Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933
1842

240 (2.9.1842) Verhandlungen der badischen Stände 1842

Visual Library

Verhandlungen der badischen Stände
1842.
Beiblatt zur Karlsruher Zeitung.

Freitag, № 66. den 2. September.

Zweiundfünfzigste öffentliche Sitzung der zweiten Kammer am Mittwoch, den 31. August, unter dem Vorsitze des Präsidenten Bekk.

Auf der Bank der Regierung Staatsrath Frhr. v. Rüdt, Ministerialrath Frhr. v. Marschall.

Staatsrath Frhr. v. Rüdt eröffnet der Kammer, daß Se. königl. Hoh. der Großherzog beschlossen haben, den Landtag bis auf Weiteres zu verlängern, da es nicht möglich gewesen sey, trotz der angestrengten Arbeiten der beiden Kammern, die Geschäfte auf den anfangs festgesetzten Zeitpunkt zu beendigen.

Die Tagesordnung führt zur Diskussion des Berichts des Abg. Bader, den Bau der Eisenbahn betr.

Allgemeine Diskussion. (Der Bericht wird sich, mit Uebergehung des minder Wichtigen und schon bei frühern Diskussionen Erörterten, auf die Hauptmomente beschränken.)

Der Abg. Bassermann macht im Interesse wünschenswerther Ersparniß bei diesem kostspieligen Unternehmen auf eine Entdeckung des Dr. Boucherie in Bordeaux aufmerksam, welche das theuere Kyanisiren des Holzes ersetzen könne und darin bestehe, daß man die Bäume an der Wurzel absäge, und sie sofort, wenn sie noch vom Saft durchdrungen seyen, mit dem Stamm in Holzessig stelle; dieser durchdringe dann den ganzen Baum bis in den höchsten Wipfel und bringe dieselbe Wirkung hervor, wie das Kyanisiren. Erprobe sich diese Entdeckung, und die französische Akademie habe bereits ein sie als höchst wichtig und erfolgreich darstellendes Gutachten berühmter Chemiker über sie erhoben, so sey dies ein Mittel, höchst bedeutende Ersparnisse bei dem Bau der Eisenbahn zu erzielen. Er wünsche daher, daß die Regierung auch Versuche anstellen lasse.

Ministerialrath Frhr. v. Marschall: Die Regierung ist von selbst auf solche und ähnliche Entdeckungen aufmerksam und prüft sie. Was das Kyanisiren betrifft, so werden gegenwärtig nur noch die Langschwellen kyanisirt. Als ein Surrogat für das Kyanisiren hat man auch das Kreosot empfohlen; es erfordert aber natürlich Zeit, um solche Versuche zu machen, da nur die Zeit hier entscheiden kann, welches Mittel das Holz am dauerhaftesten macht.

Posselt erwähnt eines andern Mittels, auf welches ein bei der Eisenbahn angestellter Techniker in Heidelberg gekommen sey, und welches darin besteht, daß man luftdichte Behälter baut, das Holz darin aufspeichert und Wasserdämpfe hineinleitet, welche das Holz auslaugen und so vor der Fäulniß schützen.

Vogelmann: Sobald das vom Hrn. Abg. Bassermann erwähnte Verfahren des Dr. Boucherie bekannt wurde, hat sich die Zentralstelle des landwirthschaftlichen Vereins an die Forstdomänendirektion gewendet, und um Anstellung von Versuchen gebeten. Die Forstdomänendirektion hat hierauf erwiedert, daß die Versuche bereits angeordnet seyen, und zwar in verschiedenen Gegenden des Landes und an verschiedenen Baumarten, daß diese Versuche fortgesetzt werden und daß seiner Zeit die gemachten Erfahrungen veröffentlicht werden sollen. Sie entnehmen hieraus, daß die Regierung diesem wichtigen Gegenstande ihre volle Aufmerksamkeit bereits geschenkt hat.

Baum drückt den Wunsch aus, daß die Eisenbahn über Lahr geführt werde, und sucht, auf Lokalitäten eingehend, nachzuweisen, daß wesentliche technische Schwierigkeiten nicht vorhanden seyen. Die städtische Behörde und der Handelsstand von Lahr hätten sich an die Regierung mit Eingaben in dieser Beziehung gewendet, zur Zeit aber noch keinen Bescheid erhalten. In neuerer Zeit habe man das Prinzip angenommen, die Bahn möglichst den Thalausmündungen zu nähern, und aus diesem Grunde bedeutende Geldopfer nicht in Anschlag gebracht, um die früher projektirte gerade Linie von Heidelberg nach Karlsruhe zu Gunsten einzelner Orte abzuändern. Er finde dieses Prinzip ganz richtig, halte aber auch für billig, daß man bei der Stadt Lahr keine Ausnahme davon mache. Der Redner schildert die hohe merkantilische Bedeutung dieser Stadt, ihre Wichtigkeit als Fabrikstadt insbesondere, die wohl den Wunsch rechtfertige, daß endlich dieselbe an eine Straße zu liegen komme. Was den Kostenpunkt betreffe, so sey er nicht geeignet, vom Unternehmen abzuschrecken, mit einem Mehraufwand von 160,000 fl. sey Alles zu bestreiten; komme die Bahn nicht nach Lahr, so würde eine Zweigbahn von Dinglingen nach der Stadt nothwendig werden, und ein Stationsplatz in Dinglingen, was Alles erspart werde, wenn man die Bahn direkt nach Lahr führe. Was endlich den Zeitverlust wegen des kleinen Umwegs betreffe, so betrage er 4 Minuten bei'm Befahren der Bahn und sey also nicht anzuschlagen. Aus allen diesen Gründen hoffe er, daß die Regierung dem Wunsch der Stadt Lahr willfahren werde. Der Redner stellt den Antrag, daß die Kammer den Beschluß fassen möge, daß die Stadt Lahr in die Zugslinie aufgenommen werde, verwandelt ihn aber später in Folge der Diskussion in den Antrag, daß die Kammer den Wunsch ausdrücke, die Regierung möge diese Sache einer wiederholten Prüfung unterwerfen.

v. Neubronn unterstützt den Antrag.

v. Itzstein verkennt nicht, daß der Gegenstand von Wichtigkeit sey; allein die Kammer sey bei aller Gründlichkeit des Vortrags des Abg. Baum doch nicht

so vollständig unterrichtet, daß sie einen Beschluß zu fassen vermöge.

Ministerialrath Frhr. v. Marschall: Pflicht der Regierung ist es, Lokalinteressen thunlichst zu berücksichtigen; sie hat aber vor allen Dingen auch darüber zu entscheiden, ob diese Lokalinteressen nicht in Widerspruch stehen mit den allgemeinen Landesinteressen. Was die Stadt Lahr betrifft, so ist die Sache bei'm Ministerium noch in Berathung; es wird geschehen, was geschehen kann.

