

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Landtags-Zeitung. 1833-1846 1842**

11 (29.1.1842)

Ein Abonnement besteht aus 25 Nummern und kostet 40 fr. Durch die Post bezogen für Baden 48 fr. Die Bestellungen sind für jedes folgende Abonnement zu erneuern.

# Landtags-Zeitung.

Man abonniert bei dem nächstgelegenen Postamt, in Karlsruhe bei Malsch und Vogel, von welchen das Blatt auch im Buchhändlerwege zu beziehen ist.

[Nr. 11.] Verhandlungen der II. Kammer der badischen Stände im Jahre 1842. [29. Januar]

Herausgegeben von den Abgeordneten

Bassermann, Bissing, v. Ihstein, Kuenzer, Martin, Rindeschwender, Sander, Welcker und Weller.

Redigirt von Karl Mathy. — Druck von Malsch und Vogel in Karlsruhe.

40ste öffentliche Sitzung der 2. Kammer.

Karlsruhe, 28. Januar. Vorsitz des Präsidenten Bess. — Auf der Regierungsbank: Frhr. v. Blittersdorf, Ober-Postdirektor v. Mollenbec, Minist.-Rath Ziegler, Minist.-Rath v. Marschall.

Das Sekretariat zeigt folgende Eingaben an: Eine Petition des Gemeinderaths der Stadt Mannheim, die Ueberkiesung des Fahrwegs der oberen Mühlau betreffend, und eine Eingabe des Bierbrauers Karl Posch in Lahr, die Erhebung der Bieraccise betreffend.

Die Tagesordnung führt zu der Diskussion des von dem Abg. Martin erstatteten Berichtes der Budget-Kommission über das Spezialbudget des Ministeriums des großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten für die Etats-Jahre 1842 und 1843. Dasselbe umfaßt die Einnahmen, Lasten und Verwaltungskosten: I. der Postverwaltung, II. der Eisenbahnverwaltung, sodann den eigentlichen Staatsaufwand, III. des Ministeriums des großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten.

Martin berichtet einige Irrthümer im Bericht: Seite 36 beträgt die Rein-Einnahme der Post-Administration 263,844 fl. statt 251,455 fl.; Seite 40 ist der Ansatz von 78 fl. 30 fr. für Steuern und Umlagen der Eisenbahn zu streichen. Seite 45 unten ist Bundeskosten statt Budgetkosten zu lesen und die Summen betragen: für 1842 — 32,950 fl., für 1843 — 27,800 fl. —

Hierauf wird die allgemeine Diskussion eröffnet.

Platz erkundigt sich nach den Aussichten zur Herstellung eines direkten Silwagencurses zwischen Wertheim und Würzburg, indem er die einschlägigen Verhältnisse näher entwickelt.

Ober-Postdirektor v. Mollenbec bemerkt, daß schon seit Jahren mit Baiern und Turn und Taris unterhandelt wird, um diese Verbindung ins Leben zu rufen. Wenn sie bis jetzt noch keinen Erfolg gehabt, so könne die großherzogliche Postverwaltung dies nur bedauern. Er hoffe,

daß im Laufe des nächsten Sommers ein Resultat erzielt werde; wenn dies nicht geschehe, so trage die großherzogliche Postverwaltung keine Schuld.

Frhr. v. Blittersdorf glaubt, daß die bayerische Regierung diese direkte Verbindung zwischen Wertheim und Würzburg zu begünstigen nicht gewillt sei; er müsse also den Herrn Abgeordneten noch mehr zur Geduld verweisen, als es der Herr Ober-Postdirektor bereits gethan.

Platz spricht ausführlicher über diesen Gegenstand, und glaubt nicht, daß der Widerwille der bayerischen Regierung gegen diese Verbindung so groß sei, als geschildert wurde.

Bölcker und Zentner anerkennen das Bestreben der Postverwaltung, dieses Institut der möglichsten Vollkommenheit entgegen zu führen.

