

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Landtags-Zeitung. 1833-1846 1844

66 (5.3.1844)

Ein Abonnement besteht aus 125 Nummern und kostet 2 fl. 42 kr.; durch die Post bezogen für Baden 3 fl. 57 kr. Die Bestellungen sind für jede 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. 66 u. 67.] Verhandlungen der II. Kammer der badischen Stände im Jahre 1844. [5. März.]

Herausgegeben von den Abgeordneten

Bassermann, Baum, Biffing, Gottschalk, v. Hyslein, Kuenzer, Mathy, Rindeschwender, Sander, Welcker, Weller und Anderen.

Redigirt von Karl Stein. — Druck von Malsch und Vogel.

35te öffentliche Sitzung der 2. Kammer.

Karlsruhe, den 4. März 1844. Unter dem Vorsitze des Präsidenten Bekk. Auf der Regierungsbank: Ministerialdirektor Regenaue und Ministerialrath v. Marschall. Später Ministerialdirektor Eichrodt und Geh. Legationsrath v. Marschall.

Folgende Petitionen werden vorgelegt:

durch den Abg. Weizel, Petition der israelitischen Gemeinde Steppach, bürgerliche Gleichstellung betreffend.

durch den Abg. Schaaff, Petition des Pfarrers Strin zu Stein, Amts Neudenan, die Conscriptionspflicht der Schulpräparanden und Unterlehrer betreffend;

durch den Abg. Zittel: 1. Petition von den Mitgliedern des landwirthschaftlichen Vereins zu Emmendingen, die Errichtung von Ackerbauschulen betreffend; 2. Petition des Advogats Engelwirth Biemel zu Bickensohl, um Verwandelung der von den Gastwirthen zu entrichtenden Weinaccise und Ohmgelder in ein jährliches Geldversum; 3. Petition der Stadt Emmendingen und 20 Gemeinden des Breisgaus und Kaiserstuhl, um Verbesserung der Straße von Simonswald nach Furtwangen, Böhrenbach und Billingen;

durch den Abg. v. Hyslein: Petition der Wahlmänner und mehrerer Bürger von Malsch um Pressfreiheit, öffentliches Gerichtsverfahren mit Geschwornen, und Einführung einer Kapitalsteuer;

durch das Secretariat: 1. Petition der F. Maise von Wiesch, Amts Pforzheim, Einführung von Collegialgerichten erster Instanz; 2. des Vereins zur Verbesserung der bürgerlichen Verhältnisse der Juden, gesetzliche bürgerliche Gleichstellung der Israeliten betreffend; 3. der Gemeinde Seckenheim, die Führung der Neckar-Maineisenbahn betreffend; 4. von 115 Bürgern von Mosbach, Einführung einer Kapitalsteuer betreffend; 5. der Gemeinden Stadt und Dorf Kehl (342 Bürgern) um Verwendung gegen die Erbauung des dasigen Bahnhofes an den Rhein.

Der Abg. Hecker macht folgende Motionsanzeige:

„Seine Königliche Hoheit den Großherzog in einer Adresse ehrfurchtsvollst zu bitten, der Kammer, wo möglich noch auf diesem Landtage, einen Gesetzesentwurf vorlegen zu lassen, welcher, entsprechend den in den §§. 7 und 67 der Verfassungsurkunde und in dem Gesetz vom 5. Oktober 1820 gegebenen Verheißungen hinsichtlich der Verantwortlichkeit der Minister und Staatsbeamten wegen Verletzung der Verfassung oder anerkannt verfassungsmäßiger Rechte, die Lücken in der Gesetzgebung sowohl hinsichtlich der Anklage überhaupt, als auch über das dabei zu beobachtende Verfahren ergänze und die Gesetzgebung in diesem Punkte vollende.“

Der Präsident verliest folgendes Schreiben:

„Das Großherzogliche Staatsministerium an die zweite Kammer der Landstände.“

Ein Vorgang in der Sitzung der zweiten Kammer vom 24. v. M. konnte nicht verfehlen, die Aufmerksamkeit der Großherzogl. Regierung auf sich zu ziehen. Auf die Anregung eines Kammermitgliedes wurden in weiteren Reden mehrerer Abgeordneten die Rechte, Verhältnisse und Politik fremder Staaten in Verbindung mit den Bundes- und Zollvereinsverhältnissen erörtert und der Zustand von ganz Deutschland mit Rücksicht auf das Ausland zum Gegenstand der Beurtheilung gemacht. So wenig diese Gegenstände an und für sich zu den Geschäften gehören, für welche die Stände verfassungsmäßig berufen sind, so wenig sie zum Theil schon ihrer Natur nach jemals geeignet seyn können, in die Verathung von einer Kammer des badischen Landes gezogen zu werden, so sehr wurde das Unrecht, sie hier zur Sprache zu bringen, durch die leidenschaftlich aufregende Weise des Vortrags gesteigert. War es auch befriedigend für die Großherzogl. Regierung, sich in ihrer zuverlässigen Erwartung nicht getäuscht zu sehen, daß die Kammer zur Tagesordnung übergehen würde, so geschah dieses doch erst nach einer längeren