Schaaff spricht sich im Wesentlichen für den Wunsch des Abg. Baum aus, und fügt seinerseits den Wunsch bei, daß diejenigen Bezirke, welche an der Eisenbahn zahlen müßten, ohne einen Vortheil von ihr zu haben, anderweitig entschädigt würden durch Straßen ꝛc.

Sander: Die Landesinteressen werden repräsentirt durch die Gesammtheit der Lokalinteressen; Lahr ist eine Stadt, wo beide sich vereinigen, eine der bedeutendsten Handels- und Fabrikstädte des Landes, der Mittelpunkt großen Verkehrs. Vielleicht übernimmt Lahr auch einen Präzipualbeitrag, wenn man die Bahn direkt hinführt; so ist's in Frankreich vielfach geschehen.

Hoffmann: Einen Beschluß in dieser Sache zu fassen, ist die Kammer nicht in der Lage, da sie nicht vollständig unterrichtet ist. Undenkbar wäre es nicht, daß allgemeine Landesinteressen mit dem Wunsche der Stadt kollidirten; nicht zu läugnen ist nämlich, daß der Weg über Lahr ein Umweg ist; gestattet man nun zu den bisherigen Ausbeugungen noch andere, so wird am Ende die Bahn so lang, daß sie ihren Zweck nicht mehr vollständig erfüllt, und der Verkehr sich von ihr wegzieht auf andere konkurrirende.

v. Itzstein fragt, welche Bewandtniß es mit der Seitenbahn habe von Dinglingen nach Lahr, da man früher im Jahr 1838 nicht davon gesprochen habe.

Ministerialrath Frhr. v. Marschall erwiedert, daß die Techniker sich früher bereits gegen die Führung der Bahn über Lahr ausgesprochen hätten und setzt die Gründe auseinander, warum eine Seitenbahn für die Stadt Lahr dieselben Vortheile gewähre, als wenn die Linie direkt nach Lahr führe.

Rindeschwender spricht sich zu Gunsten der Stadt Lahr aus und wünscht, daß der Seekreis, den die Eisenbahn auch nicht berühre, von der Regierung besser als bisher mit Kommunikationsmitteln bedacht werde. Der Redner setzt insbesondere die Verhältnisse seines Wahlbezirks näher auseinander, um sie der Regierung an's Herz zu legen.

Staatsrath Frhr. v. Rüdt: Die Regierung hat überall die Lokalinteressen berücksichtigt und die der Stadt Lahr insbesondere nie aus dem Auge verloren; ist's nur halb möglich, daß ihrem Wunsch willfahrt werde, so wird es gewiß geschehen. In keinem Fall wird die Stadt Lahr von der Eisenbahn ausgeschlossen, sondern durch eine Seitenbahn mit ihr verbunden werden. Das Gesetz legt übrigens den Vollzug in die Hände der Regierung; eine Schlußfassung über diese Sache ist nicht nöthig; denn bis jetzt ist die Zugslinie dorthin nur provisorisch.

Lang spricht sich für Leitung der Bahn nach Lahr aus und wünscht möglichste Beschleunigung einer Beschlußfassung. Zugleich erklärt er sich gegen die Ansicht des Abg. Sander, wonach Lahr einen Beitrag zur Eisenbahn leisten solle, wenn sie dahin geführt werde. Wie man auf ein Mal von Präzipualbeiträgen reden könne, da man keiner Stadt seither dieses zugemuthet habe.

Bader verweist auf frühere Verhandlungen im Jahr 1838 über diesen Gegenstand; schon damals sey von einer Seitenbahn die Rede gewesen, und im Gesetz die Richtung über Dinglingen bestimmt worden. Damals habe man freilich mehr den großen Verkehr im Auge gehabt, jetzt mehr den Zwischenverkehr und führe daher die Bahn statt in direkter Linie, in möglichster Anschmiegung an die Thalmündungen nach den größeren Städten zu. Ueber die Ausführbarkeit des Wunsches der Stadt Lahr möge die Technik entscheiden.

Damit wird dieser Gegenstand verlassen und der Antrag des Abg. Baum angenommen.

Der Abg. Schmidt bringt die Eröffnung der Bahn bis Bruchsal wieder zur Sprache und wird hierin unterstützt vom Abg. Hecker.

Ministerialrath Frhr. v. Marschall erklärt, daß das einstimmige Gutachten der Techniker gegen die Eröffnung der Bahn in diesem Herbste ausgefallen sey. Das Ministerium müsse daher Anstand nehmen, die Verantwortlichkeit für etwaige Unglücksfälle, die sich in Folge zu früher Eröffnung der Bahn ereignen könnten, auf sich zu nehmen.

Der Abg. Bassermann drückt den Wunsch aus, daß für die dritte Wagenklasse an Tagen großer Frequenz mehr als ein Schalter da sey, da in Folge des großen Gedränges vielfache Uebelstände sich ergäben. Die Abhülfe wird von der Regierungskommission zugesagt.

Gottschalk wünscht weniger Luxus in den Bauten; spare man hier, so bekomme man Mittel, für andere Bezirke auch etwas zu thun. Im nämlichen Sinn erklären sich Mördes, Trefurt, Hecker, der sich besonders gegen die „gothischen Schnitzeleien" an den Bahnhöfen erklärt und die Einfachheit der belgischen Bahnhöfe anempfiehlt.

Ministerialrath Frhr. v. Marschall: Diese letzteren sind blos provisorisch und werden allmählig durch andere ersetzt, die den unsrigen nicht nachstehen an Eleganz und Solidität.

Hoffmann spricht in gleichem Sinn. Das gothische Schnitzwerk sey kein Gegenstand, der zu Klage wegen Luxus Veranlassung geben könne, da der Aufwand dafür nicht groß sey.

Jörger wünscht, daß der Staat eine Seitenbahn nach Baden baue.

Staatsrath Frhr. v. Rüdt: Dieses Unternehmen, das eine gute Rente verspreche, werde wohl einer Gesellschaft zu überlassen seyn.

Rettig wünscht, daß die Wagen dritter Klasse, als die frequentesten, wo also die meisten Menschenleben auf dem Spiel stünden, auch vor Gefahr mehr gesichert würden.

Spezielle Diskussion.

Der erste Antrag der Kommission: Mit Einschluß des von den frühern Verwilligungen vom letzten Dezember 1841 noch vorhandenen Kreditrestes zu 162,797 fl. für die laufende Budgetperiode 6,322,397 fl. zu bewilligen, wird ohne Diskussion angenommen.

2) An die großh. Regierung die Bitten zu stellen:

a. im Orte Renchen einen Haltpunkt zu errichten.

Diese Position wird genehmigt, nachdem einige Abgeordnete den Wunsch ausgedrückt hatten, daß an einzelnen Orten Haltplätze errichtet werden möchten; namentlich thut dies der Abg. Rindeschwender in Bezug auf Steinbach. Von Seiten der Regierungskommission wird zugesagt, daß allen sich im Verlauf der Zeit zeigenden Bedürfnissen der Art Berücksichtigung werde geschenkt werden.

b. In der Sektion XII. vom isteiner Klotze an die Linie nach Lörrach zur Ausführung zu bringen.

