut kommt. Eine Eisenbahn in unserm Land wird zu einer der bequemsten und frequentesten werden, weil mit derselben eine ihr an Schnelligkeit sehr nahe kommende Wasserfahrt bis Mannheim besteht. Der Transit der Güter

wird aber nachtheilig für das Land seyn, obgleich er sich vermehrt. Bisher haben die Frachtwägen, die durch unser Land gehen, alle vier Stunden bis Basel angehalten und die Pferde gewechselt oder gefüttert, und dadurch im Lande an jedem Anhaltspunkte einen kleinen Verdienst zurückgelassen. Dieses wird nun auf einer Eisenbahn der Fall nicht mehr seyn, da die Güter in Mannheim aufgeladen und bis Basel geführt werden und so umgekehrt. Wir dürfen aber deswegen uns der Ausführung nicht entgegensetzen, ja wir werden sie begünstigen müssen, wenn wir nicht in Nachtheil kommen wollen, denn früher oder später wird rechts oder links des Rheinufers eine Eisenbahn gemacht werden, und wir werden Vortheil davon ziehen, wenn wir zuerst beginnen.

Der Redner macht nun auf die Vortheile aufmerksam, die aus der Errichtung einer Eisenbahn in unserm Land hervorgehen, und hebt die Nachtheile heraus, die für unser Land entstehen, wenn die Eisenbahnen auf dem linken Rheinufer errichtet würden, nämlich in Frankreich, und fährt fort: ich wünsche, die Regierung möchte bei Berathung über diesen wichtigen Gegenstand alles dasjenige berücksichtigen, was möglich ist, um die Opfer, die wir auch hier, wie bei andern Gelegenheiten, mehr für Andere als für uns selbst bringen, auszugleichen; denn der Vortheil der Errichtung einer Eisenbahn ist wieder ein Vortheil wie die erst vor Kurzem beschlossene große Sache, und begünstigt nicht so sehr die Handelsverhältnisse in unserm Land, sondern noch mehr die der übrigen deutschen Staaten und der Schweiz. Ich wünsche ferner, daß die Regierung besonders auch dafür Sorge tragen möchte, daß die Nachtheile, welche durch Errichtung einer Eisenbahn für die übrigen Straßen im Lande entstehen, gemildert werden möchten. Dieses könnte vielleicht dadurch geschehen, wenn man den Unternehmern der Eisenbahn zugleich die Bedingung machte, innerhalb einer gewissen Zeit auch in jenen Gegenden, wo Straßen in Seitenrichtungen hingehen, die möglicher Weise durch den Zug der Eisenbahnstraße aufgehoben werden können, gleichfalls Eisenbahnen in gewisser Richtung hin zu machen. Eben so daß die Eisenbahnen so viel möglich nahe an jenen Orten hingezogen werden, welche bisher die Anhaltspunkte auf der frequenten Hauptstraße sind.

Bader: Ich bin Mitglied der Petitionskommission, und ich habe dem gestellten Antrag beigestimmt, aber nur in der Voraussetzung, daß die Kommission durch denselben oder die Kammer durch Annahme desselben durchaus der Entscheidung der Frage nicht vorgreife, ob an und für sich eine Eisenbahn

von Mannheim bis Basel errichtet, oder ob sie nach diesem oder jenem Plan erbaut werden soll. Unser Antrag könnte eben so gut lauten, die beiden Petitionen an das Großstaatsministerium zur Prüfung mit dem zu überweisen, seiner Zeit an die Kammern über den Gegenstand Vorlage zu machen, wenn die Regierung die Errichtung einer Eisenbahn dem Interesse des Landes entsprechend finden sollte. Ich glaube, daß zur Zeit die Kammer über die Frage selbst, ob eine Eisenbahn errichtet werden soll, gar nicht entscheiden kann. Die Sache ist nämlich noch nicht genug erörtert, sie ist noch nicht hinreichend vorbereitet. Ich habe die nämlichen Zweifel in dieser Beziehung wie der Abg. Buhl. Ich weiß nicht, ob wir durch die Errichtung einer Eisenbahn die Vortheile, welche der Waarentransit dem Lande bis dahin gewährte, nicht verlieren werden, was Handel und Gewerbe dabei überhaupt gewinnen oder verlieren werden. Ich weiß auch nicht, ob man, wenn eine Eisenbahn doch früher oder später erbaut werden muß, wie der Abg. Buhl behauptet, nicht immerhin an die an Unternehmer dafür zu gehende Koncession die Bedingung knüpfen müsse, daß zu gleicher Zeit Nebenbahnen in denjenigen Landestheilen errichtet werden müssen, wohin der Waarenzug bis dahin gieng. Ich glaube z. B., daß alle Waaren, welche bis dahin der ganzen Länge nach durch das Großherzogthum über Ludwigshafen, Konstanz u. s. w. in die Schweiz giengen, künftig über Basel und von da auf schweizerischem Boden weiter gehen würden, im Fall nur eine Eisenbahn von Mannheim bis Basel errichtet werden wollte. Uebrigens glaube ich auch, daß der Kammer jedenfalls über die Frage der Errichtung einer Eisenbahn Vorlage gemacht werden muß. Die Abg. v. Rotteck und Buhl haben die Gründe entwickelt, ich will dieselben nicht wiederholen, sondern nur erklären, daß ich sie auch zu den meinigen mache.

Stösser: Ich theile im Allgemeinen die Wünsche des Abg. v. Rotteck, bin aber mit der Ansicht, die er zuletzt entwickelt hat, nicht einverstanden und stimme dem Antrag des Abg. Welcker bei, dahin gehend, die Kammer möge den beiden Herrn Einsendern der Petitionen den Dank votiren, und diesen Bericht dem Staatsministerium überweisen.

Was die Mitwirkung der Kammer in dieser Sache selbst betrifft, so glaube ich nicht, daß die Kammer diese Mitwirkung wird ansprechen können. Es ist aber leicht möglich, daß die Regierung sich veranlaßt sieht, den Beirath der Kammer oder die Mitwirkung derselben zu verlangen, wenn im Ver-

trag mit der einen oder andern Gesellschaft solche Bedingungen enthalten seyn sollten, welche dieselbe nöthig machen.

Was die Frage betrifft, daß die Regierung die nöthigen Vorkehrungen dazu treffen möge, so muß ich bemerken, die Regierung kann nicht eher über die Konkurrenz der Gesellschaften entscheiden, bis sie genaue Kenntniß von den Gründen für oder gegen die eine oder andere Gesellschaft hat. Es ist möglich, daß durch diese Notizen noch andere Wünsche zur Sprache kommen. Ich glaube nicht, daß die Regierung diese Untersuchung dem Privatinteresse der einzelnen Gesellschaften überlassen sollte, weil diese das Resultat der Untersuchung nur so herstellen würden, wie es in ihrem eigenen Interesse liegt. Ich halte demnach für billig und recht, daß sie die Vorauslagen der Untersuchung bestreitet.

Duttlinger: Ich kann mich in dieser Sache auf wenige Worte beschränken.

Einmal zeige ich an, daß ich für den Kommissionsantrag in dem Sinne, wie ihn der Abg. Bader bezeichnet und dann aber auch für den Antrag des Abgeord. Welcker stimmen werde, den beiden Männern, die sich anerkannte Verdienste in der Sache, von der die Rede ist, erworben haben, den Dank der Kammer zu votiren.

Was das Recht der Kammer in Beziehung auf die fragliche Angelegenheit betrifft, so theile ich ganz die Ansicht, welche der Abg. v. Rotteck ausgesprochen hat. Ich kann mir die Anlage, von der man spricht, gar nicht denken, unter keiner Voraussetzung denken, unter welcher die Mitwirkung der Kammer nach der Verfassung wegfallen könnte; nicht wenn ich annehme, daß der Staat selbst die Anlage ausführen soll, und nicht wenn ich annehme, daß der Staat diese Staatsfache Privatpersonen oder Privatgesellschaften überlassen werde. Denn es handelt sich hier ein für allemal von einer öffentlichen Unternehmung, gleich viel ob der Staat selbst diese Unternehmung ausführt oder aber die Ausführung Andern überläßt. Insbesondere wird aber die Eigenschaft der großen Wichtigkeit der Sache dafür entscheiden, daß die Regierung dieselbe unter ihrer eigenen und alleinigen Verantwortlichkeit ausführt. Eine große Verantwortlichkeit wird sich aber auch hiebei darstellen. Dieses Unternehmen wird, wie bereits ein Redner bemerkt hat, gewiß in manchen Geschäften, in manchen Verhältnissen des bürgerlichen Lebens eine große Revolution herbeiführen. Einzelne Beispiele hiervon sind schon angeführt worden, denen ich nur noch eines hin-

zufügen will, das nicht zu den ganz unwichtigen gehört. In Beziehung auf unser Postwesen wird nämlich diese Straßenanlage eine ganz außerordentliche Revolution zur Folge haben. Unsere Post lebt von den Revenuen, die sie auf dieser Straße von dem Transport bezieht. Wenn wir aber von Mannheim bis Basel eine Eisenbahn haben, so verliert unsere Post den Menschentransport und es bleibt ihr nichts als das Brieffelleisen (mehrere Stimmen auch das verliert sie.) Es wird nicht bloß von Mannheim nach Basel correspondirt werden, sondern es werden auch noch Korrespondenzen zwischen andern Orten Statt finden. Die Besorgniß des Abg. Buhl aber, daß wir den starken Transithandel zwar haben, aber solcher uns nichts eintragen werde, indem er uns die Menschen und Güter mit Bligesschnelle durch das Land führe, scheint mir nicht in ihrem ganzen Umfang gegründet zu seyn. Man hat gesagt, daß Derjenige, der die Eisenbahn betrete, in Mannheim einsteige und in Basel aussteige. Man darf aber nicht vergessen, daß Baden keine Wüste ist, über welche man im Vogelflug wegzukommen sucht. Baden, von dem wir mit Stolz sagen können, daß die Sonne in Deutschland über keinem schöneren Lande aufgeht, wird den Vortheil haben, daß mehr Fremde dasselbe besuchen, als vorher solches besucht haben. Man hat von den Eilwägen und Dampfschiffen dieselben Besorgnisse gehegt, die der Abg. Buhl jetzt wieder in Beziehung auf die Eisenbahnen vorbringt. Diese Besorgnisse sind aber nicht nur nicht in Erfüllung gegangen, sondern es ist vielleicht gerade das Gegentheil davon eingetreten. Ich habe die Ansicht, die ebenfalls schon ausgesprochen wurde, daß eine Eisenbahn von Mannheim nach Basel kommen wird und muß, ob nun wir dieselbe unternehmen, oder ein anderer Staat. Ich habe die fernere Ansicht, daß ein Hauptinteresse hier die Schnelligkeit seyn wird, damit man den rechten Zeitpunkt nicht verpaßt, und daß es die Regierung seyn muß, welche die Vorstudien oder die erste Vorbereitung trifft, weil die Regierung dadurch allein in den Stand gesetzt wird, den Inhalt der Koncession oder die Bedingungen festzusetzen, an die man die Koncession knüpft. Für eine Hauptsache halte ich aber dabei den Umstand, den der Herr Regierungskommissär schon angedeutet hat, nämlich das Verschicken von Technikern in Länder, wo diese Unternehmungen bekannt sind, und wo man gerade in diesem Augenblick daran ist, gleiche Unternehmungen ins Werk zu setzen. Ein geistreicher deutscher Humorist sagt, es giebt Dinge im Himmel und auf der Erde, die sich ganz anders

verhalten, als in den Büchern geschrieben steht; und ich füge hierzu: es giebt Dinge, die man aus den Büchern durchaus nicht lernen kann, sondern solche nur gründlich erlernt, wenn man sie in der Wirklichkeit zu sehen Gelegenheit hat. Dazu zähle ich auch die technischen Unternehmungen, von denen hier die Rede ist. Es scheint mir daher, daß es im Interesse der Sache liege, daß die Regierung in möglichster Bälde ausgezeichnete Techniker auf ihre Kosten dahin schicke, wo sie solche Vorstudien machen können, indem man sonst leicht Unternehmungen machen könnte, bei denen der Schaden tausendmal den Betrag überstiege, den man jetzt aufwenden wird, um angemessene Vorkenntnisse sich zu erwerben.

Buhl: Der Abg. Duttlinger hat mich nicht verstanden, wenn er vermuthet, daß ich glaube, die Frequenz würde im Lande geringer werden. Das ist nicht der Fall, sondern ich habe sogar gesagt, der Transit werde sich vermehren, aber nichts nutzen, weil der Abgang des Transitguts in Mannheim ist, oder umgekehrt in Basel, und demnach die Expeditiongebühren nur zur Hälfte auf unser Land fallen, denn die andere Hälfte fällt auf Basel. Der Zweck, warum ich aufgestanden bin, ist der, ich wollte nachholen, die Regierung aufmerksam zu machen, was gefordert wird von Ehinger und Compagnie in Basel. Sie fordern, daß die Regierung für das, was von Staatsgütern abgetreten werden soll, den Werth in Aktien anzunehmen. Ich glaube, die Regierung wird vorsichtig seyn müssen, weil die Eisenbahnen zwar von allgemeinem Nutzen im weiteren Sinne sind, aber für viele wieder nicht. Deswegen sollte die Regierung in Bezug auf pecuniäre Theilnahme sich von der Sache frei halten, also nicht mit Aktien eintreten, sondern sich die etwa abzutretenden Güter zahlen lassen. Ich vereinige mich mit Denjenigen, die darauf angetragen haben, den beiden Petitionären den Dank der Kammer auszudrücken, dafür, daß sie der Kammer Mittheilungen gemacht haben, die, da die Sache zur Sprache gebracht worden, uns nützlich seyn kann, obschon ich die Anträge des Konsuls List nicht in dem Vortheil halte, als die von Newhouse gemachten, da nach dem Antrag des letztern die Unternehmer das Risiko allein auf sich behalten, während dem der Antrag des Konsuls List eine Garantie vom Staate fordert.

Merl: Ich bin mit Denjenigen einverstanden, die hier einen Dank ausgesprochen wissen wollen. Ohne einen gewissen Enthusiasmus kann nichts Großes entstehen, und alle Diejenigen, die eine ganz großartige Idee ins Leben rufen wollen,

müssen von einer gewissen Begeisterung hingerissen seyn, und um die Vortheile und natürlichen Schwierigkeiten, die sich hier entgegenstellen, zu überwinden, müssen die betreffenden Personen immer ein gewisses Opfer bringen. Ihr Verdienst muß also auch in dieser Hinsicht anerkannt werden, und da es sich hier um Vorschläge handelt, die nicht als leere und phantastische Projekte betrachtet werden können, sondern als sehr ausführbar und wohlthätig erscheinen, so wird hier der Ausdruck des Dankes ganz am rechten Ort seyn.

Mördes: Ich für meinen Theil kann mich nimmermehr von der Zweckmäßigkeit überzeugen, die Vorstudien auf Kosten der Regierung zu machen. Dies ist aber eine technische Frage, die hier nicht erörtert werden kann. Am wenigsten bin ich der Ansicht des Abg. Duttlinger, daß Techniker ins Ausland geschickt werden sollen, um dort auf kostspielige Weise die Beschaffenheit der Eisenbahnen kennen zu lernen. In den Staaten, wo man bisher keine Gelegenheit hatte, die eigenen Techniker mit den Manipulationen bekannt werden zu lassen, hat man vorgezogen, mit bereits instruirten Technikern an das Werk zu gehen. Der beste Weg ist der, daß die Regierung sich unmittelbar befaßt, da diese schon ihre Leute zu finden wissen wird, indem doch Erfahrungen dazu gehören, um mit Sicherheit Anstalten dieser Art ins Leben zu führen.

Staatsrath Nebelius: Die Franzosen haben ihre Eisenbahnbauten ausgeführt, ohne englische oder nordamerikanische Techniker herbeizurufen.

Mördes: Jene Leute hatten übrigens mehr Gelegenheit, die Sache kennen zu lernen. Ueberhaupt findet in Frankreich und England ein himmelweiter Unterschied gegen uns Statt. Dort stehen die Techniker größtentheils nicht im Staatsdienst, und dort ist es jeder Werkmeister, der Kenntnisse und Intelligenz genug besitzt, um ihn bei solchen Unternehmungen nützlich gebrauchen, oder an die Spitze derselben stellen zu können.

Verbel: Dem Kommissionsantrag ist nichts entgegen gesetzt worden, und es läßt sich also nicht leicht an dessen Annahme zweifeln. Dem Antrag des Abg. Welker trete ich unbedingt bei, da es eigentlich nur einem Versehen zuzuschreiben ist, daß dieser Dank nicht auch in den Kommissionsantrag aufgenommen wurde.

Wenn die Kommission zwischen den Planen von List und Newhouse nicht unterschieden und sich überhaupt nicht ins

Detail eingelassen hat, so hat sie gewiß gut daran gethan, indem es sich in der Kommission nicht um die nähere Ausführung, welche zunächst Sache der Regierung ist, gehandelt hat. Die Kommission mußte übrigens doch zunächst auf die Vorschläge abheben, die vorzugsweise zum Ziele führen, und dies sind diejenigen der Banquiers von Basel. List, der auch eine Etngabe machte, hat weder mit Kapitalien noch auf andere Weise eine Aussicht gegeben, daß mit ihm eine Vereinbarung getroffen werden könnte, wogegen jene Banquiers selbst Eingaben beim Staatsministerium gemacht haben, und sich also hier eher eine Verwirklichung voraussehen läßt. Daher kam es auch, daß der Bericht mehr auf den Plan der Basler Banquiers einging, als auf den von List. Was die ausschließliche Concession betrifft, von der im Bericht hier und da die Rede ist, so scheint sie vorläufig für die Vornahme des Nivellements absolut nothwendig zu seyn.