Verhandlung in der bezeichneten Weise über den geschäftsordnungswidrig eingeführten Gegenstand. Nicht bloß ihre Pflicht gegen den deutschen Bund und ihre Verhältnisse zu dem Auslande, sondern auch ihre angelegentlichste Sorgfalt für die wahren Interessen des badischen Landes selbst, in der Gegenwart, wie in der Zukunft, erlauben ihr nicht, über diese Verhandlung mit Stillschweigen hinwegzugehen. Das unterzeichnete Staatsministerium hat deshalb den Befehl von Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzog erhalten, der zweiten Kammer der Ständeversammlung zu bedenken zu geben, welche schwere Verantwortung möglicher Folgen von ihr zu tragen wäre, wenn einzelne Mitglieder fortfahren wollten, mit mehr oder weniger Nachsicht von Seite der Kammer, ihre Stellung und Rechte zu verkennen, und sich willkürlich über die positiven grundgesetzlichen Bestimmungen hinauszusetzen, auf denen der öffentliche Zustand von ganz Deutschland, der von Baden und mit ihm die Ausübung der Rechte der Kammer selbst beruht, wenn sie sich demnach nicht scheuen, in die Rechtssphäre fremder Fürsten und Staaten, in die des Bundes und ihrer eigenen Regierungen wenn auch nur mit Worten in unfruchtbaren Diskussionen einzugreifen und fremde Handlungen und Zustände vor das Forum Ihrer Beurtheilung zu ziehen. Ihre Eigenschaft als Abgeordnete, die Ihnen nur größere Umsicht und Mäßigung auferlegt, gibt solchen Mitgliedern kein Recht, das Ausland zu verletzen; im Gegentheil handeln Sie, wenn auch die beste Absicht zu Grunde läge, gegen Ihre Pflicht, indem Sie freundlich bestehende Verhältnisse wo möglich trüben, welche die Regierung zum Wohle des Landes unablässig zu erhalten bemüht ist. Möge die Kammer wohl erwägen, daß auf dem guten Einverständnis, auf der gegenseitigen Achtung wohl abgegrenzter Rechte, auf einem freundlichen und achtungsvollen Benehmen der Staaten zum großen Theil die Wohlfahrt und das dauernde Glück der Völker beruht. Möge die Kammer endlich nicht verkennen, welchen Folgen sie selbst ausgesetzt wäre, wenn solche unbedachte Herausforderungen einzelner Mitglieder gegen das Ausland die Regierung nöthigten, für eine strengere Einhaltung der verfassungsmäßigen Grenzen der Berathung Sorge zu tragen.

Aus diesen Betrachtungen und um den Bundesbeschlüssen zu genügen, hat auch die Großherzogliche Regierung den Druck der erwähnten Verhandlungen in den Protokollen der Kammer und in den Zeitungen untersagt.

Seine Königliche Hoheit der Großherzog hegen aber gerne das Vertrauen, daß die obigen Bedenken einen günstigen Einfluß auf das künftige Benehmen einzelner Kam-

mermitglieder und auf die strenge Wachsamkeit der Kammer über die Wahl der Gegenstände und die Art ihrer Berathung ausüben werden.

Karlsruhe den 2. März 1844.

v. Böckh. v. Dusch. Jolly. v. Rüd. Wolff.

Hierauf äußert Knapp. Die Thatsache, wovon das verlesene Rescript handelt, berührt zunächst mich; allein die Anregung dieser Thatsache ist fürwahr nicht neu und hat nicht bloß in den Verhandlungen sämmtlicher deutscher Kammern die Censur passirt, sondern wir konnten die Sache in den öffentlichen Blättern, ja selbst in den bad. Blättern lesen. Wohin soll es kommen, wenn der badische Deputirte von seinem Standpunkt aus nicht einmal mehr das Recht haben sollte, eine Bitte zu stellen, was allein mein Zweck war! Eine Bitte an Jemand zu stellen und Wasser zu trinken, ist in der ganzen Welt erlaubt. Ich stellte der Regierung anheim, ob sie meiner Bitte willfahren oder dieselbe auf eine Art behandeln wolle, wie sie, ich muß es gestehen, besser hätte behandelt werden können. Die Regierung war ganz in ihrem Recht, meiner Bitte Folge zu geben oder nicht, und sie hätte dießfalls von Niemand zu Rede gestellt werden können. Ganz anders verhält es sich aber, wenn man die Sache nun so deuten will, als hätte man mit der gestellten Anfrage den Frieden stören wollen. Wer mich und meine Gesinnungen näher kennt, wird wohl wissen, daß es nie in meiner Absicht liegt, den Frieden, weder in dieser Kammer noch in dem Lande oder im Auslande zu stören. Bemerkungen aber über Vorgänge zu machen, welche die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich ziehen, ist erlaubt, besonders wenn diese Bemerkungen durchaus innerhalb der Grenzen der Wahrheit bleiben.

