Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933
1842

164 (18.6.1842) Verhandlungen der Badischen Stände 1842

Visual Library

Verhandlungen der badischen Stände
1842.
Beiblatt zur Karlsruher Zeitung.

Samstag, № 2. den 18. Juni.

Vortrag des großherzoglichen Regierungskommissärs Geheimen Referendärs Regenauer in der Sitzung vom 12. Febr. 1842.

Hochgeehrte Herren! Durch den Zollvereinigungsvertrag vom 8. Mai v. J. ist, wie bekannt, auch die Besteuerung des Runkelrübenzuckers und zwar vom 1. September v. J. an festgesetzt worden.

Zur Einführung dieser Steuer bedurfte es, namentlich wegen der dabei nothwendigen Strafbestimmungen, eines besonderen Gesetzes. Da dieses vor Beurlaubung der Kammern nicht mehr zu Stande gebracht werden konnte, so mußte durch ein provisorisches Gesetz die nöthige Fürsorge geschehen. Zu dem Zwecke ist das provisorische Gesetz vom 8. August v. J. (Regierungsblatt vom vorigen Jahre, Seite 209) erlassen worden.

Seine königl. Hoheit der Großherzog haben nunmehr Seiner Erzellenz dem Herrn Finanzminister und mir den höchsten Auftrag ertheilt, Ihnen, Hochgeehrte Herren, dieses provisorische Gesetz zur nachträglichen Zustimmung vorzulegen.

Die Vorlesung des Gesetzes glauben wir unterlassen zu können; es ist Ihnen, hochgeehrte Herren, zur Genüge bekannt.

Ueber den Inhalt des Gesetzes haben wir nur Weniges zu sagen.

Die §§. 1 bis 5 entsprechen genau den Verabredungen im Zollvereinigungsvertrag und in den Separatartikeln hiezu. Das im §. 6 angenommene Verhältniß zwischen den rohen und den getrockneten Rüben ist dasselbe, welches die von den Vereinsregierungen niedergesetzte technische Kommission seiner Zeit begutachtet hat, und welches hiernach in sämmtlichen Vereinsstaaten gutgeheißen wurde. Die im §. 7 festgesetzten Steuerzahlungstermine sind mit Rücksicht auf die Eigenthümlichkeit des Zuckergewerbes und so geräumig, als nur immer möglich, angenommen. Im §. 8 sind die Fälle aufgeführt, in welchen nach den Bestimmungen des Zollvereinigungsvertrags ein Steuernachlaß überhaupt noch kann zugestanden werden. Die §§. 9 und 10 enthalten die auch in allen übrigen Vereinsstaaten ertheilten Kontrolvorschriften, die unerläßlich sind, wenn man den Ertrag der Steuer überwachen und zur künftigen Bemessung derselben die Betriebsverhältnisse der neuen Industrie näher kennen lernen will. Die §§. 11 und 12 endlich geben Bestimmungen über die auf Uebertretung des Gesetzes folgenden Strafen, und es ist dabei auf andere Steuerstrafgesetze Rücksicht genommen.

Die großherzogliche Regierung glaubt, daß Sie, hochgeehrte Herren, dem provisorischen Gesetze Ihre Zustimmung nicht vorenthalten werden.

Zwölfte öffentliche Sitzung der zweiten Kammer am Freitag, den 17. Juni 1842, unter dem Vorsitze des Präsidenten Bekk.

Der Abg. Bassermann übergibt eine Petition des Gemeinderaths von Mannheim, die Straße zur Mühlau betreffend. Sander eine des badischen Gewerbevereins, den Zoll auf Baumwolle betreffend. Von Seiten des Sekretariats werden übergeben: eine Petition mehrerer Wahlmänner aus dem Wahlbezirke Gengenbach und Oberkirch, worin sie erklären, daß auch bei der Wahl des Abg. Hundt das Handgelübde nicht abgenommen worden sey.

Staatsrath Frhr. v. Rüdt übergibt die Wahlakten des Abg. Litschgi. Der Präsident macht der Kammer bekannt, daß der Hofgerichtsrath v. Jagemann in Freiburg ihr den zweiten Theil des von ihm herausgegebenen juristischen Werkes über Kriminaluntersuchungen zugesendet habe. Die Kammer beschließt: es in der Bibliothek aufzustellen und dem Verfasser für die Mittheilung zu danken. Der Abg. Schanzlin erhält Urlaub auf einige Tage. Weiter macht der Präsident den Einlauf einer Eingabe der Buchdruckerei von Malsch und Vogel, den Druck der landständischen Verhandlungen betreffend, bekannt.