Wenn ein Kapitalist auftritt und 40,000 fl. aufwenden will, um eine Untersuchung anzustellen um klar zu werden, ob nach angestellter Untersuchung die Bahn ausführbar ist, so sage ich, gehört es zu der gewöhnlichen Loyalität, daß, so lange an dem Nivellement gearbeitet wird, und bis man sich näher darüber erklärt, daß das Werk ausgeführt werden solle, jeder Andere entfernt wird, und nicht zwei Gesellschaften eine gleiche Concession erhalten. Wenn Jemand einerseits das Kapital hergibt, und die Untersuchung pflegen will, so muß er andererseits auch eine Deckung haben, daß dieses Kapital nicht verloren ist. Man sagt, man soll dieses Geschäft besonders den badischen Bürgern überlassen. Nun ist aber schon seit 1831 von dieser Eisenbahn die Rede, und es hat sich in Baden keine Gesellschaft gemeldet, welche nähere Anträge gestellt hat, wonach zum Werk hätte geschritten werden können. Wenn wir darauf warten wollen, so werden wir sehr spät zum Ziele kommen. Es ist etwas Großartiges von Seiten der Basler, daß sie das Kapital aufwenden und von dem Resultat dieser Untersuchung es abhängig machen wollen, ob die Eisenbahn errichtet werden soll. Sie verdienen in so fern ganz besondere Berücksichtigung; sie sind aber auch sehr geneigt, sich mit Badenern einzulassen, allein noch hat sich Niemand angeboten, an den vorläufigen Untersuchungskosten auch etwas beizutragen. Wenn einmal diese Ausgabe gemacht seyn wird, dann werden die Badener auch kommen, allein auch dann noch sind die Basler bereit, sich mit ihnen einzulassen.

Daß aber die ausschließliche Concession für die Anlegung dieser Eisenbahn jetzt schon gegeben werde, halte ich für etwas Unmögliches, weil damit viele Bedingungen zu verknüpfen, viele Betrachtungen aufzunehmen sind, die rein seyn müssen, ehe man sagen kann, Derjenige, der die Bahn errichten will, ist ausschließlich concessionirt. Man kann freilich auf Diejenigen, die dieses Kapital aufwenden, vorzugsweise Rücksicht nehmen, ihnen aber jetzt schon die ausschließliche Concession zu geben und alle Uebrigen zurückzudrängen, liegt in der Unmöglichkeit, schon darum, weil, wie der Bericht selbst es zeigt, sehr wichtige Punkte zur Sprache kommen, die zuerst erörtert und entschieden seyn müssen, auch ein Gutachten darüber eingeholt werden muß, ehe man von einer ausschließlichen Concession sprechen kann. Auf Diejenigen aber, welche das Kapital wagen und die Untersuchungen anstellen, hat man freilich zunächst Rücksicht zu nehmen, und es läßt sich auch von der Loyalität der Regierung erwarten, daß sie diese Personen nicht umgehen wird. Bei diesem Nivellement, das ein bedeutendes Kapital erfordert, bezwecken die Unternehmer allerdings die Beiziehung eines Technikers, der schon bei Eisenbahnen sich beschäftigt hat, und dies ist auch nothwendig, wenn man nicht im Trüben fischen soll. Die Regierung ist übrigens auch sehr dabei theilhaftig, daß das Werk am Ende ihren und den Beifall der Stände erhält. Darum wird sie es auch nicht unterlassen, einen ihrer Techniker bei Bornahme dieses Nivellements aufzustellen, um von Seiten des Staats die Rechte desselben zu wahren, und überhaupt am Ende das Gutachten mit vorlegen zu können, wenn das Resultat der Untersuchung von den Unternehmern vorgelegt wird. Dies ist das einzige, was von Seiten der Regierung geschehen kann.

Wollte man noch weiter gehen und sagen, daß sie diese Untersuchung anzustellen habe, so gehört vorher dazu die Bewilligung der Summe, und daran möchte wohl die Sache scheitern oder verzögert werden. Das Anerbieten der Unternehmer ist ganz annehmbar, daß sie nämlich auf ihre Kosten die Untersuchung anstellen wollen, und was von der Regierung zu geschehen hat, besteht nach meiner Ansicht in nichts anderem, als daß sie ihres Orts einen Techniker beizieht, der das Staatsinteresse überall wahr.

Der Abg. Welcker hat gesagt, die Bahn greife nach der Beschreibung ihrer Richtung in viele Grenzbezirke ein. Ich glaube aber, daß, wenn eine Gesellschaft auf ihre Kosten

eine Bahn anlegt, sie am aufmerksamsten seyn wird, daß sie diejenige Richtung nehme, die ihrem Interesse am nächsten liegt. Wir wollen sie dafür sorgen lassen, daß diejenigen Bezirke eingehalten werden, die ihr am nützlichsten sind. Der Abg. v. Tscheppe sagt, der Anschlag von 200 fl. per Morgen sei zu nieder. Ich glaube dies auch, wenn man immer die besten Güter ins Auge faßt, allein wie oft wird diese Bahn durch Heiden und Wald geführt werden, wovon der Morgen keine 50 fl. kostet. Wenn aber auch der Morgen auf 400 fl. zu stehen käme, so wäre dies Sache der Unternehmer, die von Niemand Anders eine Garantie fordern, sondern das Ganze auf ihr Risiko übernehmen.

Der Abg. v. Kottel sagt, man hätte auf eigene Staatsangehörige besondere Rücksicht nehmen sollen, allein ich habe schon bemerkt, daß dabei nichts herausgekommen wäre, weil das Wagstück von 40,000 fl. sie bedenklich macht, und selbst den Baslern abschlägliche Antwort gegeben wurde. Der Abg. v. Kottel sagt ferner, das Privateigenthum könne diesen Unternehmern nicht garantirt werden; allein ich glaube, daß dies eine Erwerbung wie jede andere ist. Sie zahlen für die Güter die Kapitale, die sie schuldig sind, und treten dann unbeschränkt in den Besitz des Eigenthums und Genußrechts ein. Der Staat kann nur in so fern Anspruch daran erheben, als er sich selbst dabei theilhaftig und für gut findet Actien zu nehmen. Das unbeschränkte Eigenthumsrecht aber kann Denjenigen nicht bestritten werden, die ihre Kapitale aufbieten um diese Unternehmung zu machen. Ob es rathlich ist, Actien für Staatsgüter zu nehmen oder nicht, was der Abg. Vuhl verneint, ist auch eine von den Fragen, die später erörtert werden müssen und nicht jetzt, wo es sich nur darum handelt, der Regierung die Petitionen mit Empfehlung zu übergeben.

Der Antrag des Abg. Winter, die Sache zum umfassendern Bericht an die Budgetskommission zu geben, kann darum von keinem Erfolg seyn, da es uns eigentlich nicht weiter führen wird, als wir jetzt auch kommen; weil es sich nicht darum handelt, Gelder zu bewilligen, indem ja Privaten da sind, die diese Gelder aus ihrem Sack bezahlen wollen. Auch dieser Kommission würde daher nichts übrig bleiben, als diese Petition dem Staatsministerium zur Berücksichtigung zu überweisen. Jene finanzielle Beziehung, die nach der Meinung des Abg. Vuhl sich herausstellen soll, sehe ich nicht ein. Die Unternehmer müssen sich die Abgabe von ihrem Unternehmen gefallen lassen, wie jeder andere

Gewerbsunternehmer auch, und wenn sie für so viele Millionen eine Gewerbesteuer bezahlen, so wird der Schade, den man befürchtet, gewiß ganz ausgeglichen werden, namentlich auch der Schade, der nach der Ansicht des Abg. Duttlinger der Postadministration zugehen soll. Sollte übrigens durch die Uebernahme der Postexpedition ein größerer Schade sich herausstellen, so ist es wieder Sache der Unterhandlung zwischen der Regierung und den Unternehmern, diesen Punkt auszugleichen.

Endlich habe ich noch zu bemerken, daß bei dem Salztransport von Dürheim in die Schweiz von dem Zeitpunkt an, wo die französischen Contracte abgelaufen sind, ein großer Gewinn zu erwarten ist. Man kann das Salz von Rappenaun in die entferntesten Gegenden der Schweiz um 4 Fr. wohlfeiler bringen, als es aus Frankreich erhalten werden kann. Nach einer Berechnung, die der Petition beiliegt, betragen die ganz mäßig angenommenen Resultate für die Staatskasse 113,000 fl. und für die Eisenbahnen 79,000 fl., wenn der Salztransport für die betreffenden Kantone der Schweiz von Rappenaun oder Dürheim besorgt wird. Die Nachtheile, die durch den geringeren Gewinn am Transit entstehen sollen, kann ich ebenfalls nicht einsehen, und auf jeden Fall scheint mir diese Ansicht nicht cosmopolitisch. Die Absicht geht darauf hinaus, den Transport der Güter, die durch das Land ziehen, nicht so schnell von statten gehen zu lassen, damit mehr Geld dadurch consumirt wird. Hier ist aber derselbe Fall wie bei Einführung der Buchdruckerkunst und der Dampfschiffahrt. Als die letzteren auf den Rhein kamen, haben viele Wirthe und Spediture eingebüßt, allein Niemand hat darnach gefragt. Durch diese Eisenbahn wird übrigens noch zunächst der Vorthell erreicht, daß man weit weniger auf die Landstraßen selbst zu wenden hat, indem der starke Güterzug von denselben wegfällt. Außerdem wird, wie in der Natur der Sache liegt, der Transport der Waaren bis zur Eisenbahn eine außerordentliche Bewegung verursachen, und alle die Nachtheile, die man fürchtet, auch in dieser Hinsicht eine Ausgleichung erhalten.

Was die Priorität betrifft, so ist diese allerdings sehr zu berücksichtigen. Wenn wir unsere Bahn nicht anfangen, so wird eine auf dem linken Rheinufer entstehen, und wenn auch eine einzelne Ansicht dahin gleng, daß diese nicht so viel Concurrenz erhalten werde, als die unsrige, so liegt dies eben im Schooß der Zukunft. Die Eisenbahn muß

jetzt erst projectirt werden, und wenn sie projectirt ist, so bedarf es noch mehrerer Jahre bis sie benutzt werden kann, während welcher Zeit auch das Volk Neigung für das Unternehmen erhalten wird.

Nach allem diesem beharre ich auf dem Kommissionsantrag.

Winter v. H.: Es ist der Antrag gemacht worden, den beiden Petitionären den Dank der Kammer auszusprechen, dafür, daß sie eine so gemethnliche Angelegenheit hier in Anregung gebracht haben; dafür stimme ich nicht, daß der Dank der Kammer da gezollt werde, wo es augenscheinlich ist, daß dieselben nur ihr eigenes Interesse im Auge gehabt haben. Im Gegentheil haben wir durch den Vortrag des Abgeordneten Buhl vernommen, daß wir in mehrfacher Beziehung manchen Nachtheil zu erwarten haben werden. Ich kann mich daher diesem Antrage nicht anschließen, es ist auch an andern Orten nicht der Fall gewesen, daß man den Petitionären den besondern Dank ausgesprochen hat. Ich stelle aber meinen Antrag darauf, die Petition an die Budgetkommission zu verweisen, damit diese die ihr nöthig scheinende Vorlage der Kammer mache.

Buhl: Ich habe auch für den Dank votirt, ich habe aber darunter bloß verstanden, den Dank dafür auszusprechen, daß die Petenten die Sache an die Kammer gebracht haben, und weil sie in der Sache eine Aufklärung herbeiführten. Ich weiß gar wohl, daß die Unternehmer nur ihr eigenes Interesse im Auge haben, und habe deswegen den Dank in dem Sinne votirt; denn es ist nicht zu läugnen, daß diese Männer sich viele Mühe haben kosten lassen, in der nähern Untersuchung dieser wichtigen Sache.

Duttlinger: Ich habe erklärt, daß ich für den Antrag des Abg. Welcker und zwar in dem Sinn stimmen werde, wie er ihn gestellt hat, nämlich den Männern, die diese Angelegenheit zur Sprache gebracht, für die anerkannten Verdienste, die sie sich nicht erst jetzt, sondern seit Jahren in dieser Beziehung erworben haben, den Dank der Kammer auszusprechen. Nun sei mir nur noch eine geographische Bemerkung in Beziehung auf den Salztransport erlaubt. Ich muß nämlich den Herrn Berichterstatter darauf aufmerksam machen, daß das Salz von Rappenaun auf die Eisenbahn etwas weiter haben wird, als das Salz von Dürheim in die Schweiz, und das Salz von Dürheim auf die Eisenbahn noch einmal so weit gebracht werden muß, als wenn es unmittelbar in die Schweiz geführt wird.

Es wird hierauf mit Ausnahme von 2 Stimmen (Dörner und Winter v. H.) einstimmig beschlossen:

1) nach dem Kommissionsantrag die Petitionen mit Abschrift des Berichts nebst Beilagen an das Großherzogl. Staatsministerium zur möglichsten Berücksichtigung und Begünstigung dieses Unternehmens zu überweisen, und dasselbe zu bitten, seiner Zeit, wenn die über die Sache angestellte Prüfung ein vortheilhaftes Resultat liefert, den Kammern geeignete Vorlage über die Eisenbahn zu machen;

2) nach dem Antrag des Abg. Welcker den beiden Vetenten für die Anregung, die sie der Sache gegeben, den Dank der Kammer um so mehr auszusprechen, als dieselben sich schon so viele Verdienste um die Sache erworben haben.

Der Abg. Gerbel erstattet hierauf ferner Bericht Namens der Petitionskommission.

2) über die Bitte der Gemeinde Königheim und Schweinberg, um Aufnahme der Vicinalstraße von Bischofsheim nach Hardtheim in den allgemeinen Chausseeverband.

Beilage Nr. 2.

Der Antrag der Kommission auf Ueberweisung der Petition an's Staatsministerium wird zum Beschluß der Kammer erhoben.

3) Ueber die Petition der Stadt Baden, um Aufnahme der Straße von Baden nach Doss in den allgemeinen Straßenverband.

Beilage Nr. 3.

Buhl: Wenn irgend eine Straße die Verbindlichkeiten erfüllt, die gefordert werden um in den allgemeinen Straßenverband aufgenommen zu werden, so ist es jene von Baden nach Doss. Ich unterstütze daher den Kommissionsantrag.

Martin: Es wäre zu wünschen, daß durch die Uebernahme dieser Straße auf Kosten des Staats die Stadt Baden erleichtert wird, dieselbe sodann aber für die Herstellung der Straße nach Sinsheim, welche Land aufwärts fährt, mehr Sorge tragen möchte. Nachdem der Abg. Rutschmann den Antrag der Kommission auch unterstützt hatte, wurde derselbe von der Kammer angenommen.

4) Ueber die Bitte der Gemeinde Donaueschingen, um

Herstellung einer directen Verbindungsstraße zwischen Durrheim und Donaueschingen.

Beilage Nr. 4.

Der Antrag der Kommission geht auf Ueberweisung an die Budgetkommission.

v. Isstein: Es kann keinem Anstand unterliegen, diese Petition an die Budgetkommission zu überweisen, weil die Regierung selbst 42,000 fl. zur Herstellung dieser Straße in's Budget aufgenommen hat.

Rutschmann: Der Gesamtaufwand für diese Straße ist auf 85,000 fl. festgesetzt.

Der Kommissionsantrag wurde hierauf angenommen.

5) Ueber die Beschwerde des Nicolaus Bögele von Heidelberg wegen Ausfolgung seines Vermögens.

Beilage Nr. 5.

Der Antrag der Kommission auf die Tagesordnung wird angenommen.

6) Ueber die Bitte der Gemeinde Altwiesloch und Baierthal, Schotthausen, Mauer und Neckesheim, die Aufnahme der Verbindungsstraße von Wiesloch nach Mauer in den Chausseeverband betreffend.

Beilage Nr. 6.

Der Antrag der Kommission auf die Tagesordnung wird angenommen.

7) Ueber die Bitte der Stadt Mannheim, Gemeinde Feudenheim, Wallstadt, Heddesheim und Grossachsen, um Aufnahme der Straße von Mannheim nach Weinsheim in den allgemeinen Straßenverband.

Beilage Nr. 7.

Der Antrag der Kommission geht auf die Tagesordnung. Posselt: Ich stimme dem Antrage auf die Tagesordnung bei, und glaube daß auch diese Straße, so wie jene von Aglasterhausen nach Wingoßheim unter die Klasse der Districtsstraßen gehöre.

Lauer: fragt, warum diese Straße nicht aufgenommen worden sei.

Staatsrath Nebelius: Weil man sie nicht von der Bedeutung gehalten hat, um ihren Bau auf Staatskosten zu unternehmen. Der Verkehr zwischen dem Großherzogthum und dem Norden geht zu Land über Heidelberg, und der zu Wasser über Mannheim. Die Verbindungsstraße zwischen Mannheim und Weinheim könnte nur dann in den allgemeinen Straßenverband aufgenommen werden, wenn man den Güterzug von der Bergstraße auf die Rheinstraße ableite

ten wollte. Ein solches Unternehmen liegt aber nicht im allgemeinen Interesse. Diesen Grund ziehe ich nicht aus den Akten, deren Inhalt mir nicht gegenwärtig ist, sondern ich spreche nach meiner eigenen Kenntniß von der Sache.

Lauer: Es befinden sich aber gewiß noch viele Straßen im Verband, die weniger Interesse verdienen, und zwar solche, die nicht durch die Post benutzt werden, wie die fragliche.

Staatsrath Nebelius: Die Grenze ist sehr unbestimmt, wo eine Straße verdient in den allgemeinen Verband aufgenommen zu werden, oder nicht.

Lauer: Hier kommen aber nicht die Mittel, sondern die Gerechtigkeit in Frage.

Grimm: Die Straße hat neuerer Zeit eine größere Bedeutung gewonnen, indem die hessische Regierung die Straße von Erbach durch den Odenwald beabsichtigt, die den Odenwald künftig mit Mannheim und der dort anzulegenden Eisenbahn in Verbindung bringt.