Welcker. Ich will nicht in die Sache selbst eingehen. Sie haben gehört, daß das Rescript der Regierung sehr wichtige Rechte, welche die Kammer immer als natürliche Rechte betrachtet und ausgeübt hat, in Frage stellt. Die Sache ist übrigens von solcher Wichtigkeit, daß ich nicht glaube, daß eine improvisirte Diskussion über diesen Gegenstand am Plage ist, und stelle daher den Antrag, den Gegenstand an die Abtheilungen zu verweisen, dort eine Commission zu bilden und eine reifliche Berathung zu pflegen. Viele Mitglieder unterstützen diesen Antrag.

Sander: Bei der Meinungsverschiedenheit, welche zwischen der Regierung und einem großen Theile dieses Hauses über Verhältnisse zum deutschen Bund und über die Möglichkeit, dieselben hier in Frage zu bringen besteht, würde ich den Erlaß des Gr. Staatsministeriums als eine

Folge dieser längst bestehenden Meinungsverschiedenheit betrachten und könnte mich vielleicht, abgesehen von der Art und Weise seiner Fassung, dazu verstehen, hierin nichts weiter zu erblicken, als eine Fortdauer dieser Meinungsverschiedenheit. Nach diesem Erlaß ist aber auch zugleich eine Maßregel getroffen, die nach meiner Ueberzeugung in die Rechte dieses Hauses eingreift. Es wurde nämlich von der Regierung nicht nur die Anordnung getroffen, die Aufnahme der frühern Diskussion in die Zeitungen zu versagen, sondern es soll nun diese auch in den Protokollen untersagt werden. In Beziehung auf diese Frage, welche nicht zuerst in diesem Hause vorkommt, sondern schon auf dem Landtage von 1835 zur Sprache kam, kann es wohl keinem Zweifel unterliegen, daß sie mit den anderen Gegenständen, die den Inhalt des Staatsministerialrescripts ausmachen, an die Abtheilungen verwiesen und dort reiflich erörtert werden muß. Wir haben dieß im Jahr 1835 gethan und werden es jetzt auch wieder thun.

Schaff unterstützt den Antrag und sieht sich verpflichtet, den Vorwurf, welcher etwa seinem Freunde Knapp gemacht werden könnte, daß er eine Angelegenheit in die Kammer brachte, welche zu dem vorliegenden Rescript Veranlassung gab, zurückzuweisen, denn er sei überzeugt, daß der Abg. Knapp nicht die Absicht gehabt, die Regierung durch seine Anfrage in irgend eine Verlegenheit zu bringen.

Der Antrag des Abg. Welcker wird von der Kammer einstimmig angenommen.

Die Tagesordnung führt nun auf die Discussion des Commissionsberichts über die Anlegung des Bahnhofes an der Eisenbahn von Appenweiler nach Kehl. Erstattet vom Abg. Sander.

Zur bessern Verständigung der Discussion lassen wir den Bericht im Auszug hier folgen:

Die Anlegung dieses Bahnhofes war in früheren Jahren Gegenstand des Zweifels in manchen Erörterungen. Die Stadt Kehl verlangte von Anfang an dessen Anlegung in Kehl selbst an den sogenannten Commandantenplatz; allein da diese Anlage den Uebergang über die Kinzig benöthigte, und zwar an einem Plage, der periodisch wiederkehrenden hohen Ueberschwemmungen ausgesetzt war, da in Folge dessen entweder vorher die Rectifikation der Kinzig hätte geschehen, oder der Uebergang mit großen Kosten der Ueberbrückung des ganzen ausgedehnten Ueberschwemmungsgebietes hätte ausgeführt werden müssen, so entschied sich die hohe Regierung in Uebereinstimmung mit der Kammer schon im Jahr 1841 dahin, daß der Bahnhof an der Kreuzstraße diesseits der Kinzig anzulegen sei, wo die beiden Landstraßen von Rastatt und Offenburg auf einem den Ueberschwem-

mungen nicht ausgesetzten Plage zusammentreffen. Darauf hin wurden im vorgehenden Budget des Eisenbahnbaues Gelder verlangt und verwilligt, und bereits mittelst Ankaufs des Bodens zur Ausführung geschritten. Kehl ließ jedoch in seinen Bestrebungen, den Bahnhof innerhalb Eppers zu erhalten, nicht nach, und so wurde die Lage des Bahnhofes abermals Gegenstand weiterer Erörterungen, welche sich jedoch immer noch auf die Wahl des Bahnhofes an der Kreuzstraße oder an dem Commandantenplatz bezogen.