Der Abg. Welcker erbittet sich hierauf das Wort, um Folgendes zu erklären: Seither sey es eines der ersten Geschäfte einer definitiv konstituirten Kammer gewesen, die Dankadresse auf die Thronrede zu berathen, und es sey dies ohne Zweifel eines ihrer wichtigsten Geschäfte. Dieser Landtag sey nun ohne eine eigentliche Thronrede eröffnet worden, allein daraus folge nicht, daß dadurch die Kammer das Recht verliere, ihre Worte unmittelbar an den Fürsten zu richten, eine Adresse zu berathen und zu übergeben. In allen konstitutionellen Staaten bestehe dieses Recht, namentlich in Württemberg. Wenn die Kammer diesmal keinen Gebrauch von ihrem Rechte mache, so geschehe es wohl lediglich aus dem Grunde, weil sie in anderer Form bei einer andern Gelegenheit sich über das System der Regierung aussprechen könne. Die badische Kammer dürfe das Recht, in einer Adresse ihre Gesinnungen auszudrücken, um so weniger aufgeben, als nach der Geschäftsordnung die Dankadresse die einzige Gelegenheit sey, wo sie als einzelne Korporation unmittelbar mit dem Fürsten verkehren könne. Unterlasse die Kammer daher, diesmal von ihrem Rechte Gebrauch zu machen, so thue sie es nur unter der Verwahrung, daß ihr diesmaliger Verzicht nicht als ein Aufgeben ihres Rechts für die Zukunft betrachtet werde. In ähnlichem Sinne spricht sich kurz der Abg. v. Itzstein aus.

Staatsrath Frhr. v. Rüdt: Eine Adresse an Se. königl. Hoheit als Antwort auf die Thronrede kann

nur stattfinden unter den durch die Verfassung bestimmten Formen, d. h. wenn eine Thronrede gehalten ist. Ist keine gehalten, so hat auch die Kammer keine Veranlassung, eine Dankadresse zu berathen und zu übergeben. Jede andere Eingabe an Se. königl. Hoheit den Großherzog kann nur in der Form einer von beiden Kammern angenommenen Adresse an Denselben gelangen; und diese Adresse muß also die Folge einer Motion, darauf folgenden Berichterstattung und Berathung in beiden Kammern seyn. Aus diesem Grunde muß ich gegen die Ansicht des Herrn Abg. Welcker mich verwahren.

Sander: Die Kammer ist aber aus Auftrag Sr. königl. Hoheit eröffnet, der Herr Kommissär, der sie im Namen des Fürsten eröffnete, hat auch in dessen Namen zur Kammer gesprochen; seine Worte müssen als vom Fürsten ausgehend betrachtet werden, und die Kammer hat also allerdings Veranlassung, eine Antwort darauf zu geben. Jedenfalls hat die Kammer das Recht, an Se. königl. Hoheit die Bitte zu stellen, eine Deputation anzunehmen. Ich unterstütze daher die Ansicht des Abg. Welcker und verwahre mich gleich ihm gegen alle Folgerungen gegen die Rechte der Kammer, die etwa aus ihrem Verzichten auf ihr Recht für diesmal abgeleitet werden wollten.

Staatsrath Frhr. v. Rüdt beruft sich auf §. 75 der Geschäftsordnung, wonach Deputationen an Se. königl. Hoh. den Großherzog nur gemeinschaftlich von beiden Kammern ausgehen können. Ausser der Dankadresse auf die Thronrede habe die Kammer nur mit dem Staatsministerium zu verkehren. Eine Eröffnung der Kammer durch einen Kommissär sey keineswegs gleichbedeutend mit einer Thronrede; wolle die Kammer über den Inhalt der Eröffnungsworte eine Adresse an Se. königl. Hoh. bringen, so sey die Sache als Motion zu behandeln und müsse den Weg durch beide Kammern gehen.

Rindeschwender, Mördes und Welcker sprechen wiederholt für das vom Abg. Welcker in Anspruch genommene Recht der Kammer. Da keine Redner zu Bekämpfung der Ansicht sich erheben, so wird dieser Gegenstand verlassen.

Der Abg. Rindeschwender erbittet sich hierauf das Wort, um die Wahl im Landamt Pforzheim zum dritten Mal zur Sprache zu bringen. Es sey nämlich über den Beschluß, der kürzlich über diese Wahl gefaßt worden sey, ein Mißverständniß zu lösen. Bei der zweiten Berathung über diese Sache habe es sich von drei Anträgen gehandelt. Er seinerseits habe den Antrag auf Ungültigkeitserklärung gestellt; diesen habe die Kammer verworfen. Allein es seyen nun noch die zwei Anträge der Abtheilung übrig gewesen, von denen der eine die Wahl für nicht beanstandet erklärt wissen, der andere die Petition der 26 Wahlmänner dem Staatsministerium zu weiterer Untersuchung überwiesen wissen wollte. Da über diese Anträge nicht abgestimmt worden sey, so sey die Frage noch zu entscheiden, ob die Wahl als beanstandet oder nicht erklärt werde; denn habe die Kammer auch die Ungültigkeitserklärung verworfen, so folge daraus noch nicht, daß sie die Wahl auch für unbeanstandet erklärt habe.