Rutschmann: Ich habe dasjenige bemerken wollen, was der Abg. Grimm gesagt hat. Uebrigens ist die Sache nicht so dringend. Kommt eine Eisenbahn von Mannheim nach Basel zu Stande, so gewinnt diese Straße sehr an Wichtigkeit.

Weller: Ich glaube, daß der formelle Grund für die Tagesordnung hier gar nicht anschlügt, denn es handelt sich nicht von einer Beschwerde, in welchem Fall allein die Entthörung nothwendig ist, sondern von einer Bitte der betreffenden Gemeinden, die Straßen in den Straßenverband aufzunehmen. Diese Bitte wird an das Staatsministerium überwiesen werden können, ohne daß eine Entthörung nachgewiesen ist. Da nun die Kommission die Wichtigkeit dieser Straße anerkannt hat, dieses auch von mehreren Mitgliedern der Kammer ausgesprochen wurde, und da endlich diese Straße die Fortsetzung der Chaussee von Karlsruhe nach Mannheim ist, welche die Regierung in der letzten Zeit anzulegen für gut gefunden hat, und die weitere Verbindung mit Frankfurt herstellt, welche für den Handel zwischen Mannheim und Frankfurt von höchster Wichtigkeit ist, so trage ich darauf an, diese Petition an das Staatsministerium zu verweisen.

Buhl: Ich muß mich der empfehlenden Ueberweisung an's Staatsministerium widersetzen. Ich kann nicht billigen und glauben, daß diese Straße zwischen Mannheim und Weinheim zu denjenigen Straßen gehört, deren Unterhal-

tung der Staat zu übernehmen hat. Als Staatsstraßen können nur diejenigen angesehen werden, die ihre Hauptrichtung durch das Land haben und zum Verkehr des Handels dienen. Das ist hier aber nicht der Fall. Wenn wir alle diese Straßen, welche diese Ansprüche machen, in den allgemeinen Straßenverband aufnahmen, so würden Millionen nicht hinreichen.

Grimm bemerkt, daß auf dieser Straße von Mannheim nach Weinheim täglich Influenzwagen zu dem Eilwagen nach Frankfurt und zurück gehen.

Dörr: Aus allem diesem geht hervor, wie nothwendig es ist, daß das Gesetz über den Straßenbau vorgelegt wird. Ich will deshalb die Regierung daran erinnern. Wie viel solche Straßen sind nicht im ganzen Lande, die von den Gemeinden unterhalten werden müssen, und eher allgemeine Staatsstraßen sind. Jedesmal nach dem Landtag muß ich die Klagen hören, daß diese Sache noch nicht erledigt ist. Ich bitte deshalb die Regierungskommission, für einen baldigen Gesetzesentwurf in dieser Sache Sorge zu tragen.

v. Jyke in: Die Budgetskommission, oder vor der Hand ich, als Berichterstatter, habe denselben Antrag in den zu erstattenden Bericht aufgenommen.

Gerbel: Die Kommission hat sich über die Gründe nur in so weit auszusprechen, als sie wichtig sind und kann sich durchaus nie auf die Beurtheilung einlassen, ob die Gründe wirklich vorliegen oder nicht, sondern muß immer unterstellen, daß wenn die Gründe richtig sind, dieser und jener Beschluß darauf zu bauen sei. Uebrigens stimme ich dem Abg. Weller bei, daß hier von keiner Beschwerde, sondern von einer allgemeinen Frage die Rede ist, ob überhaupt diese Straße aufgenommen werden solle, und bei diesen Straßenpetitionen wird die Form nicht dahin ausgedehnt werden, daß sie die letzte Behörde durchlaufen haben müssen. Andere Straßen wurden auch nach diesem aufgestellten Grundsatz bereits begutachtet, und theils an die Budgetskommission, theils an eine andere Kommission verwiesen, ohne daß die Entthörung nachgewiesen war. Auch in diesem Fall wollte ich diesen Antrag stellen, fiel aber in der Kommission durch. Nun unterstütze ich aber als Mitglied der Kammer den Vorschlag des Abg. Weller, und trete dabei vollkommen dem Wunsch des Abg. Dörr, zu endlicher Vorlage eines Straßengegesetzes, bei.

Herr Minister Winter hat kürzlich bemerkt, daß man

dieses Gesetz darum nicht vorlege, um nicht einen Zankapfel in die Kammer zu werfen.

Dieser Zankapfel wird aber eher unter uns kommen, wenn man bei jeder einzelnen Straße sich streiten muß, wohin sie gehört.

Ein Gesetz muß aussprechen, in welche Kategorie jede Straße gehört, und dieses sofort eine allgemeine Norm bilden, womit aller Streit beseitigt wird. Der Zankapfel wird weniger in dieser Saal geworfen seyn, wenn man sichere Normen und Grundsätze hat, als wenn bei so wichtigen Fragen, wobei Tausende theilhaftig sind, das Gutachten des Einzelnen entscheidet. Es ist, wie leicht einzusehen, höchst schwierig für die Kommission und den Berichterstatter, sich über einzelne Straßen auszusprechen, ohne irgend Normen zu haben, welche die Regierung doch leicht zusammen bringen könnte.

Duttlinger: Wenn wir Landräthe hätten, so würde der Streit über diese Angelegenheit in dieser Saale weit weniger vorkommen. Es gibt gewisse Straßen, die den Bezirken oder Provinzen und nicht dem Staat angehören, und daher auch zur Hälfte von den Bezirken gebaut werden sollten, und auch gebaut werden würden, wenn wir jene Einrichtung hätten.

Ich bedaure, daß der Abg. v. Jßstein seine dießfallige Motion auf diesem Landtage nicht wiederholt hat.

v. Jßstein: Die Bitte wird am besten bei Gelegenheit der Eintheilung in Distriktsstraßen vorkommen, weil besonders dort diese Sache von wichtiger Einwirkung ist, und weil, wenn die Regierung auf dem Wege, der schon seit mehreren Budgetperioden verfolgt wird, fortschreitet, durch Abstimmungen über Petitionen und Ausnahmen einzelner Straßen in den allgemeinen Verband, die jeweils davon abhängen, ob mehr oder weniger Mitglieder anwesend sind, eine Masse von Chaussees auf die Staatskasse übernommen werden wird, die am Ende das Land erdrückt. Deswegen muß mit dem erbetenen Gesetze über Eintheilung in Hauptlandstraßen und Distriktsstraßen geholfen werden, für welche letztere die Regierung aus Staatsmitteln einen Theil zuschießt, der übrige Bedarf aber durch Regulirung einer Zusatzsteuer von den Bezirten aufzubringen ist, worüber die Landräthe zu wachen haben.

Nachdem der Antrag des Abg. Keller auf Verweisung ans Staatsministerium mit 37 gegen 11 Stimmen verwor-

fen worden, wird der Kommissionsantrag auf Tagesordnung angenommen.

Der Abg. Gerbel berichtet weiter:

8) über die Bitte der Gemeinden Schoppsheim, Ober- und Niederdossenbach, und Niederschwörstadt, die Errichtung einer Verbindungsstraße vom Wiesenthal in das Rheinthal, von Schoppsheim über Dossenbach nach Schwörstadt.

Beilage Nr. 8.

Der Antrag der Kommission geht auf Ueberweisung der Petition an die Budgetkommission.

Stöffer: Ich habe von dieser Sache einige Kenntniß, und kann Auskunft ertheilen. Die 10,000 fl. sind deswegen nicht in's Budget aufgenommen worden, damit es da nicht geht, wie mit den 20,000 fl. für die Straße bei Aglasterhausen, damit der Staatszuschuß nicht verwendet wird, ehe eine Concurrenz der Betheiligten, welche einen Präcipualbeitrag zu leisten haben, ausgemittelt ist. Die Regierung hat deswegen den Auftrag erhalten, die Concurrenz über die Beitragspflicht auszumitteln, und darüber ein Erkenntniß zu geben und zu erheben, ob der Zug der Straße über Dossenbach oder über Wehr Statt finden soll, und aus welchen Gründen. Die Regierung hat wirklich ein Erkenntniß gegeben, aber es wurde dagegen Recurs eingelegt. So bald darüber definitiv entschieden sei, und das Gesuch um Wiederverleihung des Staatszuschusses begründet wird, so wird derselbe erfolgen. Aber zur Zeit ist die Concurrenz noch nicht definitiv ausgemittelt, und es möchte zu früh seyn, jetzt schon diese 10,000 fl. zu geben. Ich stimme für den Uebergang zur Tagesordnung.

Reitig v. E.: Ich stimme mit dem Abg. Stöffer überein, weil gegen ein früheres Erkenntniß der Kreisregierung der Recurs angezeigt worden ist. Die Concurrenz der Betheiligten hängt natürlicherweise davon ab, wohin die Straße geführt werden soll, und so lange darüber nicht in letzter Instanz entschieden ist, so läßt sich natürlicher Weise auch keine Ausmittlung der Concurrenz denken. Was die Localität an sich betrifft, so bin ich im Stande und erbödig einige Erläuterung zu geben. Die Straße über Dossenbach nach Schwörstadt hat nach meiner Ansicht den Vortheil, daß sie auf einer kurzen Strecke aus dem Wiesenthal nach dem Rheinthal führt; und wenn sie dahin angelegt wird, so hat man den weitem Vortheil, daß man das Gebirg mehr umgehen kann, weil jene Straße über Dossenbach nach Schwör-

Stadt in einem Thal hinzieht. Dazu hat die Natur schon den rechten Weg geebnet, während auf der andern Straße mit Umweg Steigen zu passen sind. Aber der größere Werth besteht noch darin, daß solcher Weg die Communication mit dem Rheinthal befördert, nämlich mit Rheinfelden, wohin derselbe zwei Stunden näher ist. Die Verbindung des Wiesenthals mit Rheinfelden ist der wichtigste Theil, den die dortigen Bewohner im Auge haben; anders verhält es sich mit der Straße, welche nach Säckingen zu führt, wo die Leute die Communication mit dem übrigen Schwarzwalde mehr zum Zweck haben, als mit dem Wiesenthal. Aus diesem Grunde bin ich mit dem Abgeordneten Stösser einverstanden, daß die Summe erst dann in das Budget aufgenommen werde, wenn die Concurrrenz ausgemittelt ist.

Merk: Dieser Fall liefert ein merkwürdiges Beispiel von solchen Straßenbewilligungen. Wir haben 10,000 fl. für eine Straße bewilligt, ohne nur zu wissen, welche Verbindung damit hergestellt werden soll, ob mit dem obern Schwarzwald oder mit einem andern Theile.

Kettig v. E.: Das muß ich widersprechen. Man hat im Jahr 1831 auf'm Landtag wohl gewußt, welches die beste Straße sei, und sich damals überzeugt, daß die Straße von Dossenbach nach Schwörstadt die ganz zweckmäßige seyn werde.

Martin: Ich will nur mit wenigen Worten bemerken, daß ich, wie ich die Sache kenne, der Straße über Dossenbach den Vorzug gebe.

v. Jhstein: Die Bewilligung war ausdrücklich für die Straße in der Richtung über Dossenbach nach Schwörstadt gegeben und auf diese Richtung beschränkt. Ich bin übrigens auch der Meinung, daß man zur Tagesordnung gehen kann, und zwar aus den von dem Abg. Kettig angeführten Gründen, so wie aus dem weitern Grunde, daß die Budgetkommission für sich solche Summen nicht ins Budget aufnehmen kann, wenn die Regierung ihr entgegen tritt, und dieses wird hier der Fall seyn, weil, wie der Abgeordnete Stösser angeführt hat, ein Streit über die Concurrenzpflicht vorliegt. Es könnte daher für diese Periode von einer Aufnahme ins Budget nicht die Rede seyn, allein ich hoffe, daß die Regierung, in Berücksichtigung der vorgetragenen Gründe, und besonders auch in Berücksichtigung der frühern Bewilligung der Kammer, welche nur für die angedeutete

Richtung der Straße stimmte, die Straße nach dem Wunsch der Gemeinde Schopfheim anlegen lassen wird.

Merk: Ich begreife nicht, wie ein Streit über die Richtung vorliegen kann, nach dem ausgesprochen wurde, die Bewilligung sei nur unter Zugrundlegung der Richtung nach Dossenbach erfolgt, was aber aus dem Beschluß nicht zu ersehen ist.

Stösser: Immerhin kommt das in Betracht, daß jedenfalls noch mehr Beiträge geleistet werden müssen, indem es mit diesen 10,000 fl. noch nicht geschehen ist, und Diejenigen, die bezahlen sollen, doch auch vernommen werden müssen.

Staatsrath Nebenius: Es ist nichts verloren, wenn bis zur nächsten Budgetperiode die Bewilligung ausgesetzt bleibt, denn die Gemeinden können mit Zuversicht darauf zählen, daß, wenn die Regierung die Entscheidung über die Beitragspflicht und den Zug der Straße gegeben hat, die Kammer das, was sie früher bewilligte, später nicht wieder zurückziehen wird. Mittlerweile kann man dann anfangen zu bauen; nur werden wir darauf sehen, daß es nicht geht, wie in einem andern Falle, wo der Staat einen Beitrag zugesichert hatte, und dessen ein Mitglied erwähnte.

v. Jhstein: Die Gemeinde Schopfheim hat sich anerbotten, für einen Zuschuß von 10,000 fl. die ganze Aufgabe zu übernehmen, ein Punkt, der gewiß die Berücksichtigung der Regierung verdient, indem der andere Straßenzug einen weit größern Aufwand erfordert.

Kettig v. E.: Ich erlaube mir ein Wort auf die Bemerkung des Abg. Merk zu sagen. Er hat darüber seine Bewunderung ausgedrückt, daß man jetzt noch von der Ausmittelung einer Straßenconcurrenz, und darüber, wohin die Straße geführt werden soll, sprechen könne. Ich muß gestehen, es wundert mich auch, da man doch schon 10,000 fl. ein für allemal gegeben hat. Ich glaube, es wäre gut gewesen, man hätte die 10,000 fl. schon anfangen zu verbauen.

Berbel: Auf demselben Standpunkt, worauf wir uns jetzt befinden, waren wir schon im Jahr 1831. Dort hat die Kammer 10,000 fl. für diese Straße bewilligt, in der Voraussetzung, daß die Concurrrenz nicht an Unmöglichkeiten scheiterte, sondern bis zu der Zeit, wo die Verwendung der 10,000 fl. anfängt, im Reinen seyn werde. Im Jahr 1833 kam die Sache zur Sprache, und es schien nicht anders, als daß die Behörden rücksichtlich der Concurrenzausmittelung

nichts gethan haben, und die Straße also wieder ungemacht blieb, während sich die Kammer kräftig dahin aussprach, daß sie gemacht werden solle. Das Geld wurde ins Budget aufgenommen für die Richtung, welche die Petenten zu haben wünschten. Daß nun Hr. v. Schönau, wie die Petenten sagen, einen Einwurf machen konnte, kann ich nicht begreifen. Daß er ihn aber gemacht hat, glaube ich, denn sonst hätten es nicht vier Bürgermeister angeben können. Dies ist aber ein trauriger Zustand für diese Gemeinden, indem sie dadurch immer um ihre Straßen kommen.

Wenn es der Abg. Stöffer für einen Fehler ausgiebt, daß 20,000 fl. für eine Straße von Mingolsheim zc. verwendet wurden, so ist dies wahr; allein es ist nicht ein Fehler von der Straßenbaubehörde, sondern von der Staatsbehörde, welche nicht im Stande war, diese Concurrenz- ausmittelung zu bewirken. Ich weiß nicht, welche Unmöglichkeiten hier vorliegen sollen. Es sind hier Gemeinden, welche 10,000 fl. bezahlen wollen, um diese Straße zu machen. Nun ist eine Entscheidung der Regierung erfolgt. Es wurde Rekurs eingelegt; aber braucht man denn zwei Jahre, um darüber zu entscheiden? Es ist eine gerechte Klage von Seiten der Petenten, daß die Entscheidung erst vor so kurzer Zeit erfolgt sei. Schon im Jahr 1831 ist dieselbe Frage zur Sprache gekommen, und von der Regierung und Kammer die Straße als nothwendig erachtet worden, indem von beiden Seiten die Bewilligung von 10,000 fl. deutlich angesprochen worden ist. Die Gemeinden läßt man aber nicht zum Beitrag kommen. Man soll ihnen nur einmal das abnehmen, was sie thun wollen, und sich nicht durch den Widerspruch eines einzelnen Privaten stören lassen, was ich für verwerflich halte. Ich wollte, die Straßenbaubehörde hätte hier dasselbe gethan, wie bei einer anderen Straße, und dann würde man weiter seyn.

Staatsrath Rebenius: Ich kenne zwar die Sache nicht genau, allein es handelt sich nicht blos von der Einsprache eines Einzelnen, sondern es hat ohne Zweifel auch noch die Gemeinde gegen die Richtung, welche vorgeschlagen worden ist, Einsprache gemacht. Nun weiß man aber, wie es zu gehen pflegt, wenn Parteien streiten. Der Abg. Gerbel hat es gewiß schon selbst erfahren, daß die Geschäfte so schnell nicht abzumachen sind, wenn Gemeinden mit einander im Streite liegen. Wenn ich nicht irre, so sind die Techniker selbst nicht einmal mit einander ganz einig.

v. Jzstein: Es ist doch von der Regierung von besonderer Wichtigkeit, zwei Punkte zu berücksichtigen. Der erste Punkt ist der, daß die Kammer nur für die Richtung von Schoppsheim über Dossenbach nach Schwörstadt ihre Bewilligung ausgesprochen, also Grund für die Regierung vorhanden ist, zu glauben, daß die Kammer für eine andere weit kostspieligere und vielleicht andere Interessen verletzende Richtung ihre Einwilligung nicht geben werde. Der zweite Punkt ist, daß die Gemeinde Wehr selbst nicht mit der Richtung über Wehr zufrieden ist.