Bald tauchte jedoch ein dritter Plage auf. Der badische Consul Hummel in Straßburg brachte einen an dem Zollgebäude gelegenen Plage in Kehl in Vorschlag. Das großh. Ministerium des Auswärtigen und insbesondere das großh. Finanzministerium, aus Gründen der Zollbehandlung der Waaren, erachtete diesen Plage für zweckmäßiger, was denn die Regierung bewog, als Bauplage definitiv den am Zollgebäude zu bestimmen, und darauf hin die Schritte zur Ausführung einzuleiten. Bereits ist der Boden dazu angekauft, die Erdarbeiten zur Fortführung der Bahn von der Kreuzstraße bis zum eine halbe Stunde abwärts liegenden Uebergang der Kinzig sind schon im Vollzug, und das vorgelegte Budget des Bahnbaues enthält für diese Veränderung des frühern Vorhabens die Anforderung von 200,000 fl. für die Budgetjahre von 1844 und 1845, welche sich übrigens nur auf den Bahnbau selbst, abgesehen von dem Bahnhof, beziehen.

In dieser Lage der Sache wendete sich die Stadt Kehl mit Petition an die Kammer, worin sie die Nachtheile des Bahnhofes am Zollhaus vorstellte. Die Petitionscommission erstattete darüber in der Sitzung vom 21. und 26. v. M. Bericht, und der Antrag auf Ueberweisung der Petition an das Gr. Staatsministerium mit dem Ansuchen, die Arbeiten für den neuen Bahnhof einzustellen, ward beinahe einstimmig genehmigt, zugleich auch die Petition zur weitem Antragsstellung an die über das Budget des Eisenbahnbaues niedergesetzte Commission überwiesen, welche nun den Beschluß gefaßt hat, der Kammer den Antrag zu stellen:

„Die zur Anlegung des Bahnhofes bei dem Zollgebäude in Kehl verlangten Gelder nicht zu verwilligen, vielmehr auf der definitiven Anlage des Bahnhofes an der Kreuzstraße zu beharren.“

Ueber den Vortheil und die Nothwendigkeit einer Zweigbahn nach Kehl zur Aufnahme des Verkehrs mit Frankreich kann kein Zweifel obwalten, ebensowenig über das Erforderniß, diese Zweigbahn mit allem auszustatten, was geeignet ist, ihren Dienst vollständig zu sichern und ihren Zweck zu erfüllen; allein andrerseits ist eine mit der Zweck-

mäßigkeit möglichst zu vereinbarende höchste Sparsamkeit zur Pflicht gemacht — und Beides wird nach der Ansicht der Commission durch die Anlage des Bahnhofes an einer andern Stelle, als die schon ursprünglich dazu bezeichnete Kreuzstraße.

Wollte man mit Ueberschreitung der Kinzig den Bahnhof an das Commandantenhaus oder an das Zollgebäude legen und ohne vorgängige Rectifikation den Fluß mit der Eisenbahn überbrücken, so müßte diese sehr hoch und vermittelst vieler Dohlen über das ganze weitausläufige Ueberschwemmungsgebiet geführt, also ein Bau hergestellt werden, welcher immerhin höchst bedeutende, vergebliche Kosten gemacht hätte, wenn er nicht gar der späteren, jedenfalls nothwendigen, weiter oben vorzunehmenden Rectifikation und ihrer guten Ausführung störend entgegenetrete, ein Uebelstand, welcher durch die im Interesse der Anlage an das Zollgebäude projectirte vorläufige stückweise Rectifikation der Kinzig unterhalb Kehl, wo die Brücke die Bahn also über die zugleich mit rectificirte Kinzig geführt werden soll nicht gehoben wird.

Die überhaupt als nothwendig erkannte Rectifikation erfordert mindestens eine Arbeit von zwei Jahren, also muß unter allen Umständen ein zur Aufnahme des ganzen großen Verkehrs geeigneter provisorischer Bahnhof an der Kreuzstraße errichtet werden und es ist dieser auch bereits fast vollständig gebaut; — deshalb ist die Commission der Ansicht, daß die, wegen des Schuges von Kehl, von der Landstraße, von der Brücke ohnehin nothwendige Rectifikation der Kinzig bei Kehl zuerst vorzunehmen und wenn sie sich bewährt habe, alsdann erst die Frage des Laufs der Kinzig zu entscheiden und wo die Ueberbrückung der Eisenbahn stattfinden solle — wenn eine solche Nothwendigkeit sich überhaupt wirklich herausstellte — und dieser Zeitraum von zwei Jahren wird mindestens Gelegenheit geben, Erfahrungen zu sammeln, ob dieser, durch die ohnedies nothwendige Rectifikation des Flusses ihm gegenüber über jede Ueberschwemmung erhobene Platz für seine definitive Verbeibehaltung wirklich so viele Beschwerden mit sich führt, als man behauptet.

Einen weiteren Uebelstand sieht die Commission darin, daß bei dem Uebergange über die Kinzig in der Richtung nach dem Zollgebäude, die Landstraße, welche durch die Rectifikation des Flusses bedeutende Veränderungen erfahren muß, nicht zugleich mit der Eisenbahn, sondern vielleicht ziemlich entfernt von ihr, übergehen kann und dadurch die Kosten ansehnlich vermehrt werden, abgesehen von dieser dem Verkehr überhaupt schädlichen Maßregel.