Der Abg. Bader, als damals fungirender Präsident, erklärt hierauf, daß er nach Verwerfung des Antrags des Abg. Rindeschwender erklärt habe, daß er, wenn keine Einsprache geschehe, die Wahl nun als nicht beanstandet erkläre, denn man habe damals sich mehrseitig dahin ausgesprochen, daß man die Sache einmal definitiv entschieden wissen wolle. Da keine Einsprache geschehen sey, so habe die Kammer damit erklärt, daß sie die Wahl nunmehr genehmige.

Der Abg. Meyr erklärt, daß er damals durch seine Abstimmung gegen die Ungültigkeitserklärung nicht den ersten Beschluß der Kammer habe umstoßen wollen, sondern daß er geglaubt habe, die Wahl bleibe fortwährend beanstandet. Die Abgeordneten Bissing und Bassermann schließen sich Rindeschwender an; Schaaff und Regenauer sprechen für Aufrechthaltung des letzten Beschlusses, indem sie nachweisen, daß von einer Unklarheit in der letzten Abstimmung gar keine Rede seyn könne, indem die Fragestellung so klar gewesen sey, daß gar nicht zweifelhaft gewesen sey, worüber abgestimmt werde. Die Wahl sey für gültig erklärt worden, könne also nicht mehr als beanstandet betrachtet werden. Auch sey es Niemand eingefallen, dagegen zu protestiren. Der Abg. Schaaff bemerkt zugleich, daß es nicht im Interesse der Kammer läge, nach Willkür gefaßte Beschlüsse wieder umzustoßen; nicht immer sey der Stand der Parteien wie diesmal, und bei einem Umschwung der Dinge könne, wenn diese Weise, Beschlüsse zu fassen und umzustoßen, Gebrauch würde, leicht zum Nachtheil der Partei umschlagen, die jetzt die Majorität habe.

Sander: Wenn es mit der Erklärung des Abg. Bader seine Richtigkeit habe, so sey allerdings die Sache entschieden. Er seinerseits habe sie nicht so aufgefaßt, und mancher Andere habe sie auch nicht so verstanden. Der Abg. Bader wiederholt seine Erklärung; die Sekretäre Blankenhorn und Bleidorn, so wie viele Mitglieder der Kammer bestätigen sie. Da der Abg. Rindeschwender demungeachtet auf seinem Antrag beharrt, so läßt der Präsident darüber abstimmen, ob die pforzheimer Wahl zum dritten Mal Gegenstand der Diskussion werden solle. Die Kammer verneint diese Frage mit überwiegender Majorität, und erklärt somit nochmals die Wahl für nichtbeanstandet, und eine weitere Untersuchung für unnöthig.

Der Präsident macht hierauf der Kammer bekannt, welche Kommissionsmitglieder die Abtheilungen zur Prüfung der vorgelegten Gesetzentwürfe gewählt haben. Zur Petitionskommission wurden gewählt: die Abg. Posselt, Richter, Leiblein, Bannwarth, Zittel. In Bezug auf Letztern erhebt der Abg. Böhme die Frage, ob wohl ein Abgedordneter, dessen Wahl noch nicht geprüft sey, nach definitiver Konstituirung der Kammer in eine Kommission gewählt werden könne? Der Abg. v. Itzstein bejaht diese Frage; Zittel sey ja schon einer Abtheilung zugetheilt; diese könne ihn also auch wählen. Schaaff: Sonderbar ist es immerhin, daß ein Abgeordneter, der für uns noch nicht existirt, der noch keinen Eid geleistet hat, in eine Kommission gewählt worden ist. Wenn jede Abtheilung einen Abwesenden gewählt hätte, und es ist fast keine Abtheilung schon ganz vollzählig, so würden wir eine Kommission haben, die aus lauter nicht vorhandenen Mitgliedern bestünde.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Nach einigen weiteren Bemerkungen der Abg. Gerbel, Mördes, Böhme wird auf die Bemerkung des Präsidenten, daß dies Sache der Abtheilungen sey, der Gegenstand verlassen.