Zentner bemerkt bezüglich auf eine Stelle, S. 32 des Berichtes, über die Concurrnz der Dampfschiffahrt und jetzt auch einer ausländischen Eisenbahn mit den Silwagencursen, daß, wenn man den Tarif herabzusetzen versuche, viele Reisende für unsere Silwagen gewonnen werden könnten, so daß der Ausfall an dem Einzelnen durch die Menge wieder eingebracht würde. Zeigten sich keine gute Folgen, so könne die Administration davon wieder abgehen.

v. Mollenbec: Es handelt sich um die Frage: in wie fern die Post im Stande ist, mit der Dampfschiffahrt zu konkurriren. Es ist nicht sowohl der Preis, der hier den Ausschlag gibt, sondern die Beschleunigung und Annehmlichkeit der Reisen. Der ungünstige Umstand sei, daß gerade die Hauptstraße des Großherzogthums die Konkurrenz zu bestehen habe. Wollte man die Preise herabsetzen, um zu konkurriren, so müßte dies in einem Grade geschehen, daß die Posthalter und die kleinen Stationen nicht mehr bestehen könnten. Wollte man aus dem Staatsbeutel zulegen, so fahre man umsonst, auch wenn der Silwagen voll ist. Die Postadministration hat diesen Gegenstand sorgfältig erwogen und eine Herabsetzung des Tarifs wäre schon eingetreten, wenn nicht zur Evidenz nachgewiesen

wäre, daß der Zweck nicht erreicht werde und man nur Schaden haben würde.

Zentner erinnert an den Kurs nach Baden, wo der Tarif ermäßigt worden sei; dies könne auch auf einer andern Route versucht werden.

Welcker wünscht überhaupt, daß durch Herabsetzung der Tarife und Beschränkung des Monopols der Verkehr im Allgemeinen möglichst erleichtert werde. Er bedauert, daß die deshalb früher gegebenen Hoffnungen noch so weit von der Erfüllung stehen. Er kann nicht glauben, daß es finanziell nachtheilig wäre, wenn der Personentransport wohlfeiler würde. In andern deutschen Ländern fahren Privatpersonen mit Gesellschaftswagen und unterlegten Pferden, die Stunde um 9 kr., während sie bei uns im Gilwagen 20 kr. kostet. Er könne freilich nicht so gut als die Herrn vom Fache ermessen, ob man bei uns nicht eben so wohlfeil fahren könne, obgleich die Post die Einrichtungen schon habe, die jene Privaten erst anschaffen müssen. Er wünscht, daß die Regierung dies in ernsthafte Erwägung ziehe. Ein Monopol muß eine Wohlthat seyn; ist dies nicht mehr der Fall, so soll es aufgehoben werden. In Betreff der Briefpost verlangt der Redner nicht eine Herabsetzung in dem Maße, wie es in England stattgefunden, aber doch eine namhafte Verminderung; auch das Paketporto findet er zu hoch. Er wünscht also entweder Herabsetzung der Taxen, oder Aufhebung des Monopols.

D. P. D. v. Mollenbeck entgegnet hinsichtlich des Personentransports; der Abg. Welcker habe sich auf ein Monopol berufen, es werde ihm sehr lieb seyn, wenn er bei dem Bestreben, ein solches zu erlangen, auf die Unterstützung des Abg. Welcker rechnen dürfe. Er verweist ihn auf alle Wochenblätter, ob man nicht überall Reisegelegenheiten angezeigt finde. Man habe dieser Industrie der Kutscher nichts in den Weg gelegt; allein diese Institute vermehren sich und dehnen sich aus und können nicht geduldet werden, wenn die Taxen herabgesetzt werden sollen. Die Postadministration beabsichtigt schon lange, einen Feldzug gegen diese Institute zu eröffnen. In Betreff der Verminderung des Briefporto würde die Regierung nicht die letzte seyn, einer solchen Maßregel, wenn sie für ganz Deutschland in Frage komme, beizutreten; allein bloß für Baden sei eine Herabsetzung nicht zweckmäßig. Die Fahrposttaxe sei durch die Verordnung im Reggblatt Nr. 39 des Jahres 1841 so herabgesetzt, daß sie die niedrigste in ganz Deutschland sei.