Wenn aber auch eine Verlegung später für nöthig er-

funden werden sollte, so würde doch jetzt schon feststehen, daß der nunmehr zum Bahnhof bestimmte Platz an dem Zollgebäude nicht der beste, wohl aber für alle unsere hier in Frage stehenden Interessen der schlimmste wäre.

Was in Kehl an Personen und Waaren von der Bahn abgeht oder auf ihr aufsteigt, geht auf der Achse weiter oder kommt auf ihr an; und uns dieses durch die Natur der Sache gebotene Verkehrsmittel zu sichern, ist für uns Pflicht, weil es dasjenige Mittel ist, welches den Ort durch den damit bedingten Aufenthalt im Zusammenfluß von vielen Reisenden und Waaren hauptsächlich befruchtet. Wir dürfen daher nichts thun, was das Verkehrsmittel der Beförderung der Reisenden oder Waaren nach Frankreich auf der Achse uns entzieht, oder was unsern Landesangehörigen es über Gebühr erschwert, an der Herüberführung des Verkehrs von Frankreich nach Kehl auf der Achse Theil zu nehmen.

Durch die Wahl des Bahnhofes, unmittelbar an der Kehler Rheinbrücke gelegen, würden wir aber unsern Umschlag in Kehl an Reisenden und selbst an Waaren wo nicht gänzlich verlieren doch wenigstens auf das Geringste herabdrücken.

Die Reisenden, die in Kehl mit der Bahn ankommen oder abgehen, werden meistens nach Straßburg oder von Kehl weiter ins Inland gehen. Führt nun die Bahn die Ersten bis an den Rhein, so etablirt sich der Omnibusdienst für die in Kehl abzuholenden Fremden in Straßburg. Die von da nach Kehl und auf die Bahn gehenden Reisenden werden natürlich auch durch jenen herübergebracht werden, der Bahnhof mag liegen wo er will. Richten wir aber den Abgang des Zugs von Kehl nach seiner Ankunft allda ein, so können wir selbst unsern Omnibus nach Straßburg die Herüberführung der Reisenden von dort aus sichern, welche sie dann als Rückfracht billiger mitnehmen können als die Straßburger Omnibus. Für die Fremden, welche in Kehl bleiben oder im Inland weiter gehen wollen, ist aber die Lage des Bahnhofes unmittelbar am Rhein die unzweckmäßigste, weil außerhalb Kehl und entfernt von seinen sonst so blühenden Wirthshäusern gelegen, die Fremden gezwungen sind, zu Fuß nach Kehl zurückzukehren. Doch sie können sich damit trösten, daß wir Deutsche als ein dem Ausland unterwürfiges Volk in unserer gottseligen Selbstverläugnung unsere Einrichtungen nicht nach unsern Interessen, sondern nach den Verlangen, Wünschen und Vortheilen des Auslands zu treffen pflegen.

Will man aber sagen, daß man den Abgang und die Ankunft des Zugs in Kehl als ersten und letzten so einrichten könne, daß die von Straßburg kommenden oder

dahin gehenden Reisenden Morgens schon in Kehl sein, oder Abends dorten bleiben müssen, so ist für diese Fremden der Bahnhof am Zollgebäude gleichfalls höchst unbequem gewählt.

Hat indessen hiernach für die in Kehl bleibenden Fremden der Bahnhof am Zollhaus erhebliche Nachtheile, hat Kehl hinsichtlich der in Kehl sich nicht aufhaltenden, abgehenden oder ankommenden Reisenden von ihnen lediglich keine Vortheile, werden solche alle dem Auslande zugewendet, so führt die Anlage des Bahnhofs am Rhein noch einen höchst erheblichen Nachtheil für das gesammte Landesinteresse mit sich, denn je näher wir den Bahnhof an den Rhein rücken, desto bequemer machen wir es den in die Schweiz Reisenden, unsere Bahn in das Oberland zu verlassen und ihren Weg auf der Strassburg-Basler fortzusetzen; desto mehr befördern wir die Hinüberleitung des Verkehrs nach Strassburg auf die uns ohnehin schon beeinträchtigende Nebenbahn und entziehen ihn der unsrigen, indem jene Reisende unsere Bahn verlassen und ihren Weg am jenseitigen Ufer fortsetzen werden.

Wir wollen in Kehl, als dem natürlichen Umschlag zwischen Deutschland und Frankreich, keine neue Erschwernisse dieses Umschlages schaffen, aber was uns die Natur der Sache an die Hand gibt, wollen wir behalten und benutzen, und dazu wollen wir wenigstens, die Vertreter der gezwungenen Aktionäre unserer Eisenbahn, keine 300,000 fl. ausgeben, damit der Umschlag in Kehl so wenig als möglich statt findet und Alles so schnell als möglich außerhalb Landes geleitet wird.