Bei Gelegenheit der Bildung der Petitionskommission bringt der Abg. Sander die Frage in Anregung, ob es nicht billig sey, die auf dem letzten Landtag nicht erledigten Petitionen auf dem diesmaligen zu erledigen, und stellt den Antrag, daß die Petitionskommission diese Frage erörtern und darüber der Kammer Bericht erstatten möge. Staatsrath Frhr. v. Rüdt erklärt sich gegen den Sander'schen Vorschlag, als der Geschäftsordnung widersprechend; die Petenten könnten ihre Eingaben erneuern; die Kammer habe nicht die Aufgabe, sich mit Erledigung der Rückstände des frühern Landtags zu beschäftigen.

Der Abg. Mathy erstattet hierauf Bericht über den Gesetzentwurf, die Erhebung der Steuern auf weitere sechs Monate betr. Der Antrag der Kommission geht auf Verwilligung von nur vier Monaten und verlangt, daß die Befugniß zur Erhebung der indirekten Steuern gleichfalls ausdrücklich in den Gesetzentwurf aufgenommen werde. Die Diskussion wird auf die nächste Sitzung verschoben.

Die Kammer schreitet nun zur Verstärkung der verschiedenen Kommissionen. Die Petitionskommission wird durch zwei Mitglieder verstärkt, durch die Abg. Bissing und Züllich.

Die Kommission für den Eisenbahnbau, bestehend aus den in den Abtheilungen gewählten Abgeordneten Wagner, Grether, Trefurt, Hofmann, Mördes, wird in der Kammer verstärkt durch vier weitere Mitglieder, die Abgeordneten v. Itzstein, Meyer, Welte, Bader. — Die Kommission für die drei Gesetzentwürfe, das Anlehen, die Eisenbahnbauschuldentilgungskasse und deren Budget betreffend, besteht aus: Schaaff, Bassermann, Metzger, Martin, Jörger, und wird verstärkt durch Bleidorn, Müller, Helbing, Dörr. — Für die Zollsachen waren in den Abtheilungen gewählt: Posselt, Gottschalk, Leiblein, Sander, Lenz; verstärkt wurde diese Kommission durch Hofmann, Sander, Mathy, Rindeschwender.

Am Schluß der Sitzung berichtet der Abg. Schaaff über die Wahl des Abg. Litschgi. Die Majorität erklärt sie für nicht beanstandet, die Minorität (ein Mitglied) für beanstandet aus mehreren Gründen. Das Nähere in der nächsten Sitzung.

Aus den Vorlagen über die Eisenbahn.

Es sind in Bezug auf den Betrieb und den Bau der Eisenbahn der Kammer zwei Vorschläge gemacht worden: 1) eine Nachweisung über den Betrieb der ersten Sektion, Mannheim-Heidelberg vom Beginn des Dienstes bis zum Schluß des Jahres 1841. 2) Eine Nachweisung über die Fortschritte des Bau's der Eisenbahn und über die Kosten der Arbeiten. Die letztere Vorlage verbreitet sich über das, was bis jetzt geschehen ist, und über das, was geschehen soll. Aus diesen verschiedenen Vorlagen heben wir die interessantesten Punkte hervor.

I. Aus der Nachweisung über den Betrieb der Eisenbahn. Erste Sektion.

Der öffentliche Dienst auf der $4\frac{1}{4}$ Wegstunden langen Bahnstrecke zwischen Heidelberg und Mannheim nahm am 12. Sept. 1840 seinen Anfang Die gegenwärtige Nachweisung umfaßt die Betriebszeit bis zum Schluß des Jahres 1841. Reparaturen der Lokomotiven und außerordentlicher Schneefall machten, daß aus der über $15\frac{1}{2}$ Monat umfassenden Betriebsperiode nur 461 Betriebstage in Berechnung kamen. Außer diesen Unterbrechungen kam eine Unregelmäßigkeit im Dienst nicht vor; kein Unfall ereignete sich, Ordnung und fortschreitende Entwicklung des innern Dienstes gewährten die befriedigendsten Resultate; die Einnahme, wenn schon noch keinen bedeutenden Reinertrag abwerfend, kann immerhin erfreulich genannt werden und berechtigt für die Zukunft zu den besten Erwartungen. Die Frequenz war bisher hauptsächlich auf deu lokalen Verkehr beschränkt; die Bevölkerung der zwei Städte, so wie der umliegenden Städte, etwa 45,000 Seelen, ist nicht hinreichend, um diese Bahnstrecken für sich hinreichend ertragsfähig zu machen. Bei größerem Betrieb werden sich die Verwaltungs- und Betriebskosten günstiger stellen, als dieß bei dem Betrieb auf einer nur $4\frac{1}{4}$ Stunden langen Bahnstrecke der Fall seyn kann. Mangel an dem nöthigen Transportmaterial machten während der ersten Zeit eine der Frequenz nachtheilige Beschränkung des Fahr-Dienstes nothwendig. Ungünstig wirkten auf den Ertrag auch der lange und kalte Winter 1840/41, ungewöhnlicher Schneefall, und der nasse, unfreundliche Sommer, der darauf folgte.