Böhme: Ich freue mich, daß unsere verehrte Kommission der Frage über die Ausmündung der Eisenbahn bei der Schweizergränze diejenige Aufmerksamkeit gewidmet hat, die sie im Interesse des Landes verdient, und daß sie bei ihren Arbeiten von dem Grundsatze ausgegangen ist, die Vortheile der Bahn möglichst dem Inlande zu erhalten, anstatt dieselben dem Auslande zuzuwenden. Das Letztere wäre eine unausbleibliche Folge des Entschlusses, den letzten Bahnhof unseres Landes in die Nähe von Weil zu bringen, weil dann nach den örtlichen und nach den Gränzverhältnissen alle Reisende ohne Aufenthalt dem kaum eine Stunde entfernten Basel zuströmen würden, und alle Waaren, die auf der Eisenbahn ankommen, unmittelbar aus dem Bahnhofe nach Basel gebracht werden müßten. Es ist dann gerade so, als ob der Bahnhof sich in Basel befindet. In Lörrach dagegen, wenn zu dieser Stadt die Bahn hingeführt wird, ist dem Reisenden freundliche Gelegenheit gegeben, von den Beschwerden einer längern Fahrt auszuruhen und der Zollverwaltung gegenüber seinen Verbindlichkeiten ohne Uebereilung Genüge zu leisten; in Lörrach werden die Reisenden, die nach der östlichen Schweiz gehen, die Bahn verlassen, auch wenn sie nach Basel fortgeführt wird, und den nähern Weg über Rheinfelden einschlagen, und ebenso werden die Waaren, die nach der östlichen Schweiz oder entfernteren Gegenden bestimmt sind, in Lörrach abgestoßen werden. Der Handel und die Gewerbsindustrie dieser Stadt, welche durch den Zollverein sich bedeutend gehoben haben, würden dadurch noch mehr emporblühen, und die Regierung wird rücksichtlich der Unterhandlungen über die Fortführung der Bahn, wenn dieselbe nach Lörrach gerichtet wird, sich in einer günstigern Lage befinden, weil sie dann nicht genöthigt ist, selbst auf eine Fortsetzung der Bahn bis nach Basel dringen zu müssen, sondern günstige und annehmbare Vorschläge abwarten kann. Hie und da wurde die Besorgniß geäussert, daß es für die Frequenz der Bahn nachtheilig seyn möchte, wenn dieselbe nicht in direkte Verbindung mit der Stadt Basel gebracht würde; allein diese Besorgnisse sind unbegründet, denn die Reisenden, die aus der Schweiz nach Deutschland zurückkehren — und nur von diesen kann hier die Rede seyn — werden der deutschen Bahn sich bedienen, der Bahnhof mag 1 Stunde (bei Weil) oder 1½ Stunde (in Lörrach) von Basel entfernt seyn, weil sie dadurch einer doppelten zollamtlichen Behandlung entgehen, weil unsere Bahn, selbst von Basel gerechnet, bis nach Appenweier um 6 bis 7 Stunden kürzer wird, als die französische Bahn, und weil die Strecke von Basel nach Lörrach, die im Wagen zurückgelegt werden muß, sich hinlänglich ausgleicht mit den Strecken von Basel nach St. Louis und von Königshofen nach Kehl. Ich glaube im Gegentheil, daß die Frequenz der Bahn, wenn sie über Lörrach geht, sich vermehren dürfte, weil sie dann auch von den Bewohnern des Wiesenthales und andern Theilen des Oberlandes leichter benützt werden kann; und da also für den Verkehr auf der Bahn keine gegründeten Besorgnisse vorhanden sind, so kann nur der Kostenpunkt in Berücksichtigung gezogen werden. In dieser Hinsicht dürfen wir uns aber der Ueberzeugung überlassen, daß der Voranschlag der technischen Behörden hier eben so wenig einer Ueberschreitung unterliegen wird, als an andern Orten, und es kann nicht einmal der ganze berechnete Mehraufwand in Rechnung gebracht, sondern es müssen die Kosten davon abgezogen werden, die durch Herstellung einer Straße von Lörrach nach Weil und durch Erbauung einer Brücke über den Wiesenfluß sich ergeben würden, wenn die Bahn bei Weil ausmünden sollte. Der Mehraufwand wird sich also auf 560,000 bis 600,000 fl. oder einen jährlichen Zinsbetrag von etwa 20,000 fl. reduziren. Diese jährliche Ausgabe aber, die auf unserer Staatskasse lastet, wird theilweise, wahrscheinlich zum größern Theil, durch vermehrte Steuereinnahme gedeckt, wenn die Erwartungen erfüllt werden, die man von der Eisenbahn hegt, und Lörrach zu einer bedeutendern Größe sich emporhebt; und was nicht durch eine direkte Vermehrung der Steuereinnahme gedeckt werden sollte, wird hinreichend aufgewogen durch die Vortheile, welche der Stadt und einzelnen Bürgern erwachsen. Nur dann, wenn überall die Lokalinteressen gehörig berücksichtigt werden, wird die Eisenbahn werden, was sie seyn soll: eine reichliche Quelle zur Beförderung unseres Nationalwohlstandes; und ich ersuche sie deshalb, meine Herren, dem Antrage, den ihre Kommission nach reiflicher Erwägung aller Verhältnisse gestellt hat, ihre Zustimmung zu ertheilen. Ich hoffe sodann auch, daß nach Bewilligung der erforderlichen Mittel alle Zweifel gelöst sind, welche die hohe Regierung bis jetzt über die Richtung der Bahn hegte, und ich bitte dieselbe ehrerbietigst, auch ihrerseits nunmehr bald für die Richtung nach Lörrach sich zu entscheiden, damit alle Beunruhigung in der obern Landesgegend verschwinde, damit die Arbeiten, die einige Jahre hinwegnehmen, beginnen können, und damit nicht die Verzögerung dieser Arbeiten später ein Hinderniß für die Eröffnung der Bahn werde.

Schanzlin: Als Bewohner des Oberlandes und als Vertreter eines Bezirks, welcher ebenso die Vortheile einer Eisenbahn in Lörrach für sich voraussieht, als wie die Stadt Lörrach selbst, fühle ich mich berufen, den Antrag der verehrlichen Eisenbahnkommission auf das Wärmste zu unterstützen.

Hinsichtlich der Frage: ob nämlich die Eisenbahn nach Lörrach oder in die Nähe von Basel geführt werden soll, weiß ich zwar wohl, — und ich spreche es mit einem wehmüthigen Gefühle aus — daß die hohe Regierung dem Projekte nach Basel geneigt ist. Aber ich glaube, wenn sich der Beschluß der hohen Kammer für Lörrach ausspricht, so wird auch die hohe Regierung nicht mehr länger anstehen, die längst im Gang sich befindlichen Unterhandlungen mit Basel abzubrechen, und die Erbauung der Eisenbahn nach Lörrach verfügen.