Stöffer: Es ist nicht nur ein Einzelner, der die Einsprache erhoben hat, sondern es sind ihrer viele, und unter andern auch eine Staatsanstalt. Daß die Sache jetzt erst vorkommt, ist natürlich, weil früher die Petitionäre nicht eingekommen sind, die Straße über Wehr zu führen. Das ist aber erst hervorgerufen worden, weil sie gesehen haben, daß sie eine Staatsbeihilfe erlangen könnten. Es wird sich jetzt darum handeln, welche Straße zweckmäßiger seyn wird. Sollte sich dieses ergeben, so würde die Sache keinem weitern Anstande unterliegen.

Rutschmann: Es ist richtig, was der Abg. Stöffer vorgetragen hat. Man hat Verbesserungsvorschläge gemacht; man hat gesagt, es könne der nämliche Zweck erreicht, und gleichzeitig dem bedeutenden Orte Wehr, so wie dem dortigen Eisenwerke ein großer Vortheil verschafft werden, wenn die neue Straße nach Wehr geführt, und die schon bestehende Straße von da über Döflingen nach Brenner (Einsmündung der Wehrthalsstraße in die Rheinstraße) nur verbreitet werden dürfte. Diese Verhältnisse sind in Erwägung gezogen worden; es wurde eine Kommission ernannt von der Kreisregierung zu Freiburg, die sich nach Vernehmung der an Ort und Stelle versammelten Localbehörden und Ortsvorstände für den Straßenzug über Wehr entschieden hat. Es wurde eine Repartition gemacht über die zu leistenden Principalbeiträge; aber in der Folge haben die beteiligten Gemeinden selbst erklärt, daß sie nichts zahlen und auf die Vortheile verzichten wollen.

Grether: Die Gemeinden haben nur darum ihren Beitrag zurückgezogen, weil die Straße nicht dorthin, das heißt, nicht über Dossenbach nach ihrem Wunsche geführt wird. Schoppsheim hat erklärt, daß, wenn man 10,000 fl. als Aversum beitrage, es sich verbindlich mache, die Straße auf eigene Kosten herzustellen.

Stöffer: Daß diese Straße hergestellt werden soll, unterliegt keinem Zweifel. Es soll die Verbindung zwischen Schopfheim und dem Rheinthal hergestellt werden, und es handelt sich bloß um den Straßenzug. Wollen die Gemeinden, die am Zug über Dossenbach liegen, ihre Beiträge leisten, und die andern nicht, so wird die Sache bald aus seyn.

v. Hystein: Es ist gewiß, und ich glaube diesen Sach vertheidigen zu können, daß die Regierung nicht das Recht hat, Gelder, welche die Kammer für eine bestimmte Straßenrichtung bewilligt hat, für eine ganz andere Straße zu verwenden, wenn sie auch am Ende gleich in dieselbe Hauptchauffee eintritt, aber auf Umwegen dahin führt.

Gerbel: Die Kosten der Straße über Wehr sind auch anders angeschlagen, als jene über Dossenbach, indem die der ersten auf 90,000 fl. und die der letztern auf 26,000 fl. berechnet sind. Wenn nun die Regierung ihre Meinung veränderte, so bedarf es nothwendig einer neuen Bewilligung; allein dann fällt auch der Zuschuß, den die Gemeinden angeboten haben, und der im Betrage von 10,000 fl. bei einer Summe von 26,000 fl. bedeutend ist, weg. Der Zuschuß, der von Wehr aus mit 200 fl. kommen soll, ist gar nicht in Anschlag zu bringen, indem der Straßenzug über Wehr dreimal so viel kosten soll. Man kann demnach die Summe ins Budget aufnehmen in der gewissen Voraussetzung, daß die Staatsbehörde mit dem Recurs in zwei Monaten fertig seyn, d. h. bis es zur Verwendung der 10,000 fl. kommt, darüber entschieden haben wird. Die Gemeinden haben auf die 10,000 fl. gewiß ein wohlbegründetes Recht, und ich bin überzeugt, daß, wenn es der Staatsbehörde ernst ist, sie die Sache zum Ziele führen kann.

Stöffer: Daß die Staatsbehörde mit der Entscheidung in zwei Monaten fertig seyn kann, unterliegt keinem Zweifel; bis aber die Recursverhandlungen gepflogen seyn werden, wird schon eine längere Zeit gebraucht werden. Der Abg. Gerbel wird dieses schon aus seiner eigenen Praxis wissen. Was die Verwendung des Staatszuschusses betrifft, so sind wie darin Alle einig; wenn aber der Abgeordn. Gerbel meint, die Sache wegen der Kosten sei im Reinen, so will ich ihm nur bemerken, daß die Techniker um das doppelte verschiedener Ansicht sind.

Buhl: Ich mache auf die Nothwendigkeit aufmerksam, daß über die Herstellung dieser Straße bald entschieden werden muß, und zwar wegen der Zollverhältnisse. Es kommt, wenn diese Straße gemacht ist, ein großer Theil von unserm

Transit hinter die Grenzlinie, und da wird die Straße über Dossenbach am Zweckmäßigsten seyn, weil die andere Richtung mehr Höhe hat, und bergauf und bergab geht.

Merkl: Ich sehe nicht ein, wie die Sache dem geringsten Aufenthalt unterliegen kann. Das Erkenntniß, welches vorliegt, ist null und nichtig, und hat gar nicht gegeben werden können. Es konnte kein Streit darüber entstehen, welche Richtung genommen werden soll, da bei der Bewilligung von 10,000 fl. schon darüber entschieden wurde. Wenn die Regierung einen andern Antrag gestellt hätte, so würde dieß einen Unterschied begründen; allein auch diese war mit der Richtung über Dossenbach einverstanden, und es kann daher die Straße fortgesetzt werden, wie sie angefangen ist.

Bei der Abstimmung wird der Antrag des Abgeordn. Stöffer verworfen, und der der Kommission auf Verweisung der Petition an die Budgetkommission angenommen.

Schaaff berichtet

1) über die Petition des ehemaligen Landwehrosoldaten Rembruster in Singen um Verleihung einer Pension, Beilage Nr. 9, welche vermöge Kammerbeschlusses an das Großherzogliche Staatsministerium überwiesen wird.

Derselbe erstattet Vortrag

2) über die Bitte mehrerer ehemaligen Soldaten, und zwar: Michael Schwarz von Eisingen, Georg Schleid von Guttenbach, Jakob Kutler aus Eichholz, und Fris Treferer von Wiesleth, um Verleihung von Pensionen,

Beilage Nr. 10,

worüber die Tagesordnung beschlossen wird.

Nachdem noch der Präsident die Kammer in Kenntniß gesetzt hatte, daß die zu Berathung der Motion des Abg. Welcker in Betreff der Pressfreiheit gebildete Kommission aus den Abg. Sander, Kröll, Bohm, Trefurt und ihm selbst bestehe, wird die heutige Sitzung geschlossen, und die nächste auf den 3. August unter Verkündung der Tagesordnung anberaumt.

Zur Beurkundung

Der Präsident: Mittermaier.

Der Secretär:

A. Schinzinger.

Beilage Nr. 1 zum Protokoll der 51. öffentlichen Sitzung vom 31. Juli 1835.

Bericht der Petitionskommission, die Anlegung einer Eisenbahn von Mannheim bis Basel betr. Erstattet von dem Abg. Gerbel.

§. 1.

Auf dem Landtage von 1833 wurde von Commerzienrath und Handelsmann L. Newhouse von Mannheim der zweiten Kammer eine Druckschrift, betitelt:

„Vorschlag zur Anlegung einer Eisenbahn im Großherzogthum Baden von Mannheim bis Basel,“ mit einer Petition des Inhalts übergeben, daß es der Kammer gefällig seyn möge, auf die Ausführung dieses großen Werks alle Rücksicht zu verwenden, und zur Beseitigung aller demselben entgegenstehenden Hindernisse möglichst mitzuwirken.

Der hierüber von dem Abg. Buhl erstattete Bericht beleuchtete dieses große Unternehmen sehr umfassend als ein dem Land in vielen Beziehungen höchst Vortheilhaftes, und führte zu dem von der Kammer einstimmig gefaßten Beschluß:

„Die Kammer möge die von dem Commerzienrath Newhouse übergebene Druckschrift in ihrer Bibliothek niederlegen, und ihr dankbares Anerkennniß der verdienstlichen Arbeit des Verfassers in ihrem Protokoll ausdrücken, die Petition desselben aber dem hohen Staatsministerium zur Kenntniß bringen, und dabei den Wunsch aussprechen: dasselbe möge die dem sehr wichtigen Gegenstand nöthigen vorbereitenden Anordnungen veranstalten, und insbesondere einen Gesetzentwurf über die Abtretung des Eigenthums zu öffentlichen Zwecken bearbeiten und vorlegen lassen.“

In der ersten Kammer hatte eine dort übergebene Petition des Commerzienraths Newhouse den einstimmigen Beschluß zur Folge:

„Dem Großherzogl. Staatsministerium das lebhafteste Interesse, welches die erste Kammer an der Bewirklichung des Planes nimmt, so wie den Wunsch auszusprechen, daß die erforderlichen vorbereitenden Untersuchungen und Erkundigungen von den betreffenden Staatsbehörden veranstaltet werden möchten, damit, wenn sich eine Actiengesellschaft bildet, durch diese Vor-

arbeiten die Ausführung erleichtert, gesichert und beschleunigt werde.“

§. 2.

Die Großherzogl. Regierung verfügte auf diese empfehlenden Ueberweisungen den Zusammentritt einer aus drei höheren Staatsbeamten bestehenden Kommission zur Prüfung dieses Projectis.

Das Resultat dieser gemeinschaftlichen Begutachtung besteht nach dem Inhalt der hierüber vorliegenden und dem Berichterstatter mitgetheilten Akten darin:

Daß der Berechnung der Kosten für diese Eisenbahn eine Untersuchung der Vertlichkeit vorangehen müsse, welche einen Kostenaufwand von 500 fl. per Stunde erfordere; daß übrigens diese Eisenbahnanlegung nur dann für das Land von Nutzen sei, wean ein System von Eisenbahnen auf große Entfernungen bis zu einem oder mehreren bedeutenden Seehäfen entstehen sollte, hierdurch würden die wichtigsten Folgen für den großen Güterverkehr herbeigeführt werden, und die Route über Holland und Italien einen außerordentlichen Zuwachs an Gütern und das Uebergewicht über einen großen Zweig des europäischen Seetransports erhalten. Der badische eigene und Transithandel nähme dann an dieser Vermehrung des allgemeinen Verkehrs seinen reichlichen Antheil.

In diesem Sinn ergieng unterm 5. Februar d. J. eine höchste Staatsministerialverfügung an den Petenten Newhouse mit dem weitem Anfügen:

Daß Sr. Königl. Hoheit der Großherzog dann, wenn der günstige Moment entweder durch ein bestimmtes Anerbieten von Privaten, welche mit den ihnen für die Ausführung dieses Werks zu Gebot stehenden Mitteln Bürgschaft zu leisten im Stande sind, oder durch die von den Nachbarländern dargebotenen Combinationen sich darstellt, dem wichtigen Gegenstand jede Unterstützung angezeihen lassen werden, die durch die Wahrscheinlichkeit eines Erfolgs sich rechtfertigen lasse.

§. 3.

Auf diesem Landtag kamen nun weitere Petitionen über diesen Gegenstand ein, und zwar:

Zuerst von dem Nordamerikanischen Consul für das Königreich Sachsen List unter Anschluß eines Memoirs über die in Frage stehende Eisenbahn nebst eines Exemplars der Berichte des Leipziger Eisenbahncommittees, mit dem Wunsch,

hierdurch diesen für Baden so überaus wichtigen Plan seiner Ausführung näher zu bringen, und in der Absicht, dem gemeinen Wesen dadurch nützlich zu seyn.

Die zweite Petition wurde von dem Commerzienrath Newhouse, dem das Verdienst der ersten Anregung zu Anlegung dieser Bahn nicht abgesprochen werden kann, eingereicht, welche Vorstellung die wirkliche Realisirung dieses Project's bezweckt, dazu sachgemäße Vorschläge macht, und zuletzt das Memoir des Konsuls List in allen seinen Theilen zu beleuchten, als irrig darzustellen und zu widerlegen sucht.

Die dritte hier eingegebene Vorstellung ist die des Konsuls List, welcher darin bittet, die Kammer möge sich bei der Großherzogl. Regierung für ihn verwenden, daß ihm von derselben die Concession ertheilt werde, die Stiftung einer Actiengesellschaft zu dem Zweck der Herstellung der ost erwähnten Eisenbahn unter folgenden Bestimmungen zu negociiren:

- 1) die Kompagnie könne sich nicht eher constituiren als bis ein baares Kapital von vier Millionen Gulden subscribirt werde;
- 2) die Kompagnie solle berechtigt seyn, für ein Drittheil der Anlegelosten dieser Bahn unverzinsliche Kassenscheine zu creiren und auszugeben, welche sie zu jeder Zeit in Metallgeld auszulösen haben werde;
- 3) der Kompagnie solle das Recht eingeräumt werden, Reisende und Güter zu transportiren, wofür sie der Großherzogl. Postverwaltung den erweislichen Reinertrag zu vergüten habe, dagegen solle ihr der Salztransport zu den gegenwärtigen Frachtpreisen auf zehn Jahre überlassen werden;
- 4) die Kompagnie soll ferner das Recht haben, die Fahrtafen zu bestimmen, jedoch sollen dieselben die gegenwärtigen Post- und Frachtpreise in keinem Falle übersteigen, sondern vielmehr bis auf die Hälfte dieser Frachtsätze herabgesetzt werden, sobald die Hälfte 6 pCt. Reinertrag gewähren werde;
- 5) die Kompagnie werde Briefe und Pakete unter 20 Pfd. auf Rechnung der Post zu denselben Frachtpreisen transportiren wie andere Güter;
- 6) der Kompagnie solle das Recht zustehen, die Bahn unter gleichen Bedingungen nach dem Ausland fortzusetzen und zuletzt
- 7) soll außer dieser Bahn keine andere Eisenbahn zwischen Mannheim und Basel concessionirt werden.

Verhandl. d. II. Kammer 1835. VI 6 Hest.

## §. 4.

Eine mündliche Rücksprache des Berichterstatters mit dem Commerzienrath Newhouse und dem Chef des Banquierhauses Ehinger et Comp. in Basel, des Vollmachtgebers des erstern, ließ der von diesem übergebenen Vorstellung die nähere Erläuterung über die eigentliche Absicht der Petenten dahin nachfolgen:

Daß man einstweilen nur nach vorläufig zu ertheilender exclusiven Concession die Erlaubniß zur örtlichen Untersuchung über die zweckmäßigste Anlegung der Bahn unter dem Schutz der Regierung und zur nähern Berechnung der für die Eisenbahn im Ganzen nothwendigen Summe und deren Ertrags, nebst den darauf zu verwendenden jährlichen Ausgaben, durch Techniker und zwar auf Kosten der Unternehmer zu erlangen wünsche, und erst nachdem man hierüber umfassende Kenntniß erhalten und gründliche Vorlage zu machen in der Lage seie, solle über die nähern Bedingungen der Concession mit der Großherzogl. Regierung in weitere Unterhandlung getreten werden, und dürfte dann diese noch vorläufige Ansicht des erwähnten Banquierhauses etwa darin bestehen:

Daß man an die Staatsgewalt des Großherzogthums kein anderes Verlangen stelle, als daß den Unternehmern zu Bildung einer Actiengesellschaft zum Zweck der Anlegung dieser Eisenbahn für ihre alleinige Rechnung und auf ihre Gefahr mit Gewährung des unbeschränkten Eigenthumsrechts dieser Bahn für die Actionärs die Concession ertheilt werde. Die Details würden dann von den obwaltenden Verhältnissen geboten werden, und könnten kein Gegenstand langer Erörterungen werden und keine Streitfrage herbeiführen.

## §. 5.

Nachdem nun dieses vorausgeschickt worden, kann man zur nähern Beleuchtung der Sache selbst schreiten.

Alle Stimmen, welche hier zu sprechen berufen sind, vereinigen sich dahin, daß Eisenbahnen mit Dampfswagen den Staaten, welche sie besitzen, ungewöhnlich großen Gewinn bringen, daß hierdurch Industrie und jegliches Gewerbe Vorschub und mannigfach wirkende Beförderung erlangen, daß dem Feld- und Weinbau durch die schnellste und wohlfeilste Zumarkbringung der Produkte nach allen Richtungen der beste Aufschwung zu Theil wird, und es mag sonach der Satz eines Engländers viel Wahres in sich tragen, der da

sagte: „das Land soll Eisenbahnen machen, und die Eisenbahnen werden das Land machen.“

Diese allgemeine Nützlichkeit wurde bereits in vielen Staaten anerkannt, welche uns in großen Unternehmungen voranschreiten, insbesondere ist es England und Nordamerika, wo mit dem besten Erfolg bereits solche künstliche Straßenzüge in vielen Verzweigungen bestehen; diesen Staaten strebt Belgien, ein nicht sehr umfangreicher von Kanälen bedeckter Staat, mit löblichem Eifer nach, da in Folge der Beschlüsse beider Kammern der Stände auf Antrag der Regierung diese letztern ermächtigt worden (Kammerbeschluss vom Ende März 1834 und der erste vom 14. Mai), anzuordnen, daß Belgien mit Eisenbahnen nach allen Richtungen durchzogen werde, wozu ein Credit von 35 Millionen Franken bewilligt wurde. Es wird nun hieran mit allem Eifer gearbeitet, und die belgische Eisenbahn von Ostende an der Nordsee nach Antwerpen und von da über Berviers, Eupen, an Aachen vorbei nach Köln, welche unsern Rheinhandel eben so sehr begünstigt als irgend eine andere in Deutschland, sieht einer raschen Ausführung entgegen und ist schon streckenweis eröffnet. Auch Frankreich bleibt nicht zurück, und es wurde erst in den April-Sitzungen der Deputirtenkammer von der Regierung ein Gesetzentwurf über die Anlegung einer Bahn von Paris nach Havre und Rouen vorgelegt, welcher hier zur nähern Einsicht beigefügt ist, und wodurch dieses bereits begonnene Werk eine im Allgemeinen nachahmungswürdige Grundlage erhalten hat.