Rechnungsergebniß.	Einnahme:	112,157 fl.	50 kr.
	Ausgabe:	81,258 =	40 =
	Einnahmüberschuß:	30,899 fl.	10 kr.

Unter Hinzurechnung des unter der Ausgabe begriffenen Betrags für Anschaffung von Inventarienstücken mit 3685 fl 49 kr. und des Werthbetrags der vom Betrieb in veränderter Gestalt zurückempfangenen Materialien mit 933 fl. 57 kr. ergibt sich ein Gesammtertrag von 35,518 fl. 56 kr., welcher bei Annahme des Bau- und Betriebskapitals zu 1,417,617 fl. 56 kr. und der Betriebszeit zu $15\frac{1}{2}$ Monaten eine Verzinsung desselben mit 1,93 pCt. erweist. Bei Hinweglassung des gedachten Betrags der angeschafften Inventarstücke reduzirt sich die Verzinsung auf 1,73 pCt.

Die Gesammtausgabe beträgt 81,258 fl. 40 kr. Die Verwaltungskosten (einschließlich der Lasten) 22,160 fl. 19 kr. Eigentliche Betriebskosten 59,098 fl. 21 kr. Als Prozente der Bruttoeinnahme berechnet, stellen sich die Gesammtausgaben auf 72,45 %. Die Verwaltungskosten auf 19,76 %, und die eigentlichen Betriebskosten auf 52,69 %; als Prozente der Gesammtausgabe, die Verwaltungskosten auf 27,27 %, und die eigentlichen Betriebskosten auf 72,73 %.

Nach Ausweis der für das Rechnungshalbjahr 1841 vorgelegten besondern Nachweisung erhöht sich der Einnahmenüberschuß auf 2,38 % des Bau- und Betriebskapitals, und die Ausgaben vermindern sich auf 66,89 %, der Verwaltungskosten auf 15,58 % und die eigentlichen Betriebskosten auf 51,31 % der Bruttoeinnahme. Die Vermehrung der Fahrten hat auch die Frequenz gesteigert.

Frequenz und Einnahme aus derselben.

Die Anzahl der stattgefundenen öffentlichen Fahrten

beträgt 3856, im Durchschnitt 8,36 Fahrten für einen Tag. Die Schnelligkeit der Fahrt ist 33—39 Minuten bei Tage, einschließlich des Aufenthalts bei der Zwischenstation Friedrichsfeld, und 39 — 47 Minuten bei Nacht. Die durchschnittliche Schnelligkeit der Tagesfahrt betrug nahe bei 34 Minuten, mithin 7½ badische Wegstunden (33,333,30 **Mètres**) auf die Zeitstunde.

Die Anzahl der beförderten Personen beträgt 333,740. Die stärkste Frequenz fällt auf den Monat Mai mit 39,312, die geringste auf den Monat Januar mit 5096. Die stärkste Frequenz an einem Tage war 5163 Personen, die geringste 89. Die durchschnittliche Frequenz für einen Tag beträgt 723,94, und für eine Fahrt 86,55 Personen.

Die Frequenz vertheilt sich auf die verschiedenen Wagenklassen folgendermaßen:

Die I. Klasse wurde benutzt von	9,270	Pers.
„ II. „ „ „ „	43,502	„
„ III. „ „ „ „	280,968	„

oder in Prozenten ausgedrückt kommen auf die erste Klasse 2,78 %, auf die zweite 13,03 %, und auf die dritte 84,19 % der Gesammtfrequenz. Die Fahrtaren sind zur Zeit 48, 30 und 18 kr. Zwischen Friedrichsfeld und Heidelberg die Hälfte dieser Sätze. Für Uebergewicht (40 Pfund sind frei) wird 40 kr. per 100 Pf. bezahlt für die ganze Strecke. Die Tare für einen Hund beträgt 6 kr. ohne Unterschied der Entfernung.

Die Einnahme aus der Personenfrequenz beträgt 109,780 fl. 43 kr. Hievon lieferte Heidelberg 52,116 fl. Friedrichsfeld 2553 fl. 42 kr., Mannheim 55,111 fl. 1 kr. Durchschnittliche Einnahme auf den Tag 238 fl. 8 kr.; für eine Fahrt 28 fl. 28 kr.

