

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

12 (30.1.1842)

Ein Abonnement besteht aus 25 Nummern und kostet 40 Kr. Durch die Post bezogen für Baden 48 Kr. 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. 12.] Verhandlungen der II. Kammer der badischen Stände im Jahr 1842. [30. Januar.]

Herausgegeben von den Abgeordneten

Bassermann, Bising, v. Ihlein, Kuenzer, Martin, Rindschwender, Sander, Wetzer und Weller.

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

## 40ste öffentliche Sitzung der 2. Kammer.

(Fortsetzung.)

v. Ihlein wünscht ebenfalls solche Klagen nicht, da sie der Liebhaberei zu Neubauten zu Hülfe kommen, und theilt auch die Ansicht des Abg. Schaaff.

Ober-Postdirektor v. Mollenbec bemerkt, daß die Postverwaltung noch keine Klage über zu beschränkten Raum eingegeben habe. Es könne hier auch wohl nur von dem Lokal der Fahrpost die Rede seyn; allein bei Erbauung des Hauses habe man nicht voraussehen können, daß die Anstalt eine solche Ausdehnung erlangen werde.

Nach einigen Bemerkungen der Abg. Martin und Schaaff wird dieser Gegenstand verlassen, und die Position angenommen.

### II. Eisenbahnverwaltung. Einnahme.

#### §. 1. Ertrag der Eisenbahn.

a) durch unmittelbare Erhebung	109,762 fl.
b) durch Vergütung von Postanstalten	1,200 „
§. 2. Ertrag aus Gebäuden und Grundstücken	460 „
(für das Jahr 1843 840 fl.)	

#### §. 3. Erlös aus Inventariestücken und Material

— „

§. 4. Erfaß

— „

§. 5. Strafen

100 „

§. 6. Verschiedene u. außerordentl. Einnahmen

— „

Summe der Einnahmen 111,522 fl.

Für 1843 ist die Einnahme zu 111,902 fl. angeschlagen.

Posselt bemerkt, unter Anerkennung der Bemühungen des Oberpostdirektors für die Bequemlichkeit des Publikums, daß auf dem Bahnhof zu Heidelberg keine Gelegenheit sei, ankommende Personen an Ort und Stelle abholen zu können, was doch in manchen Fällen nöthig sei, z. B. bei Frauenzimmern mit Gepäck. Die Straße sei zu weit von dem Plage im Bahnhof, wo der Wagenzug hält, entfernt. Ein Deffnen des Raumes für Jedermann sei allerdings nicht rathsam, allein man könne dafür sorgen, daß Leute, die ein solches Geschäft haben, eingelassen werden, etwa gegen Lösung einer Karte.

Oberpostdirektor v. Mollenbec entgegnet, daß der Bahnhof in Heidelberg noch nicht vollendet und einstweilen nur für den laufenden Dienst gesorgt sei. Wenn die Bauarbeiten ausgeführt werden, so wird auch der Wunsch des Abgeordneten gern berücksichtigt werden.

Posselt kommt auf seinen Vorschlag zur Lösung einer Karte zurück.

Mördes unterstützt den Antrag in so weit, ein Zimmer zu erhalten, wo diejenigen, die Familienglieder abholen wollen, sich versammeln. Aber in der Ausdehnung, wie der Abg. Posselt es wünsche, könne er sich nicht anschließen, da, wenn Jeder sich eine Karte für den Zutritt verschaffen könne, die Behörde kaum mehr die Verantwortlichkeit übernehmen könne und das Publikum gefährdet wäre.

Bassermann bringt den Umstand zur Sprache, daß fünf Minuten vor Abgang des Zugs Niemand mehr zugelassen wird. Diese Zeit sei zu lang und sollte möglichst verkürzt werden. Der Redner wünscht ferner, mit dem Bericht, eine Ermäßigung des Tarifs der ersten und zweiten Klasse.