So nachtheilig die Anlage des Bahnhofs in Kehl am Rheine für den innern Landesverkehr an Reisenden ist, so werden diese Nachtheile doch noch durch die überboten, welche für den innerhalb Landes in Kehl eintretenden Waarenverkehr dann entstehen, wenn der Bahnhof an das Zollhaus kommt, denn der Expeditionshandel gieng durch die Anlage des Bahnhofs am Zollhaus unmittelbar am Rheine schlecht hin verloren.

Es besorgt dann der Strassburger Fuhrmann und Expeditur, welcher bei uns seine nach Deutschland gehenden Güter überall hin im Zollverein, selbst Transito durch dasselbe spediren und adressiren kann, ohne irgend Hilfe eines Kehler Expediturs, die Abladung seines Wagens und die Ausladung des Eisenbahnwagens. Als Rückfracht nimmt er seine angekommenen Waaren sogleich mit nach Hause, welche er sich direkt nach Strassburg hat adressiren lassen, statt daß sie bisher nach Kehl adressirt waren und von da nach Strassburg spedirt wurden, und somit geht für Kehl die Expedition nach Frankreich gänzlich verloren, welche

schon dadurch, daß alle dahin gehenden Güter an einen Strassburger Expeditur adressirt werden müssen, beschränkt genug ist. In dem Bahnhofs an der Kreuzstraße wird dieß nicht so seyn, denn sobald dieser und das Zollhaus an der Grenze etwa 25 Minuten aus einander gelegen sind, so findet für die bei uns eintretenden und austretenden Güter ein Abstoß statt. Was von Frankreich herüberkommt, muß am Zollhaus abgeladen und deklarirt werden. Soll es nun auf die Eisenbahn an der Kreuzstraße verführt werden, so verlangt diese Verführung die Vermittlung eines Kehler. Das Aufladen auf die Achse am Zollhaus, die Verführung an die Kreuzstraße, die Abladung dorten, die Ausladung auf die Bahn, alles das bedarf Zeit und Menschen und Aufsicht, die sich am besten ergibt, wenn es ein am Plage wohnhafter Handelsmann besorgt. Was am Bahnhof an der Kreuzstraße ankommt, muß dorten in Empfang genommen, abgeladen, revidirt, nach Kehl verführt, an das Zollhaus gebracht und von dorten über den Rhein geführt werden. Dazu ist abermals die Vermittlung der Kehler nöthig, und da die Kehler schon die Besorgung der Güter von Frankreich nach Deutschland übernommen haben, so fällt ihnen auch diese Vermittlung naturgemäß von selbst in die Hände. Mit andern Worten, es verbleibt ihnen ihre jezige Nahrung, die Expedition der Waaren von Deutschland nach Frankreich, von Frankreich nach Deutschland, und wenn und in wie fern der Waarenverkehr durch die Eisenbahn befördert wird, so wird die Expedition in Kehl noch blühender, und wir schaffen uns einen Handelsplatz von größerer Bedeutung, der seine wohlthätigen Einflüsse auf die ganze Umgegend weithin austreut, anstatt daß wir sonst das, was wir besitzen, zum Vortheil des Auslandes unterdrücken.

Es wird dieses wohlthätige Ergebnis aber auch den vortheilhaftesten Einfluß auf unsere Kehler Rheinschiffahrt ausüben. Da, wo der Wassertransport mit dem Landtransport an einem Platz zusammentrifft, bedingt einer den andern. Ueberantworten wir dagegen die Kehler Eisenbahngüter den Expediturs in Strassburg, so ziehen sie auf ihrem Rheinkanal auch die auf dem Wasser ankommenden Güter an sich, und unser Hasen in Kehl steht eben so leer, als die Magazine der Expediture allda. Unter Umständen kann aber hieraus ein Nachtheil nicht unbedeutender Art für unsere Oberländer Bahn erwachsen, denn da die Rheinschiffahrt von Kehl aufwärts immer schwieriger und noch schwieriger als von Mannheim nach Kehl wird, so kann sich der Güterverkehr auf dem Rhein in die Schweiz auf die Erreichung von Kehl beschränken, und von da an auf die Eisenbahn gehen. Liegt aber in Kehl unsere und in

Straßburg die Baseler Bahn zur Wahl des Verkehrs in die Schweiz in gleicher Gegend da, so wird der Verkehr mit den zu Wasser ankommenden Gütern sich dahin wenden, wo schon die Hauptspedition der Güter in die Schweiz sich befindet, und haben wir, wie oben gezeigt, durch die Wahl des Bahnhofes am Rhein die Kehler Expedition auf der Eisenbahn selbst ersickt, so werden wir vergebens erwarten, daß nunmehr die zu Wasser anlangenden Güter durch unsere ruinirten Kehler Expediturs auf unsere Bahn geleitet werden. Solche werden durch den Rheinkanal nach Straßburg ziehen, und von den so begünstigten Straßburger Expediturs auf ihrer Eisenbahn nach Basel verladen werden.