An Gepäck der Reisenden wurden befördert: 8835 Zentner 76 Pf.

Transportmaterial.

Am Schluß der obgedachten Betriebsperiode war die Eisenbahnverwaltung im Besitz von drei Lokomotiven; eine vierte ist in den letzten Monaten des Jahrs 41 aus England angekommen. Die Lokomotive sind aus der Fabrik von Sharp, Robert u. Comp. in Manchester; sie sind sechsrädrig, mit Kolbenhub von 15″ 2‴ bad. Die Tender fassen 2754 badische Maaß Wasser und bequem 15 Zent. Koaks.

Der Gesammtaufwand für die Lokomotiven ist folgender:

a) für Feuerung	20,361 fl.	1 kr.
b) „ Speisung mit beigeführtem Wasser . . .	1515 „	44 „
c) „ Schmieren u. Reinigen	2301 „	53 „
d) „ Reparatur und Unterhaltung	1570 „	30 „
	25,749 „	18 „

In Prozenten ausgedrückt beträgt dieser Gesammtaufwand 22,95 % der Bruttoeinnahme, 31,68 % der Gesammtausgabe und 43,57 % der eigentlichen Betriebskosten; der Aufwand für Feuerung 18,15 % der Bruttoeinnahme, 25,05 % der Gesammtausgabe, 34,45 % der eigentlichen Betriebskosten. Die einzelne Fahrt kostet 6 fl. 40 kr.; die Wegstunde 1 fl. 34 kr. Von den 3876 Fahrten wurden 3850 durch Koaksfeuerung, 26 durch versuchsweise angestellte Holzfeuerung bewirkt. Zur Koaksfeuerung wurden 18,996 Zut. 21 Pf. Koaks im Werthsbetrag von 19,842 fl. 25 kr. verwendet. Durchschnittlicher Koaksverbrauch für eine Fahrt 493,4 Pf. = 5 fl. 9 kr. Zu der versuchweise angestellten Holzfeuerung wurden zu 18 Fahrten 833 Zent. Forlenholz, im Werth von 114 fl. 58 kr. und zu 8 Fahrten 368 Zent. Buchenholz, im Werth von 68 fl. 10 kr. verwendet. Eine Fahrt kostet also 6 fl. 23 kr. mit Forlenholz, 8 fl. 31 kr. mit Buchenholz. Dieses Resultat kann nicht als definitiv gelten, da den Lokomotiven noch die erforderliche Vorrichtung zur Holzfeuerung abging, und bei Ankauf größerer Holzvorräthe ein bedeutend billigerer Preis erzielt werden kann.

Transportwagen.

Die vorhandenen Transportwagen, welche in 4 Wagen 1. Klasse, 12 Wagen 2. Klasse, 17 Wagen 3. Klasse, 2 Gepäckwagen, 6 Pritschwagen, 1 bedeckter Güterwagen und 1 Viehtransportwagen bestehen, sind theils in Aachen, theils in Höchst gefertigt. Die Wagen 1. Klasse (**Balines**) zu 24 Plätzen sind in 3 gleiche Abtheilungen jede zu 8 Plätzen geschieden, und in der bei diesen Wagen gewöhnlichen Weise elegant ausgestattet. Die Wagen 2. Klasse ebenfalls mit 3 Abtheilungen, wovon die mittleren 4 Sitzbänke zu 5 Personen, und die beiden äussern je 2 Sitzbänke zu 5 Personen enthalten, hatten zu Anfang als Seitenverschluß nur Leinwandvorhänge, welche nach und nach durch verschiebbare Glasfenster ersetzt werden. Die Sitzbänke sind mit Roßhaarzeug gepolstert. Eine weitere Verbesserung dieser Wagen wird durch nachträgliche Polsterung der Leisten an den Rückwänden eintreten. Die Wagen 3. Klasse wie die vorigen bedeckt, haben 8 Sitzbänke zu 5, nöthigenfalls 6 Personen. Sie waren anfangs ohne Seitenvorhänge, sind aber jetzt bei schlechter Witterung damit versehen.

Bahn und Gebäude.

Aussergewöhnliche Unterhaltungsarbeiten an der Bahn wurden nicht nothwendig. Arbeiten, die zum Zweck haben, den Schienenweg in der richtigen Lage zu erhalten, kommen bei allen Eisenbahnen vor, daher auch bei dieser. Im Ganzen war das Verhalten der Bahn vollkommen gut. Die Unterhaltungskosten während der 15½ Monat langen Betriebszeit für die Bahn nebst Zubehör betragen im Ganzen 3,452 fl. 54 kr. (5/84 Proz. der eigentlichen Betriebskosten), mithin 812 fl. für die Wegstunde.