Eben diese Unterhandlungen mit Basel haben bereits in Lörrach und dem gewerbthätigen Wiesenthal

eine solche Verzagtheit und Bestürzung hervorgebracht, aus welcher zu entnehmen ist, wie mit großer Sehnsucht und Verlangen die Eisenbahn in Lörrach erwartet wird, und wie unglücklich man sich fühlte, als nur die Hoffnung zur Erreichung dieses Wunsches noch nicht festgestellt war. Ich hatte Gelegenheit, dieses zu bemerken und ich sehe voraus, daß die Vereitlung der durch den Kommissionsbericht nun wieder erregten Hoffnung noch viel größere Bestürzung hervorbringen und eine gewiß gerechte Erbitterung erregen würde.

Ich fühle mich verpflichtet, dieses hier auszusprechen und auf die Folgen aufmerksam zu machen, wenn das Wiesenthal mit seiner so schön aufblühenden Industrie unbeachtet bleiben sollte, und der Nutzen eines so großartigen, kostspieligen Unternehmens dem Auslande zugeführt würde, da wir doch diesen Nutzen — wenn schon mit größerem Kostenmehraufwande — im eignen Lande behalten könnten.

Ueber die Vortheile der Eisenbahn in Lörrach will ich weiter nichts erwähnen, indem dieselben durch die eingegangene Petition und durch den Kommissionsbericht, so wie auch durch den Herrn Redner vor mir (Böhme) hinlänglich beleuchtet und erörtert sind. Ich will nur noch bemerken, daß die Eisenbahn, welche ich, in Hinblick auf die enormen Kosten, für eine große Last und als ein nothwendiges Uebel für unser kleines Land halte — trotz des hohen Werthes und der vielfachen Vortheile derselben, doch auch wieder unvermeidliche Nachtheile mit sich bringen oder führen wird.

Trachten wir also darauf hin, daß diese Nachtheile mit bezirksweise zu erringenden Vortheilen wieder ausgeglichen werden, und streben wir darnach, daß ein großer und wichtiger Landestheil, durch Erhebung der Stadt Lörrach zu einer Hauptstadt und einem größeren Handelsplatze, diejenigen Vortheile für die Zukunft erringen und genießen kann, welche diese Gegend und insbesondere die Stadt Lörrach hinsichtlich ihrer geeigneten geographischen Lage zu erwarten berechtigt ist.

Ich danke der verehrlichen Kommission und dem ehrenwerthen Herrn Berichterstatter für die so richtige und gründliche Auffassung der vorliegenden Frage, und ich bitte Sie, meine Herren! den Wunsch Ihrer Kommission zum Beschluß der Kammer erheben zu wollen.

Auch die hohe Regierung bitte ich, wenn nämlich der Antrag der Kommission zum Beschluß der Kammer erklärt seyn wird, denselben genehmigen, sodann das weiter Nöthige anordnen zu wollen, damit die Bewohner des Wiesenthales und der umliegenden Gegenden hinsichtlich des Endpunktes der badischen Eisenbahn beruhigt werden, indem von dieser Genehmigung der zukünftige Vortheil oder ewige Nachtheil eines doch gewiß wichtigen Landesbezirkes abhängt.

Staatsrath Frhr. v. Rüdt: Was den Kostenpunkt betrifft, so ist zwar ein Voranschlag vorhanden, welcher die Kosten auf 660,000 fl. berechnet; allein er ist nicht in's Spezielle ausgearbeitet und beruht blos auf allgemeinen Annahmen. Es ist nicht unmöglich, daß die Kosten auf nahe an eine Million ansteigen. Was die Verhandlungen mit Basel betrifft, so sind sie noch nicht zu einer Mittheilung reif; Grund, sie abzubrechen, zur Zeit nicht vorhanden. Zweckmäßiger wäre wohl, statt einer bestimmten Bitte, wie sie im Kommissionsantrag enthalten ist, den Wunsch auszudrücken, daß die Regierung diese Sache in nähere Erwägung ziehen möge.

Mördes stimmt für den Kommissionsantrag, der einstimmig gefaßt worden sey. Von Unterhandlungen mit Basel sey nicht viel zu erwarten.

Schaaff erklärt sich für den Kommissionsantrag; man werde doch wohl der Stadt Basel nicht allen Vortheil der Bahn zuwenden wollen, ohne daß sie ihrerseits auch unserem Lande Vortheile darbiete. Solle die Bahn dem Oberlande zum Vortheil gereichen, so müsse der Bahnhof nach Lörrach kommen. Der Kostenpunkt stehe in zweiter Reihe der Betrachtung, wo es sich davon handle, die Leitung des Verkehrs in der Hand zu behalten; und das thue Noth, da von der Gnade und Freigebigkeit der Stadt Basel nichts für Baden zu erwarten sey.

Goll, Gottschalk und Sander erklären sich in gleichem Sinne.

Staatsrath Frhr. v. Rüdt erklärt, daß die Regierung einen definitiven Beschluß noch nicht gefaßt habe; zu einer besondern Zusicherung sey er daher auch nicht befugt.

Hoffmann erklärt sich in ausführlicher Motivirung für die Führung der Bahn nach Lörrach, im Interesse des Handels und Verkehrs, der dadurch auf badisches Gebiet gezogen werde. Er hebt besonders die Lage von Lörrach hervor, die günstiger in dieser Beziehung sey, als die von Basel.

Bassermann und Grether stimmen für den Kommissionsantrag.

Böhme: Nach der gründlichen Erörterung, welche die Sache durch die bisherige Verhandlung gefunden hat, bleibt mir nichts mehr übrig, als einer Bemerkung des Hrn. Regierungskommissärs entgegen zu treten; der Hr. Ministerialpräsident v. Rüdt hat geäussert, daß eine zollfreie Straße von Lörrach nach Weil hergestellt und dadurch für die Bedürfnisse des Wiesenthals gesorgt werden könne; allein ich muß dagegen erinnern, daß diese Straße über Schweizergebiet führen müßte, und daß, wenn auch im günstigsten Falle durch die baseler Behörden der Kantonalzoll nachgelassen würde, dieselben doch nicht ermächtigt wären, auch den eidgenössischen Zoll zu erlassen, und daß überdies auch unsere Zollgesetzgebung, wie der Abg. Hoffmann richtig bemerkt hat, ein Hinderniß für die freie Benutzung dieser Straße abgeben würde. Mit einer Straße nach Weil ist also der Stadt Lörrach und dem Wiesenthal nicht geholfen. Alle Vortheile der Bahn, wenn dieselbe bei Weil endet, werden nach Basel wandern, und es ist deshalb im Interesse unseres Landes nothwendig, dieselbe nach Lörrach zu führen; die mit dem Kanton Basel eingeleiteten Verhandlungen, die übrigens noch zu keinem Resultate geführt haben, brauchen nicht gerade abgebrochen zu werden; die hohe Regierung möge dieselben, wenn durch Kammerbeschluß alle Anstände wegen des Kostenpunkts beseitigt sind, nur auf einer andern Basis fortführen, als sie begonnen wurden und bei den weitern Unterhandlungen von dem Grundsatze ausgehen, daß die Bahn nach Lörrach gezogen wird, wobei die Regierung nicht nur überhaupt in einer günstigern Lage sich befindet, sondern auch vielleicht noch darauf hinwirken kann, daß die Bahn nicht in Basel ihren Endpunkt findet, sondern nach Süden oder Osten

Bericht der Zollkommission über Weinhandel und Weinproduktion, in Bezug auf deren gegenwärtige gedrückte Lage. Erstattet vom Abg. Helbing.