Frhr. v. Blittersdorff bemerkt, daß die Erleichterung des Verkehrs im allgemeinen Interesse der Regierung wie des Volkes liege. Allein Alles habe seine Grenzen.

Man habe gesehen, wie die Post durch die Dampfschiffahrt und die Privatindustrie beschränkt werde; die Eisenbahnen werden viel von dieser Industrie absorbiren; man habe beschlossen, die Wirkung der Letztern erst abzuwarten, um dann allgemeine Maßregeln zu treffen; jetzt sei es nicht an der Zeit, mit einzelnen Aenderungen voran zu gehen. Der Redner glaubt, die Post werde immer etwas höher gehalten werden müssen, als andere Anstalten, da sie den Reisenden doch mehr Vortheile biete. Die Post hat unendlich viel zu leisten, und auch in dieser Beziehung sei es jetzt nicht dringend, Herabsetzungen vorzunehmen. Die Regierung beschäftigt sich ernstlich damit, das Fuhrwesen zu residiren; die Hauderer hätten keine Polizeiverordnung. Er bittet die Kammer noch etwas Geduld zu haben, bis die Eisenbahnen in's Leben getreten seyn werden; dann sei es an der Zeit, allgemeine Aenderungen vorzunehmen.

Knapp erklärt sich gegen die Herabsetzung der Tarife. Martin erwidert dem Abg. Zentner, daß auch der Kommission die Idee vorgeschwebt habe, die Personentaxen den Zeitverhältnissen anzupassen; sie habe dies auch in ihrem Bericht angedeutet; allein die neueste Verordnung vom 3. Dec. berechne die Taxe wieder lediglich nach der Entfernung, ohne Rücksicht auf die Gegenden. Es möge freilich bei manchen Reisenden der Preis keinen Unterschied machen; allein viele sehen doch auf die wohlfeilere Gelegenheit. Die Kommission habe es übrigens der Regierung überlassen, den Umstand in Erwägung zu ziehen, ob nicht die Post, wie Private, den Zeitverhältnissen Rechnung tragen solle.

Frhr. v. Blittersdorff erinnert an Fälle, wo dies wirklich geschehen sei, was der Berichterstatter anerkennt.

Welcker bemerkt, die Aeußerung von Seiten der Regierung, daß sie sich einer allgemeinen Herabsetzung für ganz Deutschland anschließen werde, werde überall mit Freuden vernommen werden. Er wiederholt seinen Wunsch, daß entweder das Monopol wohlfeil benützt werde, dann habe er nichts gegen Verschärfung derselben; oder daß es im allgemeinen Interesse aufgegeben werde.

Frhr. v. Blittersdorff bemerkt, daß man auch die Revenuen des Landes im Auge haben müsse. Es wäre gefährlich, plötzlich Totalreformen vorzunehmen; man müsse langsam und vorsichtig zu Werke gehen.

Sander. Ein Blick auf das deutsche Postwesen beweist, wie schwer es ist, allgemeine Grundsätze im Interesse des Verkehrs einzuführen. Man sehe, daß Verschiedenheiten obwalten, die man sich kaum erklären kann. Wenn die Post überall in den Händen der Regierungen wäre, so könnte man sich leicht über ein allgemeines deut-