II. Aus der Vorlage über die Fortsetzung der Eisenbahn.

Diese Vorlage besteht aus zwei Theilen, nämlich aus den Rechnungsnachweisungen über das, was bereits geschehen ist, und dem Voranschlag über das, was zunächst geschehen soll.

I. Die Rechnungsnachweisungen bestehen insbesondere in Folgendem:

1) Einem summarischen Auszug aus den Rechnungen der Eisenbahnbauverwaltung, enthaltend den vom Beginn des Baues bis zum 1. April d. J. überhaupt erwachsenen Aufwand von 3,240,124 fl.
2) Eine Entzifferung des Aufwandes für die Bahn selbst nach einzelnen Bahnsektionen.
3) Eine Entzifferung des Aufwandes für die Herstellung der Stationen nach einzelnen Stationsplätzen.

4) Eine Entzifferung des Aufwandes für das Betriebsmaterial bis 1. Januar d. J.

In der Budgetperiode vom Juli 1841 bis Juli 1843 sollte ausgeführt werden der Ausbau der Bahn zwischen Heidelberg und Karlsruhe und zwischen Kehl, Appenweier und Offenburg, so wie die thunlichsten Arbeiten zwischen Karlsruhe und Appenweier, wofür 4,129,283 fl. in Anspruch genommen werden sollten. Das fragliche Budget kam wegen Abänderung des Rechnungstermins nicht zur Genehmigung, übrigens war man darüber einverstanden, daß die vorgeschlagenen Arbeiten in der bezeichneten Periode ausgeführt werden sollten, und wurde deshalb für das halbjährige Budget ungefähr der vierte Theil an der verlangten Summe dem Ministerium des Innern zur Disposition gestellt. Der Stand der Arbeiten ist jetzt der: In den Inspektionsbezirken Heidelberg und Bruchsal bis an die Gemarkungsgränze von Weingarten sind die Erdarbeiten zur Herstellung des Bahndamms mit kaum nennenswerther Ausnahme vollführt, die zahlreichen Uebergangswerke theils vollendet, theils der Vollendung nahe, die erforderlichen Quer- und Längeschwellen sind zugerichtet, das Fundamentirungs- und Beschüttungsmaterial beigeführt, größtentheils verarbeitet und gehörig vertheilt, so daß mit dem sehr schnell von statten gehenden Oberbau fast auf der ganzen Linie begonnen werden kann. Von Karlsruhe bis Weingarten sind die Arbeiten noch nicht so weit, doch im vollen Gang. Auf der Strecke zwischen Appenweier und Kehl ist der Bahnbau in gleicher Lage, wie in den Bezirken Heidelberg und Bruchsal, auf der zwischen Appenweier und Offenburg in einer ähnlichen, wie im Bezirk Karlsruhe, so daß die Bahn zwischen Heidelberg und Karlsruhe, Kehl und Offenburg in kurzer Frist vollendet werden kann. Was die Strecke zwischen Karlsruhe und Appenweier betrifft, so sind die nöthigen Vorarbeiten zum Angriff des Baues selbst vollendet. Auf der Linie zwischen Offenburg und der Schweizergränze mußte sich die Thätigkeit der technischen Behörde darauf beschränken, die Vermessungen und Nivellements zu vervollständigen, und die Zugslinie darnach zu verbessern. Zweifel technischer Natur liegen in dieser Beziehung nicht mehr vor; rücksichtlich der Mündung der Eisenbahn zunächst der Schweizergränze sind noch keine Beschlüsse gefaßt. Alles Nöthige ist für die Beischaffung des zur Herstellung des eigentlichen Schienenwegs erforderlichen Materials geschehen. — Der Betrieb der Eisenbahn ist der Postverwaltung überwiesen, darnach wurden die Stationsplätze bestimmt. Eigentliche Bahnhöfe sollen kommen nach Karlsruhe, Oos, Kehl und Offenburg; Haltstationen werden aber ausserdem errichtet in Wiesloch, Langenbrücken, Bruchsal, Weingarten, Durlach, Ettlingen, Muggensturm, Rastatt, Bühl, Achern, Appenweier und Kork. Sämmtliche nöthige Gebäude zwischen Karlsruhe sind im Bau begriffen und sollen in diesem Jahre noch unter Dach gebracht werden. Für den Bahnhof in Karlsruhe ist der Plan in der Hauptanordung des Ganzen, nicht aber in seinen Details genehmigt. Was das Betriebsmaterial betrifft, so sind in der Maschinenfabrrk der HH. Keßler & Martinsen hier 7 Lokomotiven in Bestellung gegeben, nachdem der von ihnen gelieferte Probedampfwagen seither vollkommen den Erwartungen entsprochen hatte. Die übrigen sollen von ausgezeichneten englischen Fabriken geliefert werden.