Alle diese beklagenswerthen Folgen liegen aber klar vor Augen und werden mit Gewißheit eintreten. Das sieht man in Frankreich recht wohl ein, und hat deshalb den Bahnhof der Straßburg-Baseler Bahn nicht an den Rhein, sondern an die vom Rhein abgewendete Seite verlegt. Das sieht man zumal in Straßburg ein, und verlegt deshalb den Bahnhof in die Stadt hinein, nicht aber an den Rhein, Kehl gegenüber, um sich unter allen Umständen, und selbst bei Erbauung der Pariser Bahn, und der Fortsetzung der Baseler Bahn nach Lauterburg den Verkehr in Straßburg zu sichern, den wir dagegen mit unvorsichtiger Hand von uns aus möglichst schnell und vollständig zu Wasser und zu Lande hinüberbefördern.

Abgesehen von der Grundlosigkeit der Behauptung im Allgemeinen, welche man geltend machen wollte, daß die Kehler Seitenbahn durch eine größere oder geringere Unbequemlichkeit am Bahnhof der Kreuzstraße wesentlich beeinträchtigt würde, können wir diesen mit aller Hoffnung eines großen Erträgnisses so anlegen, daß den Reisenden Alles geboten wird, was sie billiger Weise verlangen können, wozu die Kehler selbst in ihrem eigenen Interesse alles Mögliche beitragen werden. Ebenfowenig kann die Schwierigkeit der Verzollung ein Gewicht abgeben, denn die Unbequemlichkeit des allenfalls nöthig werdenden Dienstes von Zollbeamten kann doch wahrlich nicht das gesammte Landesinteresse in die Flucht schlagen.

Aber auch für den Waarenverkehr in Kehl wird keine Verminderung eintreten. Kehl ist seiner Lage nach gegenüber Straßburg an der Rheinbrücke der ganz natürliche und nothwendige Verkehrsplatz für Oberdeutschland und Frankreich, und da jetzt schon der Waarenverkehr zu Lande mit allen seinen größern Schwierigkeiten und Langsamkeiten durch Kehl geht, so ist nicht zu erwarten, daß bei schnellerer Beförderung der Waarenverkehr dadurch abnehmen werde, weil man bei dem Aufgang auf die Eisenbahn an

der Kreuzstraße einige Unbequemlichkeiten mehr habe, als an dem Zollhause. Ebenfowenig wird der Waarenverkehr zu Wasser die Bahnhofsanlage am Rhein erfordern; denn nur dann, wenn wir durch eine solche den Franzosen den Landverkehr überantworten, werden sie auch den Verkehr auf dem Wasser an sich ziehen. Allein die Eisenbahn, ein eben so sicheres als schnelles Verkehrsmittel, wird, wie jetzt schon die Landstraße, nun noch um so mehr die Wasserstraße überflügeln.

Zu allen den gegen die Anlage des Bahnhofes am Zollhause sprechenden Gründen kommt aber noch ein weiterer höchst wichtiger Grund. Wenn wir unsern Bahnhof am Zollhause anlegen, so legen wir ihn geradezu unter die Kanonen der Borwerke von Straßburg und setzen uns der Gefahr aus, daß das feindliche Geschützfeuer den Bahnhof mit unserem Betriebsmaterial zusammenschießt, und uns damit die Mittel entzieht, unsere Bahn bis nach Kehl zu unsern strategischen Operationen zu benutzen.

So schlimm dieser Erfolg ist, so ist er doch nicht der schlimmste.

Will Frankreich unsere Eisenbahn zu seinem Einbruch in Deutschland benutzen, so kann es dieses nicht, wenn es nicht unser Betriebsmaterial besitzt, weil das seinige von dem unsrigen verschieden ist. Dieses unser Betriebsmaterial führen wir ihm aber im Bahnhause am Zollhause unter seine Kanonen, ja selbst unter sein Flintenfeuer. Wir machen es ihm aus schuldiger Rücksicht für seine wohlmeinenden Absichten gegen Deutschland ganz bequem, sich desselben zu bemächtigen. Wir überantworten es ihm selbst, und sollten doch wohl meinen, daß wir damit unsere Pflichten gegen das gemeinsame deutsche Vaterland nicht gerade auf das Beste erfüllen. Es mag seyn, daß auch der Bahnhof an der Kreuzstraße noch im feindlichen Feuer steht, aber eine halbe Stunde einwärts gelegen, liegt er doch nicht so unmittelbar unter dem feindlichen Feuer. Hier kann noch durch feste Mauern die erste Beschiesung ausgehalten, Zeit zur Zurückbringung des Materials gewonnen werden. Hieher können noch deutsche Truppen zur Abwehr des Angriffs herbeigeführt werden, und hierhin muß der Bahnhof angelegt werden, wenn wir uns in dem deutschen Vaterland unsere Bahn und ihre Benutzung im Falle des Kriegs erhalten wollen. Hieher können wir alsdann alle guten Deutschen führen, und können ihnen, wenn sie sich über einige Unbequemlichkeiten der größern Entfernung von Straßburg beschweren, alsdann sagen, daß wir dieses in schuldiger Rücksicht für Deutschland thaten, und

daß wir unsere Bahnen nicht für Frankreich, nicht für den französischen Handel und nicht für die französische Armee bauen wollten.