Oberpostdirektor v. Mollenbec entgegnet in Bezug darauf, daß fünf Minuten vor Abfahrt des Wagenzugs Niemand mehr zugelassen wird, daß eine Frist festgesetzt werden müsse. Die Geschäfte auf dem Bureau, zum Abschluß, seien so groß, daß fünf Minuten nicht zu viel seien, einen Zug zu expediren. Es werden lange vorher Zeichen gegeben und die Reisenden können sorgen, daß sie rechtzeitig ankommen. — Was die Preise anbelangt, so seien sie niedriger, als auf den meisten andern Bahnen. Die erste Klasse werde überhaupt wenig gebraucht; die Wagen zweiter Klasse seien besser wie früher; die Preise weiter herabzusetzen, gehe nicht an.

Bassermann: Er erfahre jetzt, daß die Frist von fünf Minuten nicht zur Sicherheit, sondern des Wäckerabschlusses wegen gesetzt sei. Diesen könne man nach Abgang des Zuges bewerkstelligen. Er besteht auf seinem Wunsche.

Hr. v. Blittersdorff vernimmt gern solche Wünsche,

da man gern helfe, wo es angehe. Man könne einen Unterschied machen zwischen Reisenden, die mit und die ohne Gepäck ankommen. Erstere müßten jedenfalls etwas früher eintreffen. Man werde Berichte darüber einziehen, und anordnen, was sich zur Erleichterung der Reisenden thun lasse.

Welcker wünscht, daß, wie auf anderen Bahnen, auch unbedeckte Wagen hergestellt würden, und schildert die Unannehmlichkeiten, in freier Luft zu fahren und die Gegend zu sehen, gegenüber den Unbequemlichkeiten in geschlossenen Wagen der letzten Klasse durch Ausdünstungen und den Rauch von schlechtem Tabak.

Sander wünscht, daß man die Einrichtung, welche der badischen Eisenbahn zur Ehre gereicht, nämlich, daß auch die Vermien in bedeckten Wagen fahren, nicht angreifen möge. Wer sich den erwähnten Unannehmlichkeiten nicht aussetzen will, kann in den Wagen der höheren Klassen Platz nehmen.

Fhr. v. Blittersdorff erinnert, daß die Bahn nur eine Versuchsbahn sei. Später werde eine Bestimmung der Preise im Allgemeinen nothwendig werden, was sorgfältig zu erwägen sei, da davon der Ertrag der Bahn abhängt. Bei längeren Strecken würden auch die ersten Wagen stärker besetzt werden. Bis dahin möge man keine Preisänderungen beantragen.

Mördes schließt sich der Ansicht des Abg. Sander an; hält es ebenfalls für angemessen, keine Preisänderungen eintreten zu lassen, glaubt aber, daß die Erfahrungen bei der Heidelberger Bahn als Fingerzeig dienen können. Wenn man bei den Wagen dritter Klasse noch eine weitere Unterscheidung eintreten ließe, daß sie den Marktleuten u. s. w. offen stehen, so würde der Andrang zur zweiten Klasse stärker werden.

Welcker vertheidigt seine Ansicht. Er will nicht die untere Klasse des Volks zurücksetzen; allein hier sei die Frage, ob man nicht für wenig Geld diesen Leuten die Möglichkeit verschaffen wolle, zu fahren und den Andern, bessere Gesellschaft zu suchen. Es werde dem Erträgniß der Bahn von Nutzen seyn, wenn offene Wagen zu etwas höheren Preisen, als die der letzten Klasse, eingerichtet werden.

Trefurt bemerkt, daß die dritte Klasse der Wagen früher gegen die der zweiten Klasse zu gut wären. Jetzt seien letztere verbessert, sie hätten Fenster erhalten und nun sehe die Güte im Verhältniß zum Preise. Er theilt den Wunsch nicht, ganz offene Wagen zu haben, weil die feinen Eisenschlacken, die aus den Lokomotiven kommen, die Gesundheit benachtheiligen können.

Knapp ist gegen die Herabsetzung der Preise und verbreitet sich über die Ursachen der Benützung der verschiedenen Plätze. Auch hält er die Bestimmung einer Zeit vor dem Abgang zur Ankunft für nothwendig.