Die Konstruktion der Wagen, insbesondere der Personenwagen, soll verbessert werden.

II. Was in der Periode des zu berathenden Budgets geschehen soll.

Der Voranschlag verlangt für diese Periode im Ganzen die Summe von 6,322,399 fl., nämlich:

1) für den Ausbau der Bahn zwischen Heidelberg und Offenburg	4,768,077 fl.,
2) zur Anschaffung von Transportmaterial	691,350 „
3) für den Beginn der Arbeiten aufwärts bis zur Schweizergränze	762,972 „
4) Verwaltungskosten	100,000 „

Es soll also die Bahn bis Kehl, beziehungsweis Offenburg in dieser Budgetperiode vollendet werden. Nach dem Stand der Arbeiten könnte die Bahn von Heidelberg — Bruchsal bereits in diesem Jahre noch zum Betrieb hergestellt werden; unrathsam erschernt es aber aus zwei Gründen: einmal weil der abgesonderte Betrieb zwischen Heidelberg und Bruchsal bei seinem Beginn während der Wintermonate sicherlich mit finanziellem Nachtheil verbunden wäre, und dann, weil es für den Bahndamm an den Stellen, wo er durch sumpfiges Terrain läuft, nur vortheilhaft seyn kann, wenn er noch einen Winter aushält, bevor er mit Schienen belegt wird. Der Betrieb soll daher erst im Frühjahr 1843 aber dann sogleich für die ganze Strecke zwischen Karlsruhe und Heidelberg eintreten. Die Bahn zwischen Kehl, Appenweier und Offenburg wird zu gleicher Zeit mit der vorigen Strecke, die von Karlsruhe bis Appenweier erst im Frühjnhr 1844 in Betrieb genommen werden.

Die Möglichkeit, die Bahn schon in dieser Budgetperiode bis Kehl zu vollenden, führt von selbst die Nothwendigkeit heräei, auch mit den Bauten weiter südlich zu beginnen, (namentlich bei Freiburg und Schliengen, wo die Arbeiten längere Zeit in Anspruch nehmen werden), damit der Bau in seinem Fortschritt nirgends gehemmt werde. Die Regierung wird auch die Fortsetzung der Bahn in's Oberland nach Möglichkeit beschleunigen.

Der Aufwand für diese Budgetperiode vertheilt sich folgendermaßen:

1) Herstellung des Wohngebäudes für den Stationsvorstand mit den Bahnhöfen von Mannheim und Heidelberg, nebst Einrichtungen daselbst zur Verbindung der Post mit der Eisenbahnverwaltung ꝛc.	60,000 fl.
2) Ausbau der Sektion II. von Heidelberg bis Bruchsal	512,399 „
3) Ausbau der Sektion III. von Bruchsal bis Karlsruhe	693,695 „
4) Ausbau der Sektion IV. von Karlsruhe bis Rastatt	827,535 „
5) Ausbau der Sektion V. von Rastatt bis Oos	448,663 „
6) Ausbau der Sektion VI. von Oos bis Appenweier	1,098,410 „
7) Ausbau der Sektion XIII. Seitenbahn von Appenweier bis Kehl .	295,380 „

8) Ausbau der Sektion VII. von Appenweier bis Offenburg	236,033 fl.
9) Ausbau sämmtlicher Zwischenstationen auf den Strecken von Heidelberg bis Offenburg ꝛc.	595,962 „
10) Ankauf des Terräns in den Sektionen VIII. — X. von Offenburg bis Freiburg	417,361 „
11) Ankauf des Terräns in der Sektion XI. Müllheim bis Schweizergränze	203,200 „
12) Einleitung der Erdarbeiten, Uebergangswerke, Bahnhofsbauten von Offenburg bis Freiburg, insbesondere Beginn des Uebergangs über die Kinzig, Erdarbeiten bei Freiburg u. Schliengen	142,411 fl.
13) Anschaffung von Betriebsmaterial .	691,350 „
14) Aufsichts- und Verwaltungskosten .	100,000 „
	6,322,399 fl.

Um die in der nächsten Budgetperiode in Betrieb kommenden Strecken zu bedienen, werden erforderlich seyn nebst den schon vorhandenen 4 Dampfwagen, 36 Personenwagen, 8 Pritsch- und Bagagewagen, 2 Probewagen zum Transport von Vieh und Waaren, noch 12 Dampfwagen, 108 Personenwagen, 24 Pritsch- und Bagagewagen, 50 Wagen zum Transport von Vieh und Waaren.