Deutschland folgt diesen großen Beispielen; es sind hier nach einer weiter angeschlossenen Beschreibung schon ungefähr zwanzig Bahnen projectirt, zum Theil schon angefangen und mehr oder weniger ihrem Ziele näher geführt.

S. 6.

All dies läßt doch wohl nicht mehr an der allgemeinen Nützlichkeit und Zweckmäßigkeit dieser großen Kapitalanlagen zweifeln, und für das Großherzogthum ist hierdurch der sehr erhebliche Vortheil geschaffen, daß ihm die Vorgänge anderer Staaten und die nur stets mit Opfern zu erkauenden Erfahrungen zum Muster dienen können.

Zwar kommt wohl vieles, ja das meiste auf die bei jeder einzelnen Bahn bestehenden Verhältnisse und zu erwartenden Conjunctionen an, und dies führt zu der speciellen Frage: „welche Vortheile und Nachtheile sind zunächst von der hier in Frage stehenden Eisenbahn von Mannheim nach Basel zu erwarten?“

wobei vorzüglich alles von dem schon durch die Regierung als wesentlich herausgehobenen Punkt abhängen wird: „In welche Verbindung tritt unsere Bahn mit dem Ausland nach Süden und nach Norden, und ist ein allgemeines Transportsystem dadurch zu erwarten?“

S. 7.

Nachdem nun, wie Bericht erwähnt, in den letzten Jahren in allen angrenzenden Staaten wirklich Großes für die Verbindung der Meere und zur Beförderung des Handels durch Wasserwege mittelst Dampfschiffahrt, Eisenbahnen und Landstraßen geschehen, und mit Sicherheit noch zu erwarten steht, so läßt sich mit Recht behaupten, daß durch die fragliche Eisenbahn der Schlüsselstein für das Ganze gelegt und eine Verbindungsstraße von der Nordsee bis in die Nähe der Alpen gerade in der Mitte von Europa gebildet wird. Gegen Süden wird dadurch der Welthandel des mittelländischen Meeres erfaßt, indem die Schweiz mit Oberitalien verbunden wird, vermittelt der herrlichen Gotthardsstraße von Genua auf Lago maggiore über Bellinzona, Gotthardshöhen und die Straße über Lucern nach Basel in vollkommen gerader nördlicher Richtung auf Köln und Rotterdam, und nach Antwerpen und Ostende nur wenig westlich abweichend, oder vermittelt des Splügen und Bernhardin von Chiavenna nach Chur und an den Bodensee über Konstanz auf Basel oder durch den Schwarzwald nach Offenburg, und sodann von Triest über Venedig, wie von Genua, an die Levante, den Orient und bis in die Häfen des mittelländischen und des adriatischen Meeres reicht.

Gegen Norden haben wir von Mannheim nach Köln die sehr bequeme Wasserstraße, damit inslirt die nach Antwerpen und von da nach Ostende führende im Werk liegende Eisenbahn, und von der andern Seite von Köln über München nach Bremen oder Hamburg an die Nordsee. Es ist damit die Verbindung des Mittelländischen Meeres mit dem Weltmeere hergestellt, und den Reisenden Gelegenheit gegeben, in drei bis vier Tagen von Antwerpen nach Mailand und Genua zu gelangen, und der Waarentransport wird in jeder Jahreszeit von Genua nach Basel binnen acht Tagen Statt haben. Der weiter hieraus entspringende Gewinn besteht darin, daß für den Handel des Continents zwei unmittelbare Wege nach der See, mit Umgehung von Holland, welches den Handel mit Colonialwaaren sonst zu einem Monopol für sich machte, bestehen, und es wird dann erst hierdurch der Zollverein seine Früchte für den Handel Badens

zu tragen im Stande seyn. Noch viele andere Verzweigungen mit dieser Hauptbahn sind zwar projectirt, können aber als sekundär hier füglich unberührt bleiben, und mögen wohl größtentheils von dem ernstlichen Unternehmen, wenn auch nicht schon von der Vollendung und dem glücklichen Gelingen, der Bahn von Mannheim nach Basel abhängen, es gehört dahin die Bahn von Basel nach Konstanz oder an den Bodensee, die von dem Fürsten von Thurn und Taxis angeregte Bahn von Frankfurt nach Mainz, ferner die von Frankfurt nach Mannheim, mittelst Erbauung einer massiven Neckarbrücke, und sodann weiter von Frankfurt nach Leipzig, so wie auch von Frankfurt nach Kassel und von da über Halle und Wittenberg nach Berlin.

S. 8.

Ist man nun auch über die mit dieser Eisenbahn verbundenen großen Vortheile zu Hebung des Handels und zu Steigerung der Preise für die Produkte und Industriegegenstände mittelst des schnellen und wohlfeilen Transports derselben im Reinen und kann hieran nicht wohl mehr gezweifelt werden, so fragt es sich doch auch, ob die Nachteile, welche dieses Unternehmen unabweislich im Gefolge haben wird, die Vortheile nicht aufwiegen oder bedeutend überschreiten. Es kann nämlich nicht geläugnet werden, daß gar viele Wirthe, Frachtfuhrleute und Kutscher, so wie noch manche andere Gewerbsleute in der Nähe der Straßen dadurch in ihrer Nahrung werden beeinträchtigt werden, daß die Straße von ihnen abgeleitet und hierdurch ihr Verdienst bedeutend gemindert wird. So wie nun Jedermann die bei dem Fortschreiten der Civilisation stets im Gefolge stehenden größern oder geringern Nachteile ohne besondere Entschädigung auf sich zu nehmen gezwungen ist, und Niemand daran dachte, bei Einführung der Dampfschiffahrt die gewöhnlichen Schiffer, und nach Erfindung der Buchdruckerkunst die hierdurch brodlos gewordenen vielen Abschreiber zu entschädigen, so wird wohl auch bei uns wie in andern Staaten nach Herstellung von Eisenbahnen gar mancher Staatsbürger wegen des ihm hierdurch zugehenden Nachtheils unberücksichtigt bleiben müssen. Um aber doch dem ganz nahe liegenden Schaden der Einzelnen bei dieser Bahnanlage möglichst zu begegnen, liegt es in dem Plan der Unternehmer, Herren Ehinger und Comp. Bischof zu St. Alban und Emanuel Karocke Sohn, drei rühmlich bekannte Banquierhäuser an der Spitze, den Wirthen, Posthaltern, Frachtfuhrleuten, Kutschern und Oberrheinschiffen jegliche Be-

rücksichtigung zu ihrer Schadloshaltung angedeihen zu lassen, es sollen die Wirthe bei Verpachtung der an der Grenze der Bahn von Strecke zu Strecke anzulegenden Gasthäusern vorzüglich bedacht werden, und die Kutscher, Frachtfuhrleute, Posthalter und Rheinschiffer, in so fern sie oder ihre Angehörigen bei der Bahn nicht selbst Unterkauf und Versorgung finden, wozu sich alle mögliche Gelegenheit bei diesem großen Etablissement darbietet, sollen einige Jahre hindurch bis zum allmählichen Absterben der wirklich so sehr Beschädigten, daß sie ihre ganze Existenz bedroht sehen, und zwar nach Maßgabe billiger Abschätzung ihres wirklichen Verlustes mit Jahresgehalten Entschädigung bekommen, zu welchem Zweck über 100,000 fl. jährlich bestimmt werden sollen, was als Bedingung der Concession erscheinen mag. Die Kutscher und Fuhrleute werden indessen in ihrer Beschäftigung nicht viel verlieren, da die Verbindungen aller Orte des Landes viel lebhafter werden, und die Zufuhr der Reisenden und Waaren zu der Bahn vielen Verdienst darbieten wird. Der Nutzen, welcher den Güterbesitzern in der Nähe der Bahn zufließen wird, dürfte dagegen nicht gering seyn, da nebst dem starken Güterankauf der Unternehmer selbst, die dabei befindlichen Liegenschaften sich in ihrem Preis bedeutend und in der Breite von zwei Stunden rechts und links der Bahn mindestens um 10 fl. der Morgen erhöhen werden, was zu 5,487 Morgen die Quadratstunde beiläufig berechnet, 12 $\frac{1}{4}$  Million beträgt, und es wird schon dadurch der Nationalwohlstand mittelst dieser Eisenbahn auf eine hohe Stufe gelangen.

S. 9.

Die Richtung, welche die hier in Frage stehende Eisenbahn nach dem Vorschlag des Commerzienraths Newhouse in seiner Druckschrift S. 104 erhalten soll, und welche die geeignetste seyn dürfte, in so fern die Localuntersuchung nicht ein Anderes und Besseres darlegen wird, besteht darin, daß sie bei Mannheim am Neckar und zwar an dem Punkt anfängt, wo der Endpunkt der zu erwartenden Hanseatisch-Kasselschen, Frankfurter Eisenbahn an der für diese Frankfurter Bahn zu errichtenden Neckarbrücke mit einer 30 bis 34 Fuß hohen Wölbung über dem Wasserspiegel anzunehmen ist, von da durch die Kuhweide, etwa zwischen der Kaisers- und Ziegelhütte, über die Straße von Heidelberg, mittelst eines Bogens über dieselbe zwischen Blankstatt und Schwebingen, über Neusußheim, Oberhausen, Rheinsheim und Philippöburg, wo die Brücke von Germersheim für die

Rheinbairischen Reisenden und Waaren einfließt, sodann über Hochstetten und Linsenheim, sich Schröck so viel als möglich annähernd, an dem Durlacher oder Mühlburger Thor von Karlsruhe vorbei fahrend, dann nach Ettlingen, Rastatt vermittelt einer Brücke über die Murg nach Doss, ferner an Schwarzach, Scherzingen, Neufreistadt, Bischofsheim und Bodersweier vorbei, möglichst nahe bei Stadt und Dorf Kehl für die Reisenden von Strassburg und die Güter des Rhodanals, dann zwischen Neumühl und Kork die Kinzig überschreitend nach Dinglingen, mit Annäherung von Offenburg, zwischen Walterdweier und Schutterwald zur Aufnahme der Verzweigung an den Bodensee. Von da an Wahlberg vorbei zwischen Grafenhausen, Oberhausen und Weisweil rechts, und Herbolzheim und Kenzingen links, dann nach Hecklingen, Riegel, am Kaiserstuhl über die Elz, Theningen und Emmendingen links lassend, stets im Thal in der Richtung von Bezenhausen, Haslach und St. Georgen, sich Freiburg nähernd und zwar zwischen dem Wirthshaus zum Pfauen und der Stadt beim Enderinger und am Dreifacher Thor. Von da weiter in dem Thal an Wolfenweiler, Krozingen und Mühlheim links vorbei nach Neuenburg, Steinstadt, an der Kaltenherberg vorbei nach Simeldingen, oder wenn es für besser gehalten wird, an Bellingen, Bamlach, Blausingen und Felsenmühle vorbei durch die Klostermatten, bald auf Dämmen an den Ufern des Rheins, bald unter oder durch gesprengte Felsmassen bis Istein. Links der Landstraße nach Harburg, oder in der Richtung des Drathzugs an das Riechthor von Basel, der Endpunkt der Bahn.

Die Natur der Lokalität soll diese Bahnanlage in jeder Weise und in solchem Grad begünstigen, daß wohl in der ganzen Welt eine schönere Eisenbahn auf einer so ansehnlichen Strecke von 56 Stunden durch anziehendere Gegenden und gesegnetere Gefilde nicht erreicht worden und nicht gedacht werden könne.

Die für die Straßenlänge angenommenen 56 Stunden sollen in 5 Stunden 36 Minuten, jedoch ohne den Aufenthalt an den Ab- und Ausladstätten zurückgelegt werden, also in 6 Minuten eine Stunde.

Die ganze Strecke von Basel nach Mannheim hat nicht mehr als 486 Fuß Fall, es ist derselbe daher für die Strecke von 56 Stunden ganz unmerklich.

Die Anlage ist mit Ausnahme einer einzigen bei Schliengen ohne alle Schwierigkeiten, und schon auch in sofern empfiehlt

sich dieselbe. Aber bei Schliengen scheint das bis nahe an den Rhein hervorspringende Gebirg den Weg versperren zu wollen, und es wird die Aufgabe der Techniker seyn, über die beste Beseitigung dieses Haltpunktes, der indessen nicht zu den unüberwindlichen gehört, und schon bei mancher Straßenanlage, wie sich ein schönes Beispiel im Lamprechtler Thal bei Neustadt an der Hardt findet, vorgekommen ist, sich gutächtig zu äußern und für die Ausführung des darüber zu fassenden Plans zu sorgen.

## §. 10.

In so fern man vorziehen sollte, mit den Banquiers zu Basel in Verbindung mit den andern Banquierhäusern in Karlsruhe, Mannheim, unter Agentschaft des Handelsmanns L. Newhouse statt mit dem Konsul List bei diesem Unternehmen sich einzulassen, so dürfte eine weitere Beleuchtung über den etwa möglichen Kostenaufwand für diese Bahn und über deren Brutto- und Nettoertrag aus dem Grund nicht als wesentlich erscheinen, da diese Gesellschaft alles Risiko auf sich nimmt, und den Staat nur in so weit daran Theil nehmen läßt, als er sich selbst dabei zu betheiligen für gut findet, und was etwa nur darin bestehen möchte, daß er für die vom Staatsvermögen zu diesem Zweck abzugebenden Liegenschaften und andere Objekte sich in Aktien bezahlen läßt. Demungeachtet wird es zur Darlegung eines getreuen Bilds dieser Sache und insbesondere zur völligen Beruhigung der Abnehmer der Aktien als nothwendig erscheinen, sich näher darüber zu verbreiten.

Über die größere Zweckmäßigkeit und Nützlichkeit einer Holzseisenbahn oder einer massiven Eisenbahn auf Steinunterlagen vermag die Kommission kein Gutachten abzugeben, da hierzu rein technische Kenntnisse gehören, und der Werth der einen Bahn vor der andern ganz relativ seyn mag; doch dürfte auch dem Laien in dieser Baukunst so viel einleuchtend seyn, daß wenn denn doch einmal das Werk zur Ausführung kommen soll, dasselbe gut und für viele Jahre haltbar angelegt wird, und in so fern möchte der massiven Eisenbahn auf Steinunterlagen, die nicht weichen, während die Holzbahnen nicht so haltbar sind und in kürzerer Zeitsfrist der Reparatur bedürfen, der Vorzug zu geben seyn. Dieser Ansicht scheint auch die von Newhouse vertretene Gesellschaft zu seyn, welche durchaus nur auf eine massive Eisenbahn sich einzulassen wollen, während Herr List die Holzseisenbahn nach dem Inhalt seines Memoires für hinreichend erachtet und dieselbe in Vorschlag bringt.

Eine andere technische Frage ist die: ob der nach der Schrift des Herrn Staatsraths Nebenius Seite 145 neu erfundene Mörtel zur Anlage benutzt und dadurch viele Kosten erspart werden sollen? Die dabei sehr interessirten Unternehmer mögen dies einer näheren Prüfung unterwerfen.

Das von der Regierung vorgelegte und bereits in der zweiten Kammer angenommene sehr wohl gelungene Expropriationsgesetz kommt bei der Acquisition der zur Bahn nöthigen Liegenschaften, welche bei dieser Berechnung zuerst zur Grundlage zu nehmen sind, sehr zur Hilfe, der Morgen an Land wird im Durchschnitt des guten Bodens, Waldes und Haide zu dem gewiß hohen Preis von 200 fl. angenommen, und da man zu der 43 badische Fuß breiten Bahn 16 2/3 Morgen auf die Stunde rechnet, so kommt per Stunde hierfür ein Aufwand von . . . . . 3,333 fl. 20 kr. in Berechnung.

Die Straßenbaukosten für gewöhnliche Landstraßen betragen für die Stunde 20,000 fl., da aber diese viel breiter wird, so nimmt man dafür, nach dem Muster von andern Bahnen an . . . . . 35,000 „ — „

Für Nivellirung und nicht vorherzusehende Ausgaben . . . . . 4,000 „ — „

Für Eisenschienen zu doppelten Geleisenpaaren nach technischen Berechnungen 4289 Centner per Stunde à 11 fl. 47,129 „ — „

Für die anzuwendenden Chairs oder eisernen Stühle oder s. g. Stiefel, woran die Schienen befestigt werden, 516 Centner à 11 fl. . . . . 5,676 „ — „

Für Unterlagen, steinerne Würfel nebst Sezerlohn 18,952 für die Stunde 10,000 „ — „

Unvorhergesehene Kosten . . . . . 3,861 „ 40 „

im größten und somit zu ganz sicherem Maßstab angenommen beträgt die Stunde 109,000 „ — „

d. i. für 56 Stunden, als die Länge der Bahn . . . . . 6,104,000 „ — „

Hiezu die Zinsen, ehe es zum Ertrag kommt. Für 4 Millionen im ersten Jahr zu 5 Procent . . . . . 200,000 „ — „

Von 7 Millionen für 6 Monate im zweiten Jahr, wo sie fertig seyn wird 175,000 „ — „

6,479,000 fl. — fr.

Uebertrag 6,479,000 fl. — fr.  
 Für sämtliche Brücken . . . . . 150,000 „ — „  
 Für Wasserbehälter . . . . . 2,000 „ — „  
 Für Stations-, Pack- und Lagerhäuser 195,000 „ — „  
 Für Dampf-, Zug-, Fracht- und Eiswagen etc. . . . . 150,000 „ — „

Zusammen 6,976,000 fl. — fr.

oder in der Rundsumme 7 Millionen, wobei aber Alles im höchsten Maß angenommen ist und bedeutende Ersparnisse eintreten können, wie denn schon zu den Eisenschienen eine Zusage zu 10 fl. per Centner vorliegt, was auf die Stunde eine Minderung von 4289 fl. und für die ganze Bahn 240,000 fl. beträgt, und wornach sich also der Aufwand zwischen 5 und 7 Millionen annehmen läßt.