Schaaff fügt zu den vielen Gründen für die dritte Wagenklasse noch den, daß dort geraucht werden darf, auf den beiden ersten aber nicht. Er kommt dann auf die Fortführung der Eisenbahn von Heidelberg nach Straßburg. Es werde auf der ganzen Strecke gearbeitet, nur an einem Punkte nicht, am Uebergang über die Murg, ohne welchen die Bahn nicht auf eine größere Strecke in Betrieb gesetzt werden könne. Die Richtung sei abgesteckt, aber wieder geändert worden, dem Bernehmen nach aus Rücksichten auf den Festungsbau. Die Bahn in ihrer Breite sei noch nicht abgesteckt, die Stelle des Bahnhofes wieder geändert worden. Es sei nothwendig, die Hindernisse zu beseitigen, welche noch im Wege liegen, um dort mit dem Bau zu beginnen. Die Regierung habe ohne Zweifel die Nothwendigkeit erkannt und diesem Gegenstand ihre Aufmerksamkeit geschenkt; er bittet sie aber, alle Kräfte aufzubieten, damit die Arbeiten für den Uebergang der Bahn über die Murg begonnen und gefördert werden können.

Fhr. v. Blittersdorff bemerkt, daß hier nicht der Eisenbahnbau in Frage stehe, sondern das Budget. Wenn der Bau der Bahn zur Erörterung komme, dann werde Gelegenheit gegeben, diese Verhältnisse weilläufig zu besprechen.

Fhr. v. Marschall: Von Seiten der Regierung geschieht Alles, um die Sache zu fördern. Die Bahn könne auf großen Strecken betrieben werden, bevor der Murgübergang vollendet sei; dieser werde allerdings das Letzte seyn.

Schaaff glaubt nicht, daß die Bahn zwischen Kehl und Karlsruhe in Betrieb gesetzt werden könne, ehe der Murgübergang vollendet ist; es ginge zu viele Zeit verloren, wenn die Reisenden dort aussteigen und auf der andern Seite in andere Wagen sitzen müßten.

Fhr. v. Blittersdorff wiederholt, daß die Regierung alles anbiete, die Sache zu beschleunigen; allein die Hindernisse seien noch nicht beseitigt; der Bund habe noch nicht entschieden. — Die Einnahmen werden genehmigt.

Ausgaben. Titel I. Lasten: Nichts. Titel II, Verwaltungskosten: a. der Centralverwaltung (Gehalte, Commissions- und Inspektionkosten, Druckkosten und Buchbinderlohn, verschiedene und außerordentliche Ausgaben) 2,950 fl. b. Der Bezirksverwaltung (Besoldungen, Gehalte und Belohnungen, Bureauaufwand, Diäten und Reisekosten, verschiedene und außerordentliche Ausgaben) 33,915 fl.

**Titel III. Besondere Kosten des Transportdienstes und der Werkstätten.** Anschaffung neuer Wagen, Werkzeuge und Geräthschaften, Rohmaterial, Brennmaterial, Fettwaaren, sonstige Materialien, Tagelöhne der Arbeiter, verschiedene und außerordentliche Ausgaben 51,352 fl.

**Titel IV. Besondere Kosten der Bahn und der Gebäude unter verschiedenen Rubriken** 2,930 fl.

Die Einnahme beträgt  
für 1842: 111,522 fl.; für 1843: 111,902 fl.

Die Ausgabe  
für 1842: 91,147 fl.; für 1843: 91,147 fl.

also Reineinnahme: 20,375 fl.                      "                      20,755 fl.