sches Postwesen vereinigen. Allein man habe auch die Thurn und Taxis'sche Post, die zwar in gutem Stande sei, aber ihre besonderen Interessen verfolge. Es sei klar, daß die neuen Beförderungsmittel des Verkehrs einen zu großen Einfluß üben, als daß die Post in ihrem jetzigen Bestande verbleibe. In kurzer Zeit werde der Drang der Umstände zu Aenderungen treiben. — Der Redner verkennt nicht die Schwierigkeiten vereinzelter Maßregeln; allein für das Inland könne man in mancher Beziehung vorangehen. Es scheint ihm möglich, daß man Reisegelegenheiten, die sich gebildet haben, zu Lokalwagen erkläre, und weist dies an den Fuhrgelegenheiten zwischen Karlsruhe und Rastatt nach. Man werde einwenden, daß dies die Administration erschwere, allein so gut man Lokalwagen auf einigen Routen eingerichtet habe, könne man es auch auf andern versuchen. In dieser Beziehung könne man für das Inland vielleicht bewirken, daß die Silwagen nicht so häufig im Sommer leer gehen.

Mördes anerkennt die Fortschritte in der Postadministration. Er bringt nur den Punkt in Anregung, daß die Lokalposten den Wünschen des Publikums entsprochen, und nach Herstellung der Eisenbahnen für die seitwärts gelegenen Orte unabweislich werden. Er glaubt deshalb, so lebhaft er die Hindernisse zu durchgreifenden Maßregeln erkenne, daß die Regierung ihre Aufmerksamkeit diesem Gegenstande zuwenden solle.

Frhr. v. Blittersdorff gibt zu bedenken, daß dies erst nach Einrichtung der Eisenbahnen geschehen könne, weil sonst die Lokalposten leicht eine verkehrte Richtung nehmen würden.

Bassermann unterstützt den Wunsch des Abg. Welcker und findet einen Grund dafür eben in der angeführten Konkurrenz der Dampfschiffe und Eisenbahnen. Wenn also vorauszusehen sei, daß der Nutzen der Post abnehme, so solle man sie lieber sogleich aufgeben. Der Redner führt an, daß er selbst um 20 Fr. von Straßburg nach Paris gefahren sei. Die Post bestehe doch überall als Staatsanstalt, auch da, wo der Verkehr freigegeben sei; er sehe also keinen Grund, dem Wunsche des Abg. Welcker sich zu widerlegen, dem er für seine Person beitrith.

Knapp erklärt sich wiederholt gegen die Herabsetzung der Taren. Er hat die Eisenbahnen als ein Uebel betrachtet, weil sie eine große Last auf den Staat wälzen. Sie bringen höhere Steuern mit. Er sei nicht freigebig mit Staatsausgaben, weil sie nicht aus eigenen Mitteln gehen. Eine Herabsetzung der Personentare würde die Kutschen ruiniren.

Hoffmann berührt den Wunsch der Kommission, daß

die Eisenbahn-Baubehörde mit der Verwaltungs-Behörde vereinigt werde. Dies findet er zweckmäßig, aber nicht, daß die Vereinigung unter dem Ministerium des Auswärtigen geschehe, es würde dadurch die Verwirrung noch größer werden, weil alsdann die Baubehörden getrennt werden müßten, nämlich die Behörde für den Bahnbau von dem allgemeinen Staatsbauwesen. Beide zusammen unter ein Ministerium zu stellen, wäre von großem Nutzen, aber schwer durchzuführen, wenn es sich um eines der bestehenden, schon vielfach beschäftigten Ministerien handle. Es sei fast nur dadurch zu helfen, wenn ein eigenes Ministerium für Handel, Gewerbe &c. errichtet werde. Dadurch würde nicht nur die vorliegende Collision beseitigt, sondern auch in anderer Beziehung dem Lande großer Nutzen erwachsen. —

Frhr. v. Blittersdorff betrachtet diesen Wunsch als eine Ansicht, die nicht gerade zur Ausführung empfohlen werde. Der Abgeordnete habe darüber das Richtige gesagt, man könne aber die gegenwärtige Einrichtung füglich lassen, bis der Bahnbau vollendet sei, wo dann das Ganze ohnehin auf die Ober-Postdirektion übergehe.