Will man aber nur einstweilen den Bahndamm mit einem Geleisenpaar statt gleich mit zweien anlegen, so geht an den vorstehenden Kosten für Eisenschienen, Zugehör, Unterlagen und Sezerlohn die Hälfte von 62,805 fl. per Stunde, also mit 31,402 fl. 30 kr. ab, was auf die Länge der Bahn zu 56 Stunden . . . . . 1,758,512 fl. und mit den Zinsen von 1 1/2 Jahren ad . . . 131,888 „

Zusammen 1,890,000 fl.

beträgt, wodurch dann die Kosten auf 5 Millionen schon ohnehin herabkommen werden. Immer aber ist so viel gewiß, daß die Bahn nach der sichern Annahme und Berechnung von Kunstverständigen selbst mit zwei Geleisenpaaren im äußersten Fall nie über 7 Millionen zu stehen kommen wird. Für eine Holzseisenbahn würden die Kosten übrigens nicht mehr als 5 1/2 Millionen betragen.

Die Kosten für eine Stein- und Eisenbahn, wie sie für unser Land sich qualificirt, sollen aber immer noch etwas weniger betragen; es wird darunter eine Bahn verstanden, welche fortlaufende steinerne Unterlagen hat, während die massive Eisenbahn nur alle 3 Fuß einen steinernen Würfel als Unterlage bekommt, und der Zwischenraum aus massivem Eisen besteht, was auf den Fuß 30 Pfund Eisen mehr beträgt.

§. 11.

Der jährliche Ertrag von dieser Bahn beträgt für eine Million Str. Waaren zu 29 2/3 fr. Fracht 494,444 fl. — fr.

Für 91,000 Reisende bei täglich zwei Fahrten hin und zwei Fahrten her à 12 fl. 1,092,000 „ — „

Zusammen 1,586,444 „ — „

	1,586,444 fl. — fr.
hieran ab	
an Kosten für Steinkohlen zc., für Trans-	
port der Waaren und Reisenden . . . . .	96,643 „ 30 „
Unterhalt der Eisenbahn mit Zubehör	239,914 „ — „
Administrationskosten . . . . .	147,650 „ — „
Besondere und unvorhergesehene Kosten	115,322 „ — „
Zusammen	600,000 fl. — fr.

Bleibt Nettoertrag . . . . . 986,444 fl. 27 fr.  
 Was bei 7 Millionen 14 $\frac{3}{4}$  Procent und bei 5 Millionen 19 $\frac{3}{4}$  Procent, und also nach Abzug der gewöhnlichen Interessen zu 4 Procent, im ersten Fall 10 $\frac{3}{4}$  und im zweiten Fall 15 $\frac{3}{4}$  Procent Dividende ausmacht, und somit diese Kapitalanlage als sehr empfehlenswerth darstellt, besonders da die aufgestellten Positionen nicht aus der Luft gegriffen sind, sondern aus genau erhobenen Notizen aus den bisherigen Transportlisten und andern sichern Materialien entnommen sind, und sich durch das Empfehlende des sehr angenehmen, sanften, schnellen und wohlfeilen Transports sicher bedeutend vermehren werden.

Das Detail dieser Berechnung findet sich in der Beilage E zur Newhouseschen Eingabe, so wie in dessen Druckschrift über die Eisenbahnen Seite 155—158. Die nähere Auseinandersetzung hierüber würde indessen zu weit führen und eignet sich nicht in diesen Bericht. Die Kommission kann jedoch über die Richtigkeit oder Unrichtigkeit dieser Berechnungen nicht absprechen, und überläßt deren Beurtheilung den Sachverständigen.

## §. 13.

Haben wir nun durch die bisherige Darstellung in kurzen Abrissen gezeigt:

- 1) Was auf dem Landtag von 1833 geschehen.
- 2) Welche Schritte von Seiten der Großh. Regierung gethan worden.
- 3) Welche Petitionen auf diesem Landtag zur nähern Realisirung dieses großen Ziels eingekommen.
- 4) Was die Basler Banquiers nach mündlicher Rücksprache zunächst bezwecken.
- 5) Welche Vortheile die Eisenbahnen im Allgemeinen im Gefolge haben.
- 6) Von was der, von der Eisenbahn zwischen Mannheim und Basel zu erwartende Vortheil zunächst abhängt.
- 7) Daß durch diese Bahn ein ganzes System gebildet und

der große Güterhandel von Meer zu Meer hergestellt wird.

- 8) Welche Nachtheile besonders drohen und wie ihnen begegnet wird.
- 9) Welche Richtung die Bahn etwa zu nehmen haben möchte.
- 10) Worin die Summe der Kosten für dieses Unternehmen im Einzelnen und im Ganzen bestehen dürfte.
- 11) Welcher Ertrag sich davon mit Wahrscheinlichkeit erwarten läßt und worin die darauf ruhenden jährlichen Abgaben und Lasten bestehen, was somit die Dividende seyn wird.

So bleibt wohl nichts weiter übrig, als die Beleuchtung der Fragen:

- a) worin der Wirkungskreis der Kammern bei dieser Sache zu ihrer Beförderung und gänzlichen Realisirung besteht;
- b) was die Großh. Regierung hiebei zunächst und in der Folge, d. i. nach beendigter Lokaluntersuchung zu thun haben wird, und
- c) wohin der Antrag der Kommission zu gehen hat?

## §. 13.

Die erste Frage betreffend, so ist die Anlage einer Eisenbahn, welche ihren Gang durch das ganze Großherzogthum seiner Länge nach von Grenze zu Grenze nimmt, für alle Bewohner Badens von höchstem Interesse und äußerst wesentlichen Einfluß auf das Wohl und Weh derselben; in so fern ist es von Wichtigkeit, daß die Volksrepräsentanten hierüber ihre Ansichten äußern, und die Staatsregierung ihre Stimme vernimmt, ehe von ihr zur Bewerkstelligung dieses großen Werks oder zu dessen temporärer oder gänzlicher Hemmung entscheidende Schritte gethan werden und sie irgend einer Gesellschaft von Kapitalisten oder Technikern zur Uebernahme dieses Instituts Concession ertheilt und ihren Schutz angebreiten läßt.

Es ist dies auch zur Erlangung und Beförderung des, einem solchen Unternehmen nothwendigen öffentlichen Credits zum Zweck der Absezung der Aktien unerläßlich nöthig, und es hat dies selbst die Gesellschaft von Banquiers zu Basel, und in deren Namen Bischoff zu St. Alban und Ehinger und Compagnie an ihrer Spitze, in der dem Commercienrath Newhouse für die Agentschaft in dieser Sache ertheilten Vollmacht vom 6. Juni v. J. (dem Großh. Staatsministerium vorgelegt) in den Worten erklärt, da sie sagen:

„Es scheint dem Verein in Basel erforderlich und es bedingt derselbe, daß die hohen Landstände das Unternehmen als für das öffentliche Wohl ersprießlich anerkennen, und dasselbe dadurch aller derjenigen Vortheile theilhaftig gemacht werde, welche Unternehmungen der hohen Regierung selbst zu genießen haben.

Speciell sind es aber zwei Bestimmungen, über welche sich die Kammern auszusprechen haben werden, um der Ausführung zu Hülfe zu kommen, nämlich das Unternehmen als den öffentlichen Nutzen befördernd zu erklären, und dadurch die Anwendung des Expropriationsgesetzes auf die hier nothwendigen Acquisitionen für zulässig zu erkennen und zur Ertheilung einer exclusiven Concession für die Unternehmer dieser Bahn auf eine gewisse Zahl von Jahren seiner Zeit die Ermächtigung zu ertheilen.

Kann man nun im Allgemeinen den, von den Eisenbahnen den betreffenden Staaten zufließenden ungewöhnlichen Nutzen nicht in Abrede stellen und bietet gerade diese Bahn bei der Eigenthümlichkeit ihrer Lage durch die leichte Ausführbarkeit wegen der einzig vorhandenen Schwierigkeit des Schlingener Bergs und der zuversichtlich zu erwartenden starken Frequenz sowohl von Reisenden als durch Waarentransport alle mögliche Aussicht zum besten Ertrag dar, und wird es dann auch hier an dem, den Landesbewohnern aus solchen großen Unternehmungen stets abfließenden großen Gewinn und somit an der Hebung des Nationalwohls nicht fehlen, so wird Baden, welcher Staat stets musterhaft in allem Großen und Nützlichen voranschreitet, hier nicht zurückbleiben und es können und werden sich die Vertreter des badischen Volks nur günstig für dieses große Werk aussprechen, die Unternehmung kann somit, als den öffentlichen Nutzen fördernd, begutachtet und die Anwendung des Zwangsabtretungsgesetzes für durchaus platzgreifend anerkannt werden. Es gehört zwar diese Frage in der Regel zur Kompetenz der Regierung, dürfte hier der großen Wichtigkeit der Sache wegen eine Ausnahme Statt haben.

Die Ertheilung der exclusiven Concession wird aber erst dann in nähere Erwägung zu ziehen seyn, wenn einmal von Seiten der Unternehmer die Untersuchung der Localität, so wie des ungefähren Kostenbetrags und der Revenuen beendet und sie um Concession zu Bildung der Actiengesellschaft und wirklicher Realisirung des Projekts überhaupt eingekommen seyn werden, es ist daher eine weitere Verbreitung dar-

über jetzt schon zu frühe und wir gehen nun zur zweiten der oben aufgestellten Fragen über.

## S. 11.

Worin die Beförderung der Sache von Seiten der Großherzoglichen Regierung zu bestehen hat.

In dem lehtergangenen hohen Staatsministerial-Rescript vom 5. Februar d. J. wurde alle Unterstützung für diesen wichtigen Gegenstand in der Voraussetzung zugesagt, daß ein bestimmtes Anerbieten von Privaten, welche für die richtige Ausführung des Werks mit den ihnen zu Gebot stehenden Mitteln Bürgschaft zu leisten im Stande sind, einkommen und diese Unterstützung durch die Wahrscheinlichkeit eines Erfolgs gerechtfertigt seyn wird.

Da nun die Unternehmer vorderhand nichts Anderes bezwecken, als die Erlaubniß zur Untersuchung der Localität für die anzulegende Bahn und zwar auf ihre eigene Kosten, welche der Direktor der Großherzoglichen Wasser- und Straßenbaubehörde auf 32,000 fl. angeschlagen hat, so scheint dieser Erlaubnißertheilung zur bloßen Vorbereitung des Werks zur Zeit lediglich kein Hinderniß im Wege zu stehen, und es wird erst dann die Festsetzung der Bedingungen für die Unternehmer von größerer Wichtigkeit seyn, wenn es sich um die wirkliche Ausübung der exclusiven Concession zur Bildung einer Actiengesellschaft und zur Anlegung der Eisenbahn selbst handelt; dann werden sich die weitem Fragen aufwerfen lassen:

- 1) hat dieser Concessionsertheilung eine reelle Sicherheitsleistung und in welchem Betrag voranzugehen?
- 2) Welche Gestalt soll die Actiengesellschaft erhalten und welche Sicherheit soll den Abnehmern von Actien geleistet, und soll eine solche Garantie etwa vom Staat — den Aktionärs gegenüber — übernommen werden?
- 3) Soll den Unternehmern dieser Bahn eventuell und schon im Voraus die Erlaubniß zugesichert werden, mit Ausschluß jeder andern Gesellschaft, die sich etwa später melden sollte, auch die Bahn an den Bodensee anlegen zu dürfen?
- 4) Soll eine Zeitfrist zur Vollendung des Unternehmens und bis wohin festgesetzt werden?
- 5) Ist den Unternehmern die Entschädigung der Staatsbürger, welche zunächst dadurch benachtheiligt werden, zur Bedingung zu machen, und in welchem Betrag?
- 6) Soll gleich auch das Verhältniß, in welches der Bahn-

transport mit dem Postinstitut treten wird, vertragsmäßig geregelt werden?

- 7) Wird es eben so auch schon am Platz seyn, über den Transport des Salzes in nähere Vereinbarung zu treten?
- 8) Soll sich der Staat mit irgend einer Quote des Aufwands selbst, oder nur mit dem Betrag dabei theilhaben, welcher der Staatskasse als Kaufschilling für die etwa abzugebenden Liegenschaften gutkommen wird, um eine entscheidende Stimme bei Abfassung und Erfüllung der Statuten zu haben, oder soll das Letztere schon als Bedingung der Concession festgesetzt werden?
- 9) Wird es dem Staatswohl entsprechend erscheinen, nach dem Ansinnen des Consuls List ein Drittel des Aufwands als Papiergeld zu creiren und in Kurs zu setzen?
- 10) Sollte der Gesellschaft der Unternehmer ein Maximum der Fahrtaren bestimmt werden, welches dann auch die nähere Festsetzung der Durchgangszölle in sich fassen würde?
- 11) Wie sollen die Staats- und Gemeindeabgaben unter dem Titel von Gewerbesteuer von diesem großen Etablissement regulirt werden?

Ueber alle diese Punkte sich jetzt schon zu verbreiten, scheint offenbar zu früh zu seyn, weil die Basler Banquiers in Verbindung mit den Banquiers in Karlsruhe und Mannheim, welche als nah und fern im besten Ruf stehende Kapitalisten wohl alle Berücksichtigung zu verdienen scheinen, erst dann zum Werk zu schreiten sich entschließen werden, wenn die nach erhaltener exclusiver Concession einzuleitende genaue Prüfung der Lokalität der Bahn, so wie des ungefähren Kostenaufwands und reinen Revenüenertrags das Unternehmen als solid und für alle Folgezeit nützlich darstellen wird.

Erst, wenn diese Ueberzeugung erlangt, und der Großherzoglichen Regierung die geeignete Vorlage mit sachgemäßer Bitte gemacht seyn wird, dürfte es sich um nähere Erörterung der aufgeworfenen Fragen handeln und in sofern dann die Sache in den Kreis der Gesetzgebung einschlägt, oder die Unternehmer überhaupt die Einvernehmung der Kammern für die Sache förderlich ansehen und sie eine Verzögerung bis zum nächsten Landtag ihrem Interesse für sehr nachtheilig erachten, so mag eine außerordentliche Einberufung der Kammern, wenn auch auf Kosten des Unternehmens, ganz am Platz seyn, und sich wohl rechtfertigen las-

sen; um sodann den von der Großherzoglichen Regierung über diesen Gegenstand vorzulegenden Gesetzentwurf zu berathen.

§. 15.

Der Schlussantrag der Kommission an die Kammer geht nun dahin:

„dieselbe wolle die Ueberweisung der Petitionen mit Abschrift dieses Berichts nebst Beilagen an Großherzogliches Staatsministerium zur möglichsten Berücksichtigung und Begünstigung des hier in Frage liegenden großen Unternehmens beschließen, und seiner Zeit, wenn die über die Sache anzustellende Prüfung ein vortheilhaftes Resultat darbietet, den Kammern geeignete Vorlage über diese Eisenbahnanlage machen.

Auszug.

Paris d. 7. April. Aus dem Gesetzentwurf über die Eisenbahn von Paris nach dem Havre und nach Rouen.

Art. 1. Die Regierung ist autorisirt, auf dem Wege der Oeffentlichkeit und der Konkurrenz, und, mit Vorbehalt späterer Ratification durch ein Gesetz, zur Concession einer Eisenbahn von Paris nach dem Havre und nach Rouen über Bisfors, mit einer Verzweigung nach Pontoise und Dieppe, zu schreiten.

Art. 2. Die Concession wird temporär seyn, und darf nicht über 99 Jahre hinausgehen.

Art. 3. Niemand darf ein Gebot auf die Unternehmung thun, wenn er nicht vorläufig eine dem Dreißigstel der Ausgaben wenigstens gleichkommende Bürgschaft leisten kann.

Art. 4. Die Eisenbahnen von Paris nach dem Havre und nach Rouen werden in Theile zerlegt werden, die einzeln und getrennt der Zirkulation eröffnet werden können. Die Gesellschaft kann die Arbeiten des einen dieser Theile nicht vor der völligen Beendigung des vorhergehenden Theils beginnen.

Art. 5. Jeder Theil kann nur in sofern angefangen werden, als die Concessionärgesellschaft vorläufig in bester Form Rechtens vor der Verwaltung die Existenz eines den vier Fünftel der durch die Arbeiten dieses Theils nöthigen Kosten gleichkommenden sozialen Fonds erwiesen haben wird.

Art. 6. Wenn die Concessionärgesellschaft in der ihr bewilligten Frist sich in den Stand gesetzt hat, ihre Arbeiten zu beginnen, und sie dieselben wirklich nicht begonnen hat, so verliert sie durch dieses Faktum allein schon ihre Rechte

auf die Koncession, ohne daß irgend eine Aufforderung zur Erfüllung der eingegangenen Bedingungen oder irgend eine Modification erforderlich wäre.

Art. 7. Wenn die angefangenen Arbeiten in der stipulirten Zeit nicht beendigt sind, so wird die Gesellschaft, nachdem sie zur Erfüllung der von ihr eingegangenen Bedingungen aufgefordert worden, des Rechtes auf die Koncession verlustig erklärt, und mittelst einer neuen Versteigerung, wie dies übrigens im Kostenheft der Unternehmung stipulirt werden muß, für die Fortsetzung und Beendigung der Arbeiten gesorgt werden.

Art. 8. Wenn die einmal beendigte Eisenbahn nicht fortwährend in gutem Stande erhalten wird, so wird ex officio auf Betreiben der Verwaltung, auf Kosten der Koncessionärgesellschaft dafür gesorgt werden; der Betrag der vorgestreckten Summen wird auf die vom Präfecten des Departements executorisch gemachten Steuerregister erhoben werden.