Bassermann bemerkt, was auch auf Seite 38 des Berichts angegeben ist, daß die Verwaltungskosten eingerechnet, das, was der Postadministration zugewiesen ist, 83 Prozent der Bruttoeinnahme absorbiren. Klagen genügen bei solchen Erscheinungen nicht; man muß Beispiele anführen, wo es besser ist. Der Redner verliest aus dem Berichte vom März 1841 an die Generalversammlung der Aktionäre der Taunusbahn eine Zusammenstellung über das Verhältniß der Kosten zum Ertrage einer Reihe von Eisenbahnen und fährt dann fort: Nirgends übersteigen die Kosten 60 Prozent des Ertrags; aber auf der badischen Bahn erreichen sie 83 Prozent. Wenn ich auch zugebe, daß die Kürze der Bahn Einfluß übe, so kann es immerhin nicht in diesem Maße geschehen, wie hier, besonders da für Abnutzungen u. s. w. nichts gerechnet ist, während bei den übrigen Berechnungen ein Kostensatz dafür angeschlagen wird. Den Grund des Mißverhältnisses aufzusuchen, muß ich Andern überlassen, die die Verhältnisse genauer kennen. Aber darauf aufmerksam zu machen ist die Pflicht Desjenigen, der bewilligen soll.

Martin bemerkt, daß sich die 83 Prozent auf die Gesamt-Ausgabe, gegenüber der Brutto-Einnahme, beziehen. Die Verwaltungskosten belaufen sich, wie auch im Bericht S. 42 angegeben ist, auf 42 $\frac{1}{10}$  Prozent der Gesamtausgabe; bei der Taunusbahn stellen sie sich auf 41 $\frac{1}{10}$  Prozent.

Oberpostdirektor v. Mollenbec: Mit der Prozentberechnung mag es sich verhalten, wie es will, so ist zu berücksichtigen, daß die Bahn ein neues Institut ist, worüber man noch keine Erfahrung gemacht hat. Die Kosten werden sich verringern, in dem Maße, wie die Bahn an Ausdehnung gewinnt. Wenn man für eine Bahn ein Material und Personal verwenden muß, das für eine 4- oder 5 mal größere Bahn reichen würde, so liegt es auf der Hand, daß das Verhältniß der Kosten zum Ertrag groß seyn muß. Das Budget ist eine Abstraktion von Vermuthungen, die die Erfahrung ziemlich bestätigt hat. Ist die Bahn bis Karlsruhe fortgeführt, so wird sich ein anderes

Resultat ergeben. Der Redner weist nach, daß die einzelnen Ausgaben nicht zu hoch sind.

Frhr. v. Blittersdorf. Die Verwaltungskosten in jenem Berichte, den der Abg. Bassermann erwähnt, sind nach Prozenten der Einnahme berechnet; ich weiß nicht, ob sie als authentisch betrachtet werden können. Nach meinen Notizen sind sie höher, namentlich bei den belgischen Bahnen. — Wenn man einen Tadel begründen wollte, so müßte nachgewiesen werden, daß einzelne Ausgabenposten zu hoch seien; dies ist aber nicht der Fall. Man kann aus dem Budget nicht auf die Größe des Aufwandes schließen. Es sind keine Rechnungsergebnisse, sondern Suppositionen, wobei man der Wahrheit möglichst nahe kommen, aber keine Illusionen erregen wollte. Sobald die Bahn weiter ausgedehnt wird, werden sich auch günstigere Ergebnisse darstellen. Das Weitere muß ausgefest bleiben, bis durch die einzelnen Positionen nachgewiesen wird, daß die Regierung zu theuer administrire.

Sander erkennt den von dem Abg. Bassermann mitgetheilten Zusammenstellungen den Nutzen zu, daß sie zu Untersuchungen und neuen Erörterungen führen. Die Zahlen seien höchst auffallend, so daß man vermüthen muß, die Verhältnisse, auf denen sie beruhen, seien so verschieden, daß sie keine Schlüsse auf unsere Bahn erlauben. Die vom Abg. Bassermann genannten Bahnen seien, mit Ausnahme der belgischen, Privatunternehmungen, welche wohlfeiler administriert werden; es seien noch kürzere darunter als die unsrige, z. B. die Nürnberg-Fürther. Der Hauptgrund der großen Kosten sei wohl darin zu finden, daß der Staat administriert, und man komme dann doch dahin, daß Eisenbahnen zum Bau in den Händen des Staates bleiben, zum Betrieb aber an Private übergehen sollen, wie in Oesterreich.