Die Kammer hat in ihrer Sitzung vom 30. Juli d. J. den Antrag des Abg. Sander: die Regierung möge bei der Zollkonferenz auf Maaßregeln antragen, wodurch der Absatz des inländischen Weines nach Norddeutschland erleichtert und etwa noch neben dem Vereinszoll auf alle ausländische Weine die Konsumtionssteuer des Staates gelegt werde, auf dessen Gränze er eingeht, welche Steuer dem den Wein beziehenden Staate verbleiben soll, an die Zollkommission zur Begutachtung gewiesen.

Obschon nun die Kammer in der Sitzung vom 15. August gelegenheitlich der Verhandlungen über das Gässeliren die gedrückte Lage des Weinverkehrs bereits zur Kenntniß einer hohen Regierung gebracht und um Abhülfe gebeten hat, und wenn schon in einer anderen Sitzung der Antrag auf Erhöhung des Schutzzolles für Champagnerwein angenommen worden ist, so findet Ihre Kommission, in Betracht der hohen Wichtigkeit, welche die Weinproduktion und der Weinhandel für unser Land haben, es doch für zweckmäßig und sogar nothwendig, den gegenwärtigen gedrückten Zustand des Weinverkehrs, nicht nur in Beziehung auf den Zollverein, sondern überhaupt im Allgemeinen, einer genauen Untersuchung zu unterwerfen.

Ueber die hohe Wichtigkeit, welche die Weinkultur für unser Land hat, ist es unnöthig, sich zu verbreiten. Sie ist allgemein bekannt und läßt sich leicht ermessen, wenn man erwägt, daß der Rebbau eine Fläche von 68,000 Morgen unseres Landes einnimmt, auf welcher durchschnittlich im Jahr circa 600,000 Ohm Wein gewonnen werden, was ein Drittheil des sämmtlichen Weinerwachses Deutschlands ausmacht. Schlagen wir diese 600,000 Ohm nur zu dem sehr geringen Preis von 10 fl. an, so erhalten wir das bedeutende Kapital von 6 Millionen Gulden. Baden muß einen großen Theil seines Weinerzeugnisses ausführen, denn nach angestellten Berechnungen darf man annehmen, daß es nur ungefähr halb so viel verbraucht, als es produzirt.

Die Ursachen des Zerfalls unseres früher blühenden Weinhandels sind sehr verschiedener Natur. Sie sind aber nicht bei dem Weinproduzenten zu suchen; denn wenn wir auch zugeben, daß manche Gegend in der Rebkultur noch zurück ist, daß viele Rebstücke nicht gut angelegt sind und einen bessern Ertrag liefern würden, wenn sie dem Pflug übergeben würden; daß ferner auch in den für den Rebbau günstig gelegenen Gegenden noch Veredlung der Rebsorten möglich, und die Behandlung der Reben, der Trauben und des Weines hie und da noch mangelhaft ist, so muß man doch im Allgemeinen anerkennen, daß in den letzten Jahren große Fortschritte in der Rebkultur gemacht worden sind, und daß der Fleiß und die Intelligenz unserer Winzer alle neueren Erfahrungen zu benützen suchen. Unsere Oberländer Weine haben ihren alten Ruf bewahrt, die trefflichen weißen Weine des Kaiserstuhls, von Durbach, Ortenberg, die rothen von Zell und Affenthal und andere, sind unter die besten in Deutschland zu rechnen.

Die Weinversendungen, die in jüngster Zeit von uns aus über's Meer gemacht, und mit vorzüglichem Erfolg gekrönt worden sind, der treffliche mussirende Wein, der im Lande bereitet wird, beweisen zur Genüge, daß diese Weine noch lange nicht überall die Anerkennung gefunden haben, die sie verdienen. Aber nicht allein die feineren Weinsorten verdienen dieses Lob, sondern auch die geringeren Sorten, bei deren Gewinnung hauptsächlich auf die Quantität gesehen wird, sind bedeutend verbessert worden, je nachdem Boden und Klima es gestattet haben.

Ein großer Vortheil der neuern Erfahrungen in der Rebkultur besteht darin, daß man gelernt hat, die steilen Abhänge der südlichen Thäler des Schwarzwaldes und seiner Vorgebirge für den Weinbau zu benützen. Wo sonst kaum ein kärglicher Waidgang für das Vieh anzutreffen war, prangen jetzt an vielen Orten die schönsten Weinberge, die ein ausgezeichnetes Gewächs liefern.

Wenn nun auch hiedurch die Morgenzahl der Reben einen Zuwachs erhalten hat, so hat sie sich doch im Ganzen in den letzten 25 Jahren bedeutend verringert in Folge der häufigen Mißjahre und des Mangels an Absatz. Viele geringe Rebstücke, die sich zum Frucht- oder Futterbau eigneten, wurden ausgehauen, und die Besitzer haben sich, auch nach eingetretenen besseren Jahren, nirgends versucht gefühlt, sie wieder mit Reben anzulegen. Die Quantität des Erzeugnisses hat sich aber auch noch dadurch vermindert, daß man in allen besseren Lagen Rebsorten gepflanzt hat, die an Quantität einen geringeren Ertrag liefern, durch die Qualität des Weins aber diesen Nachtheil reichlich ersetzen.

Die Verminderung der Produktion einerseits, und die Verbesserung der Qualität anderseits, sollten nach dem natürlichen Gange der Dinge zur Folge haben, daß unser Wein mehr gesucht und besser bezahlt wird. Aber gerade das Gegentheil hievon findet statt. Deswegen ist die Lage unserer Weinproduzenten um so trostloser, und die Befürchtung, daß wir dem Punkte nahe sind, wo der Mangel an Absatz jede Aufmunterung zu Verbesserungen benimmt, und der Weinbau zurückzugehen droht, ist gewiß gegründet. Um so dringender ist daher die Aufforderung, an Hülfe zu denken.

Wir finden die Ursachen dieses bedenklichen Zustandes hauptsächlich in folgenden Puukten:

1) Nicht unser Land allein hat seine Rebkultur verbessert, sondern andere Länder sind gleichfalls darin vorangeschritten, und darunter auch solche, die früher unsere Abnehmer waren. Es hat sich der Weinbau selbst in Gegenden verbreitet, die sonst ihren Bedarf ausschließlich bei uns einzuthun gewohnt waren.