Art. 9. Der Minister des Innern ist autorisirt, im Namen des Staates, für die Unternehmung der Eisenbahn vom Havre und der nach Rouen, nach Gisors, mit Verzweigung über Pontoise und Dieppe, für eine dem Fünftel des Betrags der Kosten gleichkommende Summe zu unterschreiben, die in jedem Fall 12 Millionen nicht überschreiten darf. Der Finanzminister ist autorisirt, die zur Abschätzung des vorigen §. erforderlichen Maßregeln zu ergreifen. Die Quellen, aus welchen die Beiträge des Staates geschöpft werden sollen, werden jährlich, vom Dienstjahr 1837 an, im Budgetgesetz angegeben werden.

Art. 10. Die Regierung wird in den Berathungen der Gesellschaft durch Kommissarien vertreten, wovon der eine vom Minister des Innern, der andere vom Finanzminister ernannt wird. Sie wird in diesen Berathungen eine mit ihren Beiträgen an Fonds im Verhältniß stehende Zahl von Stimmen haben.

Art. 11. Für jeden der Theile, in welche die Eisenbahn zerlegt werden wird, können die Staatsfonds erst nach völlig erwiesener Beendigung der vier Fünftel der Arbeiten geschossen werden.

Es wird dem Staate erst dann eine Dividende zugerechnet werden, wenn die übrigen Aktionäre 5 Proc. Interessen von ihrem Erfaß bezogen haben. Die dem Staate zugerechneten Dividenden werden in den öffentlichen Schatz geschossen.

Verbandl. d. II. Kammer 1835. VI 8 2/2.

Außer diesem Entwurfe hat der Herr Minister noch einen andern vorgeschlagen, welcher die Koncession einer Eisenbahn von Paris nach St. Germain Herrn Emil Pereire bewilligen würde. Dieser 11 Meilen lange Weg müßte in Zeit von 4 Jahren beendigt seyn. Die dadurch erforderlich gemachten Kosten werden auf 3,400,000 Fr. geschätzt.

Nach dem Gesetzentwurf über die Kanalisierung Frankreichs sollen 1,400,000 Fr. angewiesen werden, zur Vervollkommnung der Schifffahrt auf der Il, von der Mündung des Rhone- und Rheinkanals, bis an den Ausfluß in den Rhein.

Auszug aus der Karlsruher Zeitung vom 9. July 1835 Nr. 188. Die Eisenbahnen betreffend.

Wir geben hier nach dem allgemeinen Organ für Handel und Gewerbe eine Skizze aller deutschen Eisenbahnpläne, so weit sie als ernstlich gemeint, bekannt geworden sind:

1) Die Bahn von Nürnberg nach Fürth — soll schon im August d. J. eröffnet werden.

2) Die Bahn von Leipzig nach Dresden — ist in vollem Betrieb ihrer Ausführung.

3) Die Bahn von Köln nach der belgischen Gränze. — Die erste Generalversammlung ist auf den 25. Juli festgesetzt, wo die definitive Constituirung der Gesellschaft Statt finden wird.

4) Die Bahn von Ruhr nach Elberfeld, und  
5) die Bahn von Elberfeld nach Düsseldorf. — Beide sind Sektionen der großen Rhein-Weserbahn. Das bereits gewählte Komitee besteht aus so energischen Männern, und die Unterschriften haben so kräftig begonnen, daß man die Sache als konstituiert betrachten kann.

6) Die Bahn von Minden an den Rhein — wird von einer durch die Regierung in Berlin dazu niedergesetzten Kommission mit solchem Eifer betrieben, und selbst in strategischer Hinsicht so wichtig erachtet, daß an ihrer Ausführung nicht zu zweifeln ist. Sie wird die Weser mit der Lippe und dem Wupperthal verbinden, und an zwei Punkten am Rhein minden, nämlich zu Düsseldorf und zu Denz (Köln).

7) Die Bahn von Berlin nach Potsdam — soll definitiv beschloffen seyn; sie wird als Musterbahn behandelt werden, und es läßt sich von den geschickten Technikern der Hauptstadt in dieser Hinsicht Großes erwarten.

8) Die Bahn von Berlin nach Leipzig.

9) Die Bahn von Berlin nach Magdeburg, und

10) die Bahn von Magdeburg nach Leipzig. — Für diese drei Bahnen haben Kapitalisten in Berlin 8, und andere in Magdeburg 4 Millionen Thaler auf Actien vorzuschließen sich erbotten, und das Gouvernement soll geneigt seyn, darauf einzugehen.

11) Die Bahn von Berlin nach Stettin — ist erst ganz neuerlich in Vorschlag gebracht. Man erfährt nun, daß Se. Königliche Hoheit der Kronprinz von Preußen sich ganz zu Gunsten dieser Bahn ausgesprochen hat, und es ist nicht zu läugnen, daß sie für den preussischen Handel in der Ostsee von so großem Werth und Nutzen seyn würde, daß man voraussetzen darf, sie werde keine der letzten seyn, welche in Preußen aufgebaut wird.

12) Die Bahn von Bremen nach Hannover — wird zwar bis jetzt noch im Stillen betrieben, die Unterhandlung soll aber schon große Fortschritte gemacht haben. Das Zustandekommen derselben ist ein zu wichtiges Ereigniß für Bremens Handel, als daß die Ausführung der Idee nicht mit Gewißheit voranzusehen wäre. —

13) Die Bahn von Hannover nach der Elbe — scheint leider vor der Hand, durch das Zerwürfniß zwischen der hannoverschen Regierung und dem Hamburger Komite, außer Frage gestellt zu seyn; ob und wie der Streit sich schlichten und ob der Plan dennoch zu Stande kommen wird, läßt sich unmöglich bestimmen. An eine baldige Ausführung ist leider nicht zu glauben.

14) Die Bahn von Stuttgart nach Cannstadt, und weiter nach Friedrichshafen.

15) Die Bahn von Frankfurt a. M. nach Mainz, und

16) die Bahn von Mannheim nach Basel. — Diese drei letzten Projecte sind zwar noch weit von der Ausführung entfernt; indessen, bei der Wichtigkeit der beabsichtigten Verbindungslinien, und nach Maßgabe dessen, was wir in der letzten Zeit bei analogen Plänen erlebt haben, darf man schon wagen, mit Zuversicht zu hoffen, daß es auch mit diesen Bahnen bald Ernst werden wird.

17) Endlich soll eine Bahn von Neustadt in Holstein nach Altona — beschloffen und bereits vom dänischen Gouvernement genehmigt seyn. Da es aber seltsam er-

scheint, daß eine derartige Verbindung zwischen der Elbe und der Ostsee, wenn sie beabsichtigt wird, in dem kleinen Seeplatz Neustadt und nicht in dem wichtigern Hafen Kiel münden solle, so wollen einige die Nachricht noch bezweifeln.

Eben so theilen wir aus demselben Blatte eine Uebersicht der deutschen Flußdampfschiffahrt mit.

Die rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft, welche die Strecke von Cöln bis Straßburg durchfahren läßt, und nach Basel hinstrebt, begann im Jahr 1827 ihre Wirksamkeit mit einem Schiffe zwischen Cöln und Mainz. Heute sind deren schon sieben im Dienst; im künftigen Jahre wird die Zahl auf 9 (!) angewachsen seyn. Zwischen Rotterdam und Cöln fahren bereits acht Dampfschiffe, ungerechnet zwei Schleppdampfboote, die dem Handel je länger je mehr eine wesentliche Wohlthat zu werden versprechen.

Die niederländische Gesellschaft hat auch seit Kurzem eine direkte Fahrt von Rotterdam nach Düsseldorf und vice versa eingeleitet, welche als eine große Bervollkommnung der Rheinschiffahrtsbefahrung zu betrachten ist.

Auf der Elbe, Havel und Spree ist sodann eine Dampfschiffahrtsverbindung zwischen Hamburg und Berlin zu Stande gebracht, die zwar, der Natur der Flüsse nach, nie das werden kann, was die Rheindampfschiffahrt ist, die aber doch einem längst gefühlten Bedürfniß in einem der wichtigsten Theile Deutschlands abhilft.

Auch der Weser soll nunmehr die Wohlthat einer Flußdampfschiffahrt zu Theil werden. Bremen und Minden haben sich für die Bildung einer Gesellschaft vereinigt, und das erste Schiff ist bereits im Bau; die Maschine wird von der Hartfort'schen Maschinenfabrik in Wetter angefertigt, das Boot aber in Stertleath gebaut, und soll schon im September seine erste Reise auf der Weser beginnen, wo eine verbesserte Fahrt allerdings sehr Noth thut.

Außer den angeführten ist von Flußdampfschiffahrten in Deutschland nur noch jener auf der Donau Erwähnung zu thun. Dieser Dienst nimmt zwar in einer deutschen Hauptstadt „Wien“ seinen Anfang, verläßt das deutsche Gebiet aber sehr bald, und geht nach Ungarn, Serbien und die Türkei über. Sehr zu wünschen wäre, daß man von Wien aus auch dem deutschen Theil des Donaustroms, bis Regensburg und Ulm hinauf, das Beneficium einer Dampfschiffahrt bald angeeignet ließe.

Noch ist zu erwarten: eine Eisenbahn von Kassel nach Frankfurt,

eine Eisenbahn von Frankfurt nach Mannheim (über Sachsenhausen, Niederrath und Darmstadt).  
 " " " Wien nach Triest durch Ungarn auf Aktien.

Beilage Nr. 2 zum Protokoll der 51. öffentlichen Sitzung vom 31. Juli 1835.

Bericht der Petitionskommission in Betreff der Bitte der Gemeinden Königheim und Schweinberg um Aufnahme der Vicinalstraße von Bischoffsheim nach Hardheim in den Chausseeverband. Erstattet von dem Abg. Serbel.

Meine Herren!

Die Petenten wünschen die Verwandlung der oben benannten Vicinalstraße in eine Landstraße und um Aufnahme derselben in den Chausseeverband. Sie geben zur Unterstützung ihrer Bitte an, daß die neben ihr bestehende Straße von Bischoffsheim nach Hardheim, welche als Landstraße angelegt worden, über eine drei Viertelstunden lange Steige führe, auf der Höhe durch Feld und Waldungen ziehe und mit einer ebenfalls hohen Steige ende, ohne auf einen Zwischenort zu führen. Der Schnee, der sich im Winter auf diesen Bergen befinde, verursache, daß die Fuhrwerke öfters stecken bleiben, die Materialien zum Unterhalt der Straße seien sehr fern und könnten nur mit großen Kosten herbeigeführt werden.

Die Vicinalstraße von Bischoffsheim über Königheim und Schweinberg nach Hardheim, die sie als Landstraße behandelt wissen möchten, sei dagegen um zwei Stunden kürzer und nur drei Stunden lang, sie ziehe durch ein angenehmes Wiesenthal, gewähre den Reisenden Vergnügen, befördere nicht nur die Fuhrwerke, sondern auch den seit dem 1. Juni d. J. eingetretenen Eilwagezugang, und biete bei Unglücksfällen durch die ganz nahe liegenden Orte schnelle Hülfe. Die Kosten der Herstellung und Unterhaltung betragen kaum den dritten Theil der Kosten der andern fünf Stunden langen Straße, weil die in der Nähe der Straße aufgehäuften Materialien von den Einwohnern der betreffenden Orte wohlfeil geführt und verarbeitet werden könnten.

Da nun auch nach dem Vernehmen die Straße nach Miltenberg von Hardheim durch den Erfgrund geführt werden sollte, so könne die Landstraße von Bischoffsheim nach Hardheim ohnehin eingehen und der Staatskasse die bedeutenden Kosten deren Unterhaltung erspart werden.

Wenn die vorgegebenen Gründe zu Unterstützung der gestellten Bitte richtig sind, wie dies von der Großherzoglichen Oberstraßenbaudirektion bezeugt wird, dann erscheint der Wunsch der Petenten auch sehr empfehlungswerth. Eine natürliche Folge der Entsprechung derselben würde dann freilich die Ausschreibung der Landstraße von Hardheim nach Bischoffsheim über die Köhlheimer Ecke aus dem Verband seyn, da zwei Straßen so dicht neben einander auf Staatskosten nicht wohl unterhalten werden können.

Die Kommission trägt daher darauf an: die Petition dem Großh. Staatsministerium zur näheren Prüfung und Berücksichtigung, in so fern sich die Gründe als richtig darstellen, zu überweisen.

Beilage Nr. 3 zum Protokoll der 51. öffentlichen Sitzung vom 31. Juli 1835.

Bericht der Petitionskommission zur Petition der Stadt Baden um Aufnahme der Straße von Baden nach Dos in den allgemeinen Straßenverband. Erstattet durch den Abg. Serbel.

Meine Herren!

Ueber diese Bitte wurde schon auf dem Landtag von 1831, so wie auf dem von 1833 discutirt und dieselbe für wohlbe-gründet erachtet.

Die schon zweimal vorgetragenen Motive des starken Verkehrs auf dieser Straße, die Berücksichtigung der Badanstalten, als dem Land großen Vortheil gewährend, und anderer mehr, wie sie die Petition enthält, scheinen nun bei Großherzogl. Regierung Eingang gefunden zu haben, da die Straße im Budget für die bevorstehende Budgetperiode aufgenommen ist.

Es geht daher der Antrag der Kommission dahin: die Petition der Budgetkommission zur Berücksichtigung zu überweisen.

Beilage Nr. 4. zum Protokoll der 51. öffentlichen Sitzung vom 31. Juli 1835.

Bericht der Petitionskommission zur Petition der Gemeinde Donaueschingen um Herstellung einer direkten Verbindungsstraße zwischen Dürnheim und Donaueschingen. Erstattet von dem Abg. Serbel.

Meine Herren!

Auf den beiden Landtagen von 1831 und 1833 kam diese Straße zur Sprache, sie wurde jedesmal als zweckmäßig und nützlich erkannt, und die Petitionen gingen mit Empfehlung an das Großh. Staatsministerium. Noch zur Zeit aber ist in der Sache nichts geschehen, und dies veranlaßte die Stadt Donaueschingen zu dieser neuen Eingabe. Die Gemeinden, welche die Sache sehr zur Berücksichtigung empfehlen, sind noch unverändert dieselben, und es scheint dieselbe nun auch von Seiten Großh. Regierung berücksichtigt und zur Ausführung gebracht werden zu wollen, da diese Straße in dem Budget für die kommenden Jahre, und zwar im außerordentlichen Etat Seite 69 aufgenommen, und deswegen als nothwendig dargestellt ist, weil hierdurch eine angemessene Verbindung nach der Seegegend, nach Schaffhausen und nach Freiburg erreicht wird, indem die jetzige Hauptstraße zwischen beiden Orten auf eine Länge von zwei Stunden von Marbach bis Donaueschingen sieben gefährliche Steigen und neun lästige Höhen hat, für die Salztransporte ist diese Straße ebenfalls sehr beschwerlich und zeitraubend, es soll deshalb die Verbindung zwischen Billingen und Donaueschingen durch Verlängerung der Straße von Dürnheim nach Donaueschingen hergestellt werden.

Nach diesen Prämissen eignet sich die Petition zur Ueberweisung an die Budgetkommission zur geeigneten Berücksichtigung, worauf die Kommission hiermit ihren Antrag stellt.

Beilage Nr. 5 zum Protokoll der 51. öffentlichen Sitzung vom 31. Juli 1835.

Bericht der Petitionskommission zur Bitte des Nikolaus Bögele von Heidelberg, die Auslieferung seines Vermögens betr. Erstattet von dem Abg. Serbel.

Meine Herren!

Der Petent hat sich schon im Jahr 1833 mit einer sehr umfassenden Vorstellung an diese Kammer gewendet, und

man ist damals auch in der Weise auf seine Bitte eingegangen, daß die Petition dem Großh. Staatsministerium empfehlend zur näheren Erörterung des vorgebrachten Gesuchs überwiesen wurde.

Es ist das hier vorwaltende Verhältnis Folgendes:

Das angeblich in 53,956 fl. bestandene väterliche Vermögen des Petenten kam nach seines Vaters Tod und während seiner Minderjährigkeit in vormundschaftliche Verwaltung unter Aufsicht der damals in Mannheim bestandenen Pupillarcommission, als der gesetzlichen obervormundschaftlichen Behörde. Nach eingetretener Majorität wollte der Petent die Auslieferung seines Vermögens haben, und sie wurde auch von dem damaligen Hofrathskollegium ausgesprochen, aber bis auf diese Stunde noch nicht realisiert, weil zu keiner Schlussrechnung zu gelangen war, und weil es dem Petenten aller Nachforschungen ungeachtet bis jetzt noch nicht möglich wurde, eine Nachweisung der, an irgend Jemand geschehenen Ablieferung seines Vermögens aufzubringen, wenn gleichwohl auch einige Wahrscheinlichkeit dafür gebracht wurde. Demungeachtet hält er die obervormundschaftliche Behörde, welche der Staat zu vertreten habe, für verantwortlich, und verlangt aus der Staatskasse den Ersatz seines ihm nicht ausgelieferten Vermögens, welches er in dem Betrage zu 39,928 fl. 19/4 kr. nachzuweisen sich bemüht, nebst Zins vom Jahr 1797.

Die im Jahr 1833 erfolgte Ueberweisung an das Großh. Staatsministerium hatte den Beschluß des Großh. Justizministeriums an die Großh. Untersheinkreisdregierung zur Folge, die in der Bögelschen Eingabe verzeichneten Akten aufsuchen zu lassen und sodann vorzulegen. Diese Anordnung hatte aber nicht den erwünschten Erfolg, das Justizministerium fand sich daher bewogen, unterm 9. v. M. sub Nr. 10982 die Entschließung dahin zu erlassen:

daß, da man weder in den Eingaben des Bögele noch in Folge der angestellten Nachforschungen irgend eine Begründung der von ihm erhobenen Ansprüche habe finden können, ihm lediglich überlassen bleiben muß, gegen wen er damit auftreten zu können glaube, auf dem Rechtsweg geltend zu machen.