Bassermann wundert sich, daß seine Angaben bezweifelt worden seien, er bezweifle nichts, was ein Mitglied in diesem Saale als Thatsache angebe. Dieselben seien der Generalversammlung der Aktionäre der Taunusbahn schon im März 1841 vorgelegt worden. Der Redner rechtfertigt die Gründe, die ihn bestimmt haben, die Größe der Kosten zur Sprache zu bringen.

Frhr. v. Blittersdorf bemerkt, daß die Regierung Notizen aller Art eingezogen und daraus die Ueberzeugung geschöpft habe, daß sie so wohlfeil wie Andere administrire. Die Heidelberger Bahn hat die geringste Frequenz und sehr niedere Preise; daher das Verhältniß von 83 Prozent. Wenn die Einnahme steige, dann werden die Prozente der Ausgabe sinken.

Bassermann vergleicht die Mannheimer Bahn mit der Leipzig-Dresdner und findet keinen so großen Unterschied.

Regenauer behauptet, daß aus der Prozentberechnung nicht geschlossen werden könne, ob man theuer oder wohlfeiler administrire. Man könne mit 50 Prozent theurer verwalten als mit 83 Prozent. — Der Redner macht auf den Unterschied zwischen der Mannheimer und den Bahnen von Nürnberg-Fürth und Leipzig aufmerksam und folgert daraus, daß keineswegs eine zu theuere Verwaltung der unsrigen sich ergebe.

Mohr findet ähnliche Bedenken gegen die Schlüsse des

Abg. Basser mann und glaubt, daß man weitere Erfahrungen abwarten müsse.

Martin bemerkt, daß ihm die nämlichen Notizen vorgelegen seien, auf welche der Abg. Basser mann sich bezog; allein er habe sich bald überzeugt, daß man sie nicht zu diesen Folgerungen benützen könne.

Basser mann widerspricht dem Abg. Regenauer und beweist aus Zahlen, daß er bei seinen Vergleichen allen Verhältnissen Rechnung getragen habe. Man müsse hier um so aufmerksamer seyn, da bei uns erst der Anfang gemacht sei; wenn aber die Ausgaben gleich im Anfang zu hoch gegriffen werden, so wachse das Uebel in der Folge immer mehr.

v. Jzstein findet die Bemerkungen des Abg. Basser mann sehr wichtig; sie gewähren vielleicht keinen ganz richtigen Schluß auf unsere Verhältnisse, aber so viel richtig, daß die Ausgaben sehr hoch sind. Man sage in dieser Beziehung, es seien zu viele Leute angestellt und Einzelne auch zu hoch bezahlt. Man beschäftige, dem Vernehmen nach, zu viele Leute, zum Theil jedoch aus dem Grunde, um solche einstweilen für die weitere Bahn einzuüben; daher könne ein höherer Aufwand rühren. Unter den zu hoch Bezahlten glaubt er die Bahnwärter bezeichnen zu können.

Fhr. v. Blittersdorff anerkennt, daß der Abg. v. Jzstein den richtigen Weg der Discussion eingeschlagen habe. Es seien aber nicht zu viele Leute angestellt im Verhältniß zu andern Bahnen. Einige werden auch der Einübung wegen beschäftigt, aber dies kann keinen Einfluß auf die Betriebskosten haben. Die Bahnwärter seien nicht mehr so hoch bezahlt, wie früher. Die Souditeurs seien eher zu sparsam bezahlt, so daß sie von der Eisenbahn wegzukommen und zur Post überzutreten suchten. Es sei auch persönliche Gefahr mit diesem Dienste verbunden. Man müsse die Leute honett bezahlen, um nicht schlechte Subjekte zu bekommen; denn mit solchen wäre dem Publikum nicht gedient.