Helbing. Ich erkenne dankbar an, daß von Seite der Postadministration in der letzten Zeit sehr viel geschehen ist, um den öffentlichen Verkehr zu befördern. Ein Bedürfnis ist jedoch noch unbefriedigt geblieben, und verlangt Abhülfe. Es ist dies die Beförderung der Briefe und Pakete in die Nebenorte. Bekanntlich wird dieses Geschäft durch die Amtsboten besorgt, die in der Regel zweimal in der Woche die Reise durch das Amt machen. Dadurch aber bleiben oft sehr wichtige Briefe und Pakete 4 bis 5 Tage auf dem Postamte liegen. Es ist dies ein großer Uebelstand, der beseitigt werden sollte; ich hoffe, daß die Administration diesem Gegenstand ihre Aufmerksamkeit schenken werde.

Frhr. v. Blittersdorff bemerkt, daß eine bessere Einrichtung Geld koste, und ehe man wisse, wie es wieder beizubringen sei, lasse sich ein so kostspieliges Unternehmen nicht ausführen.

Ober-Postdirektor v. Mollenbec anerkennt den von dem Abg. Helbing berührten Uebelstand. Die Verwaltung habe gebeten, einen Versuch zur Einführung eines service rural zu machen, wie er in Frankreich bestehe; wenn sie die Ermächtigung dazu erhalte und der Versuch einen guten Erfolg habe, werde sie auf allgemeine Einführung bedacht seyn.

Helbing. Diese Zusicherung freut mich. Wenn man die Beiträge, welche die Gemeinden für die Amtsboten in die Amtskassen bezahlen, zu der neuen Einrichtung verwendete, so dürfte die Ausführung so schwierig nicht seyn.

Die allgemeine Diskussion wird geschlossen, und die Kammer geht zu den einzelnen Positionen über. —

Einnahme: Titel I. der Postämter beträgt, für jedes der beiden Budgetjahre 1,101,851 fl., und steigt durch einige weitere Posten, Miethzinse, Strafen u. s. w. um weitere 3,885 fl., also auf eine jährliche Gesamtsumme von 1,105,736 fl. Der vorige Budgetsatz betrug 1,016,908 fl.

Ausgabe: Titel I. der Postämter. §. 1. Besoldungen der als Staatsdiener angestellten Beamten 46,200 fl.

Hievon ab die Emolumente mit . . . . .	13,530 "
	32,670 "
§. 2. Gehalte für die Dienstgehülfen der Postämter . . . . .	10,700 "
§. 3. Gehalte und Tantiemen der nicht als Staatsdiener angestellten Beamten . . . . .	38,798 "
§. 4. Gehalte des untern Hülfspersonals . . . . .	38,862 "
§. 5. Bureaukosten und Packmaterial . . . . .	15,469 "
§. 6. Transportkosten . . . . .	473,667 "
§. 7. Reparaturkosten . . . . .	39,109 "
§. 8. Portovergütung an auswärtige Postanstalten . . . . .	98,074 "
§. 9. Fremdes Transitporto . . . . .	3,903 "
§. 10. In Abgang dekretirtes Porto . . . . .	15,026 "
	766,278 "

Zur Einnahme, Titel I., §. 4., Erlös der Inventariestücke, 200 fl., gibt der Ober-Postdirektor v. Mollenbec, veranlaßt durch eine Bemerkung des Abg. v. Zstein, einige Erläuterungen, insbesondere darüber, daß eine Materialverwaltung eingerichtet ist, mit separater Rechnung, worin auch die betreffenden Inventariestücke vorkommen. Zu §. 3. Strafen, wird erläutert, daß die Beträge bei der Versorgungsanstalt deponirt sind, und so wie ein Grundstock gebildet sei, werde das Institut zur Unterstützung dienstuntauglicher Postillione ins Leben treten.