Dies scheint nun den Petenten nicht zu beruhigen, da er sich mit einer weitern Vorstellung hieher gewendet hat, wodurch er nach dem beigelegten Einbegleitungsschreiben die Ernennung einer besondern Kommission, welcher er selbst beizuwohnen berechtigt seyn soll, zur genaueren Prüfung seines

Ansprüche bezweckt, ohne daß er jedoch zur Begründung seiner Reklamation bessere und dieselbe über jeden Zweifel erhebende Belege liefert.

So sehr man auch mit dem Petenten und seiner durch das vorwaltende Verhältniß herbeigeführten höchst traurigen Lage herzliches Bedauern haben muß, so sind doch bei den mangelhaften Behelfen zum Beweise der erhobenen Ansprüche die Mittel und Belege zur Hülfleistung nur schwer aufzufinden, und in keinem Fall liegt die von ihm, besonders da nach den eingesehenen Akten die Sache im Administrativweg möglichst genau untersucht wurde und mehrere Vorträge im Gefolge hatte, die kein anderes Resultat lieferten, nachgesuchte besondere Kommission für seine Angelegenheit im Geiße unserer Gesetze, vielmehr scheint ihm nur der vom Großh. Justizministerium angewiesene Rechtsweg zu erübrigen. Von Seiten der Kammer bleibt bei diesen Verhältnissen jede weitere Einwirkung ausgeschlossen und die Kommission muß daher auf Tagesordnung antragen.

#### Beilage Nr. 6 zum Protokoll der 51. öffentlichen Sitzung vom 31. Juli 1835.

Bericht der Petitionskommission zur Petition der Bürgermeister und Gemeinderäthe Namens der Gemeinden Altwiesloch, Veierthal, Schotthausen, Mauer und Wiesloch, die Aufnahme der Verbindungsstraße von Wiesloch nach Mauer in den Chausseeverband betr. Erstattet von dem Abg. Gerbel.

Die Petenten sagen in ihrer Petition:

In den Jahren 1818 und 1819 sei der sonst einfache Weg von Wiesloch nach Mauer zu einer Verbindungsstraße erhoben und die Kosten der Anlegung theils aus der Amtskasse, theils von den umliegenden Gemeinden bestritten worden.

Es werde diese Straße sehr stark befahren, was die Unterhaltungskosten sehr erhöhe, und welche die Gemeinden beinahe nicht aufzubringen vermöchten.

Im Jahr 1829 sei ihnen daher auch zu Bestreitung der Kosten ein Straßengeld bewilligt worden, nach Aufhebung des Chausseegeldes im Allgemeinen sei dieses Weggeld aber wieder weggefallen, die Straße aber nicht in den Chausseeverband aufgenommen worden. Die Petenten stellen nun wiederholt die Bitte und begründen sie damit:

- 1) daß die Gemeinden zum Unterhalt dieser sehr frequenten Straße die Mittel nicht hatten;
- 2) daß durch diese Straße zwei Landstraßen verbunden wurden, was dem Verkehr sehr förderlich sei und dem Land zum Nutzen gereiche, ohne daß die Gemeinden einen besondern Vortheil davon hätten;
- 3) durch die Genehmigung des Weggelds von dieser Straße sei anerkannt worden, daß den Gemeinden die Last der Unterhaltung abgenommen werden solle;
- 4) durch Errichtung der andern Straße von Ringolsheim nach Aglasterhausen werde der starke Gebrauch dieser Straße nicht aufhören, indem diese ebener und näher, jene aber bergiger und weiter ist;
- 5) würde der Aufwand für diese Straße sehr gering seyn, und würde sich durch die Schonung der Landstraße, die damit verbunden ist, ausgleichen

Meine Herren!

Eine Petition zu Herstellung dieser Straße und Aufnahme in den Chausseeverband kam schon am vorigen und dem Landtag von 1831 vor, erhielt aber deshalb keine günstige Aufnahme, weil die Unterstützung der damit gleichlaufenden Straße von Ringolsheim nach Aglasterhausen, die freilich eine weit größere Ausdehnung hat und viel mehr Kosten erfordert, schon beschlossen war, da die Anlegung beider Straßen auf Staatskosten sich nicht wohl rechtfertigen läßt. Das Verhältniß ist unverändert dasselbe; neue Gründe zur Empfehlung des Besuchs liegen nicht vor, es kann daher die Kommission auch jetzt keinen andern Antrag stellen, als auf die Tagesordnung überzugehen.

#### Beilage Nr. 7 zum Protokoll der 51. öffentlichen Sitzung vom 31. Juli 1835.

Bericht der Petitionskommission zur Vorstellung der Gemeinden Mannheim, Feudenheim, Bollstadt, Heddesheim und Großsachsen, um Aufnahme der durch ihre Gemarkung ziehenden Straße von Mannheim nach Weinheim in den allgemeinen Straßenverband. Erstattet von dem Abg. Gerbel.

Meine Herren!

Die Petenten stellen vor: früher sei dieser Weg ein bloßer Feldweg gewesen, bis er im Jahr 1821 auf Anordnung der

hohen Behörden förmlich chausseemäßig fundamantirt, und so auch bisher mit großen Kosten unterhalten worden.

Es sei dieser Weg die einzige Verbindung mit der Bergstraße, und werde sowohl von der Großherzogl. Post als auch von allen Reisenden und selbst von Frachtfuhren vielfach benutzt, dies alles mache ihn zu einer wirklichen Land- und Commercialstraße, auf welche der §. 5 der Chausseeordnung vom 7. Mai 1810 Anwendung finde, sie somit in den Straßenverband aufzunehmen, und nicht mehr von einzelnen Gemeinden zu unterhalten sei, was jetzt auch um so nothwendiger sei, da die frohndweise Herbeischaffung des Materials, das um theuere Preise von Privaten erkaufet werden müsse, gesetzlich aufgehoben worden.

Schon im Jahr 1831 hätten sie sich deshalb, aber ohne Erfolg, an die betreffenden Staatsbehörden gewendet.

Nun werde aber die Last zu groß und zu drückend, und das sei die Veranlassung dieser neuen Bitte.

In der Unterstellung der Wichtigkeit der hier vorgetragenen Verhältnisse erscheint die Straße von Mannheim nach Weinheim allerdings sehr beachtungswerth, und kann mit Recht eine Commercialstraße genannt werden, auf welche der §. 5 der Chausseeordnung anwendbar ist, und wornach die Bitte um Aufnahme in den Chausseeverband gesetzlich begründet erscheint.

In so fern also die Enthörungsnachweisung vorläge, würde sich die Petition zur Ueberweisung an das Großh. Staatsministerium zur Berücksichtigung eignen, da sich aber die Petenten erst an das Großherzogl. Ministerium des Innern gewendet haben, so muß die Kommission auf Tagesordnung antragen.

Beilage Nr. 8 zum Protokoll der 51. öffentlichen Sitzung vom 31. Juli 1835.

Bericht der Petitionskommission zur Petition der Gemeinden Schoppsheim, Ober- und Niederdossenbach und Niederschwörstadt, die Errichtung einer Verbindungsstraße des Wiesenthals mit dem Rheinthale über Dossenbach nach Schwörstadt betr. Erstattet von dem Abg. Gerbel.

Meine Herren!

Für diese Straßenanlage wurden im Jahr 1833 ins Budget 10,000 fl. aufgenommen, sie blieben aber unverwendet, ob-

gleich nach dem Inhalt der Petition etwas Wesentliches dadurch hätte erreicht werden können, da sich die in rubro genannten Gemeinden gleich anfangs erboten haben, mit aller Kraft mitzuwirken, und die Frohnden zu bestreiten. Die Petenten sind der Meinung, daß nur irrige und eigennützige Ansichten von einzelnen Privaten zu Wehr, an deren Spitze Freiherr von Schönau stehe, der guten Sache Einhalt gethan haben.

Auf angestellte neue Untersuchung von Seiten der Regierung sei nun aber durch den betreffenden Kommissär die Zusage erfolgt, daß die früher verwilligten aber nicht verwendeten 10,000 fl. wieder in das Budget von 1835 aufgenommen würden; nach dem Inhalt des Budgets selbst (S. 70) scheint aber dies von der vorherigen Concurrenzausmittlung der Gemeinde abhängig gemacht zu seyn.

Die Nothwendigkeit dieser Verbindungsstraße des Wiesenthales mit dem Rheinthale werde aber durch den täglich wachsenden Verkehr bei dem Entstehen ansehnlicher Fabriken dringender, und es handle sich nur darum, ob die Straße über Dossenbach oder über Wehr zu gehen habe. Zur Erörterung dieser Frage habe eine genaue Abmessung beider Straßenstrecken Statt gefunden, die über Wehr betrage nun . . . . . 4,391 Ruthen und die über Dossenbach . . . . . 3,850 „

erstere also mehr . . . . . 541 Ruthen wozu noch komme, daß die Straße über Dossenbach schon zu Niederschwörstadt in die Hauptstraße einlenke, wo schon 1,150 Ruthen gemacht seien, durch die Straße über Dossenbach würden daher in der Anlage 1,691 Ruthen gespart, ohne die große Wegstrecke in der Gemarkung Schoppsheim, welche schon fahr- und brauchbar hergestellt sei.

Die Stadt Schoppsheim habe sich bei Anlaß der Statt gehaltenen Untersuchung erboten, auf ihre Kosten die Straße von Schoppsheim aus bis an die Stelle, wo dieselbe Steigung erhält, nebst zwei Brücken und Anlauf von Grund und Boden herzustellen, was alles 6,000 fl. betrage, und die Gemeinden Ober- und Niederdossenbach und Schwörstadt wollen im Verhältniß ihrer Zugkraft die Fuhren bestreiten, während der Freiherr von Schönau bei dem Straßenzug über Wehr kaum 200 fl. an Güterabtretung angeboten, wofür aber derselbe bei der bequemen Auf- und Abfahrt auf seine übrigen Güter und Waldungen das Doppelte gewinnen würde.

Bei der Straße über Wehr wollten und könnten die Ge-

meinden die Unterhaltung nicht bestreiten, während die Gemeinden Schopfheim, Dossenbach und Schwörstadt die Unterhaltungskosten ohne Anstand auf sich nehmen wollten.

Die Straße über Wehr ziehe auch durch Waldungen, was die Sicherheit gefährde, auch werde hierdurch keine Verbindung mit dem Rheinthale hergestellt, was bei der andern Straße der Fall sei, durch welche nicht allein der Verkehr in die obere Schweiz, sondern auch nach Rheinfelden erreicht werde. Die erste Straße mache auch die letztere nicht überflüssig, sondern es müsse dann diese doch noch angelegt werden.

Alle diese Gründe führen zu der Bitte der Petenten: die früher bewilligten 10,000 fl. wieder ins Budget pro 1835 aufzunehmen, und zu dieser Straße zu verwenden.

Es tritt hier ungefähr dasselbe Verhältniß ein, wie bei der Straße von Ringolsheim nach Aglasterhausen, daß nämlich die Verwendung der bereits bewilligten 10,000 fl. so wie eine neue Verwilligung von der Concurrenzaußmittlung der betreffenden Gemeinden nach Inhalt des Budgets abhängig gemacht wurde. Da aber die Gemeinden dies nicht selbst zu bewirken im Stande sind, die Herstellung der Straße jedoch als dringend notwendig erscheint, die Concurrenzaußmittlung auch gegenwärtig bei Großherzogl. Ministerium des Innern im Werk seyn soll, so trägt die Kommission darauf an:

„Die Petition der Budgetkommission zum Zweck der Wiederaufnahme der 10,000 fl. ins Budget zu überweisen.“

#### Beilage Nr. 9 zum Protokoll der 51. öffentlichen Sitzung vom 31. Juli 1835.

Bericht der Petitionskommission über die Petition des ehemaligen Landwehrsoldaten und nunmehrigen Bürgers und Schumachermeisters Christoph Armbruster von Singen, Oberamtsbezirks Durlach, Verleihung einer Pension betreffend. Erstattet von dem Abg. Schaaff.

Meine Herren!

Der Petent stellt vor:

Im Jahr 1813 bei Errichtung der Landwehr sei er aus-

gehoben und dem Großherzogl. 6. Feldlandwehrcorps zugetheilt worden, mit welchem er die Feldzüge gegen Frankreich mitgemacht.

Die Strapazen des Kriegs, namentlich ein dreimonatliches Bivouak im Lager vor Straßburg, hätten ihm eine schwere Krankheit, nämlich ein offenes Geschwür zuerst am Hals, dann auf der Brust, zugezogen, er sei ins Spital nach Hagenau gebracht, von dort aber wieder ungeheilt entlassen worden, und mit dieser Krankheit behaftet nach Auflösung der Landwehr in seinen Heimathsort zurückgebracht, wo er sich verheirathet und als Bürger und Schumachermeister niedergelassen habe.

Das fistulöse Brustgeschwür, welches er aus dem Feld nach Haus gebracht, kuriren zu lassen, sei seine angelegentlichste Sorge gewesen, allein alle Mittel seien vergebens angewendet worden, und die Aerzte hätten seine Krankheit für unheilbar erklärt.

Nachdem sein geringes Vermögen theils im Felde zugezogen, theils durch die langwierige Kur aufgezehrt worden, sein trauriger Körperzustand aber ihn zu anhaltender Arbeit unfähig macht, ja den größten Theil des Jahres ans Bett gefesselt, so habe er schon längst bei den Behörden um Unterstützung gebeten, sich auch an die höchste Instanz gewendet, jedoch ohne Erfolg.

Bei diesen Verhältnissen müsse er die Hülfe der Kammer in Anspruch nehmen, damit ihm eine Pension oder sonstige ständige Unterstützung zu Theil werde.

Ihr Berichterstatter, meine Herren, hat aus den ihm zur Einsicht mitgetheilten Acten folgendes entnommen:

Unterm 4. Juni 1819 wurde durch die Generalinspektion der Landwehr das erste Gesuch des Christoph Armbruster um Unterstützung wegen Arbeitsunfähigkeit in Folge erlittener Kriegsstrapazen zu Großherzogl. Kriegsministerium eingereicht, solches aber durch die Resolution vom 10. g. M. abweislich verbeschieden, gleiches Schicksal hatte eine Reihe von mündlichen und schriftlichen Vorstellungen welche Armbruster unter Vorlage ortsvorständlicher und pfarramtlicher Zeugnisse, wodurch seine Vermögenslosigkeit beaufundet wird, und unter Berufung auf militär- und civilstabsärztliche Zeugnisse über seine Krankheitsumstände, die sich jedoch nicht

bei den Acten befinden, bald beim Kriegsministerium, bald bei Sr. Königl. Hoheit dem Großherzog eingereicht; ohne daß irgendwo der Grund solcher abweislichen Verbescheidung angeführt wäre.

Die Acten schließen mit einem Kriegsministerialbeschuß vom 26. August 1831, wornach das in der Audienz bei Sr. Königl. Hoheit dem Großherzog eingereichte Gesuch des Armbruster vom 15. jenes Monats, worin derselbe um Ertheilung des Invalidengehalts gebeten, abgewiesen wird.

An der Enthörung fehlt es somit nicht, und da auch die Materialien der Sache gut sind, indem Petent, sobald er nachgewiesen, daß die unheilbare Krankheit, an welcher er leidet, im Lager vor Straßburg Wurzel gefaßt hat, was sich erheben läßt, beim Vorhandenseyn der übrigen Requisiten nach den aufgestellten Grundsätzen einen wohlbegründeten Anspruch auf Pension hat, so trägt Ihre Kommission, meine Herren, auf empfehlende Ueberweisung der Petition an das Großherzogl. Staatsministerium an.

Beilage Nr. 10 zum Protokoll der 51. öffentlichen Sitzung vom 31. Juli 1835.

Bericht der Petitionskommission zu den Bittschriften der ehemaligen Soldaten Michael Schwarz von Eisingen, Georg Schleid von Guttentach, Jacob Kuttler aus dem Eichholz und Fritz Trefzer von Wiesleth. Verleihung einer Pension betr. Erstattet von dem Abg. Schaaff.

Meine Herren!

In getrennten Eingaben stellen die Petenten vor, daß sie in der badischen Armee verschiedene Feldzüge mitgemacht, in Folge erlittener Strapazen und erhaltener Wunden kränzlich und arbeitsunfähig geworden, sich dabei in dürftigen Umständen befinden, und daher bei dem Großherzoglichen Kriegsministerium um Unterstützung eingekommen seien, jedoch ohne Erfolg.

Da die Enthörung bei Großherzogl. Staatsministerium nicht behauptet noch weniger nachgewiesen worden, und mit Beziehung auf den in der 41. Sitzung vom 13. Juli h. a. auf den Bericht zur Petition des ehemaligen Soldaten Jäger und Consorten von Karlsruhe, Pension betreffend, gefaßten Beschluß, schlägt die Kommission die Tagesordnung vor.

Beilage Nr. 11 zum Protokoll der 51. öffentlichen Sitzung vom 31. Juli 1835.

Bericht der Petitionskommission über die Bittschriften der ehemaligen Soldaten Michael Schwarz von Eisingen, Georg Schleid von Guttentach, Jacob Kuttler aus dem Eichholz und Fritz Trefzer von Wiesleth. Verleihung einer Pension betr. Erstattet von dem Abg. Schaaff.

Meine Herren!  
In getrennten Eingaben stellen die Petenten vor, daß sie in der badischen Armee verschiedene Feldzüge mitgemacht, in Folge erlittener Strapazen und erhaltener Wunden kränzlich und arbeitsunfähig geworden, sich dabei in dürftigen Umständen befinden, und daher bei dem Großherzoglichen Kriegsministerium um Unterstützung eingekommen seien, jedoch ohne Erfolg.