Wenn es nach allem dem uns wenigstens ganz unzweifelhaft feststeht, daß die Wahl des Bahnhofes am Rheine eine in jeder Beziehung unglückswangere, höchst verderbliche ist, so haben wir Ihnen noch darüber zu berichten, durch welcherlei Mittel dieses wahrhaft öffentliche Unglück abzuwenden ist. Sie sind einfach und liegen in der Benutzung unserer verfassungsmäßigen Befugnisse.

Die Bahn wird aus den Landessteuern gebaut. Schon dadurch haben wir eine nicht geringe Einwirkung auf ihre Ausführung, und nachdem noch in Anerkennung dessen das Gesetz vom Jahre 1838 für jede Budgetperiode uns die Vorlage dessen zusagt, was in ihr auf den Bahnbau zu verwenden ist, so kann es in keiner Weise bezweifelt werden, daß wir ganz speziell, wie es ohnedies unser Steuerverwilligungsgesetz mit sich bringt, zu den einzelnen Bahnbauten unsere Zustimmung zu geben haben. Dieses ist nun sogar gerade in Beziehung auf den Bahnhof in Kehl an der Kreuzstraße bereits geschehen. Schon im Jahre 1841 und im Jahre 1842 haben wir die Verwendungen für diesen Bahnhof gutgeheißen, also ihn selbst in Uebereinstimmung mit der Regierung genehmigt und daß nun die Regierung nach Vereinbarung eines so bedeutenden Baues mit uns nicht einseitig davon zurückgehen, und nicht für sich allein aus eigener Machtvollkommenheit über die Verwendung der Landessteuern, die sie nicht besitzt, einen ganz andern Bau beschließen kann, ist klar und gewiß. Wohin, fragen wir, sollte es mit unsern verfassungsmäßigen Rechten kommen, was wäre unser Steuerverwilligungsgesetz anders, als ein leerer Schall, wenn wir zu allen Schritten und Maßregeln der Regierung über die Verwendung der Landessteuern nur ja zu sagen haben, und wenn wir die klarste Verletzung der Landesinteressen nicht damit unmöglich machen könnten, daß wir dazu unsere schweren Steuern nicht hergeben, und die dafür verlangten Landesgelder nicht verwilligen?

Verwilligen wir daher zu dem Bau des Bahnhofes in Kehl an das Zollhaus, an den Rhein unter die Kanonen von Frankreich keine Gelder. Beharren wir auf der Anlegung desselben an der Kreuzstraße, und hoffen wir, daß die Gr. Regierung sich von den guten Gründen dieses Beschlusses überzeugen und ihre getroffene Wahl des Bahnhofes am Zollhaus fallen lassen wird.

Dieser Beschluß wird der ersten Kammer mit den übrigen Beschlüssen über das Eisenbahnbudget seiner Zeit mitgetheilt werden. Da jedoch die Gr. Regierung bereits in der Ausführung des nachtheiligen Vorhabens begriffen ist, so wird es zweckmäßig sein, von dem gefaßten Beschluß alsbald dem Gr. Staatsministerium vorläufige Mittheilung zu machen, damit man abseits des betreffenden Ministers wisse, daß man in jeder Fortsetzung der Arbeiten für den Bahnhof am Zollhaus seine persönliche Verantwortlichkeit einsetzt. Und diese persönliche Verantwortlichkeit werden wir, wenn man dortseits auf dem verderblichen Vorhaben beharren wollte, in Anspruch nehmen, denn dazu sind wir in unserm Steuerverwilligungsgesetz befugt, und dazu sind wir zur Wahrung der Interessen des Landes, zur Abwendung von Nachtheil von ihm aufgefordert. Halten wir fest an unsern Rechten, wahren wir den Vortheil des Landes, dann haben wir Niemanden zu scheuen.

Damit haben auch die an uns gewiesenen Petitionen über diesen Gegenstand ihre Erledigung gefunden.

(Die Diskussion folgt.)

Am Schlusse der Diskussion wird der erste Theil des Commissionsantrages „die zur Anlegung des Bahnhofes am Zollgebäude verlangten Gelder nicht zu bewilligen,“ angenommen; der zweite Theil desselben: „auf der definitiven Anlage des Bahnhofes an der Kreuzstraße zu beharren,“ verworfen; dagegen wird der von dem Abg. Schmidt beantragte Zusatz: „mit dem Bau eines definitiven Bahnhofes bis zur nächsten Budgetperiode zuzuwarten, bis die Zeit gezeigt habe, an welchen Platz — mit Ausschluß des Platzes am Zollhause — die Anlage rathlich sei,“ — angenommen.