Zu den Ausgaben, Titel I., §. 1. bemerkt v. Zstein, es wäre rechnungsgemäßer, die Emolumente in Einnahme zu stellen und den Beamten die volle Besoldung zu geben.

v. Mollenbec erläutert, aus welchen Bestandtheilen die Emolumente gebildet werden, z. B. Scheingebühren, Einschreibgebühren u. s. w. Es werde nichts an der Sache ändern, wenn man den Anschlag in Einnahme stelle; der wahre Betrag sei ohnehin nicht vorher bekannt.

v. Zstein erwidert, die Größe der Emolumente sei eben so gut bekannt, wie andere Anschläge; man bringe sie doch bei den Besoldungen in Abzug, könne sie daher eben so leicht in die Einnahme setzen.

Ministerialrath Ziegler gibt zu, daß es regelrechter sei, die Emolumente in Einnahme zu setzen; allein die besondern Umstände, große Details, kleine Beträge, ließen es zweckmäßiger erscheinen, es bei dem bisherigen Verfahren bewenden zu lassen, wonach sie den Beamten zum unmittelbaren Bezug überlassen und angeschlagen werden.

v. Zstein ist dadurch nicht befriedigt. Die Mühe der Berechnung müsse man sich auch zur Ausmittelung des Anschlages geben, denn man könne den Beamten nicht mehr anrechnen als sie bekommen. Es sei aber die Sache nicht gleichgültig, da nach dem Betrag der Emolumente mehr oder weniger Besoldungen gefordert werden.

Ministerialrath Ziegler wiederholt, daß die Berechnung dieser einzelnen Posten zu mühsam seyn würde; der Anschlag sei übrigens nach den Ertragsverhältnissen jedes einzelnen Postamtes bemessen. — Frhr. v. Blittersdorff fügt bei, nach der Ansicht des Abg. v. Zstein handle es sich ohnehin nur um eine Transposition einiger Zahlen.

Nach einigen Bemerkungen des Abg. Regenauer und des Ober-Postdirektors v. Mollenbec zur weiteren Ausführung dessen, was von Seite der Regierungs-Kommission angeführt worden, wird die Position genehmigt.

Zu den übrigen §§. dieses Titels wird nichts bemerkt.

Titel II., Generalpostkasse. §. 11. Ober-Postdirektion. Besoldungen, 23,200 fl., Gehalte 5380 fl., Bureaukosten, 2300 fl. — §. 12., Commissions- und Inspektionskosten, 2500 fl.; §. 13., Gratifikationen und Remunerationen, 1,200 fl., §. 14. Druck- und Buchbinderkosten, 6300 fl.; §. 15. Postillionsmonturen, 12,134 fl.; §. 16. Anschaffung neuer Postwagen, 15,000 fl., §. 17. Postwagenaversa, 1600 fl.; §. 18. Baukosten, 1,500 fl.; §. 19. Entschädigung und Erfaß, 500 fl.; §. 20. verschiedene Ausgaben, 3,500 fl.

Die Gesamt-Einnahme der Postadministration ist jährlich angeschlagen zu . . . . . 1,105,736 fl.  
die Ausgabe zu . . . . . 841,892 "

sonach die Rein-Einnahme zu 263,844 "

Schaaff erwähnt eine Stelle des Berichtes, es sei zu beklagen, daß der erst vor einigen Jahren gemachte bedeutende Bauaufwand für die Ober-Postdirektion sich jetzt schon als eine unvollkommene Maßregel herausstellt, indem es überall an Raum fehle zu zweckmäßiger Führung der Kanzleigeschäfte. Der Redner ist anderer Ansicht und glaubt, daß es nicht zu beklagen sei, daß das Gebäude früher nicht in größerem Maßstabe aufgeführt wurde, da nach Vollendung der Eisenbahn, doch weiter gebaut werden müsse.

(Fortsetzung folgt.)