2) Die Verbesserungen, welche in der letzten Zeit in der Fabrikation des Biers eingetreten sind, und welche zur Folge hatten, daß jetzt beinahe überall gesundes kräftiges Bier angetroffen wird; sodann die Verbreitung und Wohlfeilheit des im Großen fabrizirten Frucht- und Kartoffelbranntweines, haben dem Verbrauch des Weines bedeutend Eintrag gethan.

Die hier berührten Nachtheile für den Weinbau sind nicht zu beseitigen. Desto mehr Aufmerksamkeit haben wir den anderen zu schenken, zu denen wir übergehen:

3) Die Folgen, welche der Anschluß unseres Landes

an den Zollverein für den Weinverkehr hatte, sind leider weit entfernt von Dem, was sich viele davon versprochen hatten; sie sind weit entfernt von den Vortheilen, die von Seite der Regierung zur Zeit der Verhandlungen über den Beitritt zum Zollverein in Aussicht gestellt worden sind. Es sind vielmehr die Befürchtungen eingetroffen, welche der Kommissionsbericht der Majorität über den Zoll- und Handelsverein von 1835, und mit ihm noch mehrere Mitglieder der damaligen Kammer ausgesprochen haben.

Diejenigen deutschen Staaten, die früher als wir dem Zollverein beigetreten sind, haben sich dadurch von uns abgewendet, da sie genöthigt waren, andere Wege aufzusuchen, sich ihren Bedarf zu verschaffen, und werden den Wein, an den sie jetzt gewöhnt sind, schwerlich mehr verlassen.

Die starken rheinbaierischen Weine haben die unsrigen selbst in unserm eigenen Lande verdrängt, und dadurch besonders die Weinproduzenten der Bergstraße, des Taubergrunds u. s. w. benachtheiligt. Das Oberland hat durch die Hemmung des Verkehrs mit der Schweiz seine beste Absatzquelle verloren. Dort haben selbst Gegenmaßregeln Platz gegriffen, wie Sie aus der, von der Gemeinde Grenzach eingekommenen Petition ersehen können. Obschon der Kanton Aargau seinen Wein zu dem ermäßigten Zoll von 50 Kreuzer der Zentner in das Vereinsgebiet einführen darf, so hat er sich dennoch bewogen gefunden, den badischen Wein mit einem Eingangszoll von 2 fl. 42 kr. pr. Ohm zu belegen, was dem Zoll von 50 Kreuzer ungefähr gleich kommt. Die Gemeinde Grenzach findet sich hiedurch beschwert, weil sie früher einen bedeutenden Absatz ihrer vorzüglichen Weine in den Kanton Aargau hatte.

Wir wissen zwar wohl, daß unsere Regierung bei dem Zollanschluß, die Wichtigkeit des Verkehrs mit der Schweiz fühlend, sich darum verwendet hat: Zugeständnisse für den Gränzverkehr mit diesem Lande zu bekommen. Sie hat auch wirklich dergleichen erhalten. Dessenungeachtet hat der Verkehr außerordentlich abgenommen. Unsere Eingangszölle haben immer noch viel Lästiges für die Schweiz, und werden die Veranlassung geben, daß sie manches Produkt in ihrem eigenen Lande zu gewinnen sucht, das sie früher nur bei uns zu suchen, und durch den Tauschhandel zu beziehen gewohnt war.

Die Bestimmung, daß die weißen Weine der Kantone Aargau, Zürich, Schaffhausen, Thurgau und St. Gallen an den Zollämtern von Waldshut, Stühlingen und Konstanz gegen den mäßigen Zoll von 50 kr. der Zentner zugelassen werden, scheint zwar für den inländischen Weinbau von Nachtheil zu seyn; sie ist aber für den Grenzverkehr jener Gegend von großem Vortheil, und nicht leicht zu entbehren. Da die Schweizerweine sehr gering sind, so ist der Schutzzoll von 50 kr. pr. Zentner oder 2 fl. 30 kr. pr. Ohm doch von ziemlicher Bedeutung und hinreichend, den Verkauf des inländischen Erwachses zu erleichtern.

Wie verlautet, so wird diese Begünstigung der angeführten Schweizerkantone dazu mißbraucht, unter dem Namen der mit dem geringen Zoll belegten Weine, also zu 50 kr. pr. Zentner, sehr kostbare Weine in das Vereinsgebiet zu bringen. Hierauf sollte ein wachsames Auge gehalten, und die Kontrole mit möglichster Schärfe geübt werden.

Als besonderen Nachtheil müssen wir es ansehen, daß dem Schweizerkanton Neuchatel, einer preußischen Provinz, welche die Nachtheile des Zollvereins in keiner Weise trifft, gestattet ist, ein großes Quantum Flaschenwein zollfrei in das Vereinsgebiet einzuführen. Diese Begünstigung fällt besonders uns zur Last, weil wir das jenem Kanton am nächsten gelegene Land sind, wo der Absatz zuerst gesucht wird.

Der Eingangszoll von 8 Reichsthaler oder 14 fl. vom Zentner, den der Tarif der Vereinsstaaten von ausländischen Weinen erhebt, ist zwar ein hinreichender Schutz für die wohlfeilen Weinsorten. Für feine, theure Weine ist er aber kaum hinreichend, aus folgenden Gründen:

Die Großhändler genießen für allen fremden Wein, den sie im Inlande absetzen, einen Zollrabatt von 20 Prozent, was den Zoll von 14 fl. um 2 fl. 48 kr. vermindert, also auf 11 fl. 12 kr. pr. Zentner herabsetzt; eine Ermäßigung, die von großem Gewicht ist, in Verbindung mit den übrigen Umständen, die den Verbrauch der ausländischen Weine erleichtern.

Bekanntlich sind die feineren französischen und spanischen Weine an den Seeküsten, wo sie wachsen, um sehr billige Preise zu kaufen. Die Wasserfrachten zur See und auf den Flüssen, welche sich in Norddeutschland in das Meer ergießen, sind ebenfalls wohlfeil, so daß auf diesen Wegen die feinen ausländischen Weine ohne große Kosten bis in die Mitte von Deutschland gebracht werden, während die Fracht von uns bis dahin einen ziemlich hohen Preis erreicht, und die Konkurrenz erschwert, ja unmöglich macht. Dazu kommt noch, daß die im Verein erzeugten Weine sehr hohe Konsumtionssteuern oder Ausgleichungsabgaben zu entrichten haben, welche den ausländischen Wein nicht treffen. Diese Abgaben betragen in unserm Lande an Accis allein $6^2/_3$ Prozent, Ohmgeld und Oktroi nicht gerechnet. Sie belaufen sich in Preußen, Sachsen, Thüringen für den Wein, der aus Baden dahin ausgeführt wird, auf 43 fl. 45 kr. das Fuder.