Schaff spricht mit Wohlgefallen von der Anordnung, daß Erfordernisse für die Bahn, namentlich auch Lokomotive im Lande gefertigt werden. Er hofft, daß wenn diese Gegenstände den Erwartungen entsprechen, die inländische Industrie auch für die Zukunft werde begünstigt werden, und daß man nicht fremde Spekulanten bevorzugen werde.

Fhr. v. Blittersdorff versichert, daß dieser Punkt hauptsächlich berücksichtigt und daß man im Inlande machen lassen werde, was nur möglich sei.

III. Ministerium des Großherzogl. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten.

Welcker will einige Wünsche aussprechen, die ihm die Pflicht abdrängt und sich dabei auf objektive Thatsachen beschränken, wobei nur von der Theilnahme der badischen Regierung an dem Bund und an dem Zollverein die Rede ist. — In Beziehung auf den Bund, und zwar auf seinen Zweck der äußeren Vertheidigung des Vaterlandes, will er hinsichtlich des Militärischen anerkennen, daß dafür vieles Dankenswerthe geschehen ist, ja er glaubt, daß, abgesehen von einer wünschenswerthen Landwehreinrichtung, der wirklich im Vergleich mit andern Ländern übergroße

Militärstand verringert werden muß. So sei es in Frankreich geschehen, so hätten es andere deutsche Ständeversammlungen gewünscht. Etwas anderes aber seien die Waffen des Geistes, der Freiheit, der moralischen Stimmung, ohne welche keine Volk große Gefahren zu besiegen im Stande ist. In dieser Beziehung stehe unsere Vertheidigung nicht auf der Stufe, auf welcher der Patriot wünschen muß, sie zu sehen, im Interesse der Sicherheit. Nur ein freies Volk mit gesichertem Rechtszustand, freier Meinungsäußerung, freien Institutionen, besitze die nöthige Kraft, seine Selbstständigkeit gegen jeden Angriff zu vertheidigen. — Bekannt seien aber die Fesseln der Presse, und wie tief der Rechtszustand erschüttert ist, wie alle Institutionen zur Sicherung constitutioneller Freiheit, z. B. Oeffentlichkeit der Gerichte, angefeindet werden. Alle kennen dies und fühlen den Schmerz. Der Redner findet, wenn eine europäische Verwicklung kommt, das Vaterland nicht so sicher, wie er es wünschen muß. Er habe gezittert bei dem Gedanken, was geschehen seyn würde, wenn vor einem Jahre ein Krieg ausgebrochen wäre, sowohl wenn Frankreich, als wenn die Allirten gesiegt hätten. — Thatsachen der Vergangenheit mahnen, für die Zukunft zu sorgen. Selbst seit den herrlichen Zeiten der Befreiungskriege sind Thatsachen vorgekommen, die den denkenden Patrioten und Politiker erschrecken. Der Redner erwähnt der Beleidigungen, die Deutschland in Beziehung auf die Rheinschiffahrt von Holland ertragen hat und täglich neu erfährt und erduldet. Die polnische Nationalität werde neuerlich vollends zernichtet, im Westen werde in einem Bundeslande die französische Sprache eingeführt, die Nationalität unterdrückt und man lasse sich auch die Verweigerung der Ratifikation eines geschlossenen Vertrags gefallen. — Man habe eben dort auch die Ausnahmsmaßregeln des deutschen Bundes vollzogen, während die übrigen Unterthanen frei sind; die Bundesangehörigen in Limburg und Luxemburg aber beschränkt, weil sie die Ehre haben, Deutsche zu seyn. Darum wollen die angrenzenden Stammverwandten nichts von einer Annäherung an Deutschland wissen. Der Redner wiederholt seinen Wunsch, daß für die moralische Kräftigung Deutschlands besser als bisher gesorgt werde. Dies sei für Baden besonders wichtig, da wir in gefährlicherer Lage sind, als Andere. Unsere Minister sind daher mehr verpflichtet, als Andere, dafür sich zu bemühen.

(Schluß folgt.)