Diese Lasten und Nachtheile mindern den Schutz, den der Eingangszoll dem Wein gewähren soll, um Vieles, und machen ihn für manche Gegenden ganz wirkungslos. Jedenfalls ist er nicht hinreichend, um den norddeutschen Weinhändler zum Ankauf unseres Weines anstatt des fremden einzuladen.

Sehr nachtheilig wirken diese indirekten Steuern auf die Konkurrenz, welche die inländischen Flaschenweine mit den ausländischen zu bestehen haben. Der Eingangszoll ist zwar deswegen etwas höher für diese Sorten, weil er in gleichem Betrag von 14 fl. pr. Zentner erhoben wird, obschon ein Drittel des Zollzentners in Glas besteht, zwei Drittelszentner Flaschenweine also so viel bezahlen, als ein ganzer Zentner in Fässern. Auf der andern Seite sind aber auch die inländischen Konsumtionssteuern für unsern Flaschenwein viel bedeutender, als die des Weines in Fässern.

Wie wir eben gezeigt haben, so bezahlt der Großhändler nach Abzug des ihm zugestandenen Rabatts noch 11 fl. 12 kr. Eingangszoll für den Zentner fremden Wein, was, wenn wir 33 Flaschen auf den Zent-

ner rechnen, ungefähr 20 kr. auf die Flasche ausmacht. Von inländischem Flaschenwein wird aber erhoben an Accis 3 kr. und an Ohmgeld 3 kr. Rechnen wir hinzu noch das Oktroi, das in Städten, wo der meiste Flaschenwein verzehrt wird, erhoben wird, und ziehen wir diese Steuern an dem erwähnten Eingangszoll von 20 kr. ab, so bleiben ungefähr 12 kr. Schutzzoll pr. Flasche übrig, ein Zoll, der für feine Weine gewiß von sehr wenig Belang ist.

Soll der Schutz, den der Zolltarif dem inländischen Wein bieten will, ein wirklicher seyn, so müssen die drückenden Abgaben, die von ihm erhoben werden, entweder abgeschafft, oder sie müssen zur Gleichstellung vom ausländischen Wein gleichfalls erhoben werden.

Der Antrag des Abg. Sander, der diese Gleichstellung der ausländischen Weine mit den inländischen in Bezug auf die Konsumtionssteuern verlangt, unter der ausdrücklichen Bedingung, daß die Steuer in die Kasse desjenigen Staats fließe, in welchem der Wein konsumirt wird, welcher Antrag die Veranlassung zu gegenwärtigen Bericht gegeben hat, erscheint deswegen vollkommen gerechtfertigt. Er ist ganz im Interesse unseres Weinbaues gestellt; denn Niemand wird begreifen, warum der ausländische Wein von einer Steuer befreit seyn soll, die der inländische bezahlt. Eine solche Bestimmung ist wahrlich ganz widernatürlich. Sie ist es um so mehr, als sie nach Innen nur als Luxussteuer zu betrachten ist, weil man aus dem Ausland nur Luxuswein bezieht, und weil sie nach Außen hauptsächlich Frankreich trifft, das neben einem Eingangszoll, der einem Verbote gleich kommt, von allem fremden Wein auch diejenigen Konsumtionssteuern erhebt, die für den einheimischen eingeführt sind.

Der Zollverein, als Ganzes betrachtet, ist durchaus schuldig, die nöthigen Maßregeln zum Schutz seiner Weinproduzenten zu ergreifen; denn es kann innerhalb seiner Gränzen nicht nur sein ganzes Bedürfniß an Wein erzeugt werden, sondern es darf auch ein großer Theil seines Erzeugnisses hinsichtlich der Qualität den feinsten Weinen des Auslandes an die Seite gestellt werden.

Der deutsche Weinproduzent hat überdies ein Recht, einen solchen Schutz zu verlangen, weil er, auf den Weinbau allein beschränkt, in nichts Anderem einen Ersatz findet für die Lasten, die ihm der Zollverein andererseits durch die Besteurung vieler nöthigen Lebensbedürfnisse auferlegt hat.

Ein weiteres Mittel, den Weinhandel, den Weinbau und alle übrigen Zweige der Landwirthschaft zu beleben, ein Mittel, dessen Gewährung in den Händen der Zollgesetzgebung liegt und das einzig und allein den vernünftigen Forderungen an eine solche entspricht, ist — wir beklagen es tief, es aussprechen zu müssen — bis jetzt ganz unbenützt gelassen worden: wir meinen die Belebung der Industrie durch zeitgemäße und angemessene Schutzzölle; denn die Industrie ist es, welche todte Kapitalien weckt und sie in Umlauf setzt. Sie steigert die Bevölkerung, und versieht den Arbeiter und den Landmann mit den Mitteln, sich den Genuß auch solcher Getränke zu erlauben, die streng genommen nicht zu den nöthigsten Lebensbedürfnissen gehören. Sie erzeugt Wohlstand unter allen Klassen und gründet dadurch den wahren bleibenden Reichthum eines Landes. Wäre sie im Flor, so müßten alle Klagen der Landwirthschaft verstummen. Dieß lehrt das Beispiel anderer Länder, und würde sich besonders in unserm frucht- und weinreichen Baden bewähren.

4) Der Wein unseres Landes gehört, dem größeren Theil nach, unter diejenigen Gegenstände des allgemeinen Verkehrs, die im Verhältniß zu ihrem Werth bedeutend in's Gewicht fallen. Je mehr solches aber der Fall ist, und je mehr Konkurrenz ein Artikel zu bestehen hat, desto mehr muß man darauf bedacht seyn, wohlfeile Transportmittel aufzufinden.

Baden, an der äußersten Grenze des Zollvereins gelegen, und dessen beste Ländereien zwischen dem Schwarzwald und dem Rheine liegen, hat hierauf ein ganz besonderes Augenmerk zu richten, wenn es seine Produkte in die Zollvereinstaaten, auf die es angewiesen ist, verbringen will. In Bezug auf den Wein aus dem Rheinthal sind bei dem Transport in entlegenere Gegenden auf der einen Seite die hohen Gebirge des Schwarzwalds zu übersteigen, auf der andern Seite führt die Wasserstraße des Rheines in diejenigen Theile von Deutschland, die selbst eine Menge vorzüglichen Weines erzeugen.

Dieser Nachtheil erschwert die Konkurrenz mit denjenigen Weingegenden, die ihr Erzeugniß auf nahem oder wohlfeilem Wege an den Ort des Verbrauchs bringen können.

In Holland, Frankreich u. s. w. sind allenthalben Kanäle angelegt worden, um auf die wohlfeilste Art den Ueberfluß einer Gegend abzuführen, und ebenso die mannigfachen Bedürfnisse herbeizuschaffen. Wir hoffen, daß die weitere Ausbildung des Zollvereins ebenfalls zur Anlage solcher wohlfeiler, den Verkehr belebender Transportmittel führen werde, die selbst der Bau der Eisenbahnen nicht wird entbehrlich machen können.

Einstweilen aber müssen wir den Wunsch aussprechen, daß wenigstens die für uns vorhandene großartige Wasserstraße, der Rhein, von den lästigen Zöllen befreit werde, die zum Theil gegen die Bestimmungen des Zollvertrags, auch von Deutschen erhoben werden.

Für den Weinverkehr mit Württemberg, Baiern und der östlichen Schweiz ist es von der größten Wichtigkeit, daß Straßen vorhanden sind, durch welche man bequem, schnell und ohne Gefahr auf die Höhe des Schwarzwalds gelangen lann. Sie sind um so nothwendiger, als unsere geringeren Weine, die immer den größeren Theil ausmachen, die, Konkurrenz auf dem Schwarzwald und in Württemberg mit dem Bier und mit dem württembergischen Weine nur dadurch zu halten im Stande sind, daß sie auf eine wohlfeile Weise, das heißt mit Beseitigung der großen Kosten für Vorspann, Geschirr ꝛc. dahin gebracht werden können.

Die mittleren Landestheile haben sich der Anlage einer solchen Straße, der des Kinzigthales, zu erfreuen; das Oberland entbehrt solcher aber noch ganz. Wir erinnern hier an die längst gewünschte Verbindung mit dem Wiesenthal; wir erinnern besonders an den alle Begriffe übersteigenden schlechten Zustand der Külbenstraße, dieser kürzesten Verbindung des weinreichen Kaiserstuhls mit dem Schwarzwald und Württemberg. Die Korrektion dieser auch in anderer Beziehung höchst wichtigen Straße

ist längst vorbereitet, und die Bewohner des Kaiserstuhls und des ganzen Breisgaues sehen ihr mit Sehnsucht entgegen.

5) Die Weinaccise und das Ohmgeld mit den Aversen ertragen dem Staate die große Summe von circa 700,000 fl., ein Beitrag zur Bestreitung der Staatslasten, der alle Berücksichtigung verdient. Wir fragen aber, ist es weise, eines der ersten Produkte des Landes auf eine Weise zu besteuern, wie es bei uns geschieht, auf eine Weise, die bei der eingetretenen Konkurrenz anderer guter und billiger Getränke sehr nachtheilig auf die Produktion zurückwirkt, weil dadurch der Verkauf erschwert und das beim Produzenten sehr wohlfeile Getränk um Vieles vertheuert wird? Wir glauben es nicht. Es kann nicht weise seyn, ein in vielen Gegenden unentbehrliches Nahrungsmittel, die einzige Erquickung des armen Mannes, das Produkt, das so viele unserer Mitbürger ernähren und ihnen die Mittel an die Hand reichen soll, ihre Pflichten gegen den Staat zu erfüllen, so widernatürlich zu besteuern, oder, mit andern Worten: den Verbrauch davon so sehr zu beschränken. Ja dieser Beschränkung und der Vertheuerung eines gesunden und ohne die Steuer wohlfeilen Getränkes haben wir hauptsächlich das traurige Ueberhandnehmen des Branntweintrinkens zu verdanken.

So wie der Wein ist bei uns kein Getränke, kein Landesprodukt belastet. Wir führen Ihnen nur Folgendes als Beispiel an:

Der Wein muß bei jedem Verkauf an Nichtpatentisirte auf's Neue veraccist werden, eine Anordnuug, die bei einem mehrmaligen Wechsel des Eigenthümers beinahe den ganzen Werth in die Hände des Staats liefert, und eine schnelle Steigerung des Preises herbeiführt.

Ferner: Von dem Wein, der in Bouteillen verkauft wird, erhebt man, wie wir oben schon angeführt haben, an Accis 3 kr. und eben so viel an Ohmgeld per Bouteille, was auf die Ohm 20 fl. ausmacht. Sehr oft aber ist der ursprüngliche Ankauf solchen Weines nur 40 fl. bis 50 fl.; der Staat erhebt also in diesen Fällen die Hälfte des Werthes.

Sehr drückend wirkt aber dieses Steuersystem auch auf die geringen Weinsorten, die als unentbehrliches Nahrungsmittel dem Arbeiter und Landmann durch Wohlfeilheit zugänglich gemacht werden sollten.

Von diesen meist in großem Ueberfluß vorhandenen Sorten wird neben dem Accis bei Wirthen dasselbe Ohmgeld à 1 kr. per Maaß erhoben, wie vom feinsten Wein. Bedenken wir aber, daß der geringe Wein sehr oft nur circa 6 fl. per Ohm gilt, so finden wir, daß der Staat auch von dieser Sorte nur für Ohmgeld den vierten Theil des Werthes in Empfang nimmt.

Eine natürliche Folge eines solchen Systemes ist die Beaufsichtigung der Weinkäufer und Verkäufer durch das Steuerpersonal, sodann die Beobachtung einer Menge von Vorschriften u. s. w., was Alles dazu beiträgt, den Verkehr zu hemmen.

Es ist klar, meine Herren, daß eine Verminderung der Accise, und Erleichterung des innern Verkehrs des Landes eintreten müssen.

Ihre Kommission verkennt nicht, daß die Entfernung mancher Gebrechen, an denen der Weinverkehr leidet, und deren wir Erwähnung gethan haben, mit vielen Schwierigkeiten verknüpft ist; sie gibt sich aber der Hoffnung hin, daß eine hohe Regierung trachten werde, sie zu überwinden; daß sie nicht säumen werde, Alles zu thun, was in der Möglichkeit liegt, um den Weinhandel und die Weinproduktion aus ihrer drückenden Lage zu reißen. Preußen, dessen weinbauende Gegenden voriges Jahr besonders gelitten haben, hat die Moststeuer für jenes Jahr ganz erlassen. Auch wir, meine Herren, werden uns nicht vergebens an unsere Regierung wenden, wenn wir Ihnen folgenden Antrag in Vorschlag bringen:

Die Kammer wolle die Bitte an eine hohe Regierung gelangen lassen:

1) Bei dem gegenwärtig versammelten Zollkongresse diejenigen Schritte zu thun, welche nöthig sind, um die im Bericht bezeichneten, aus den Bestimmungen der Zollgesetzgebung entspringenden Nachtheile für unsern Weinhandel zu beseitigen, besonders aber dahin zu wirken, daß vom ausländischen Wein, ausser dem Eingangszoll, auch die Konsumtionssteuer desjenigen Staats erhoben werden soll, der ihn bezieht. Diese Steuer soll alsdann nicht in die gemeinschaftliche Zollkasse fallen, sondern dem Staat zu gut kommen, in dem der Verbrauch des Weines Statt hat.
2) Die Nachtheile zu entfernen, welche aus dem Mangel an wohlfeilen Transportmitteln, und aus der allzuhohen und unzweckmäßigen Besteuerung des Weines für die Weinkonsumtion und den Weinverkehr erwachsen.
3) Die Petition der Gemeinde Grenzach nach Thunlichkeit zu berücksichtigen.

Druck und Verlag von C. Macklot.