Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Landtags-Zeitung. 1833-1846
1844

136 (9.5.1844)

Visual Library

Zweites Abonnement.

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 jedes folgend Abonnement zu erneuern.

Landtags-Zeitung.

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

[Nr. 136–138.] Verhandlungen der II. Kammer der badischen Stände i. J. 1844. [9. Mai.]

Herausgegeben von den Abgeordneten

Bassermann, Baum, Bissing, Gottschalk, v. Itzstein, Kuenzer, Mathy, Rindeschwender, Sander, Welcker, Weller und Anderen.

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

Commissions-Bericht über die den Bau und Betrieb der Main-Neckar-Eisenbahn betreffenden Staatsverträge, sodann über die dahin bezüglichen Petitionen der Städte Weinheim und Ladenburg und der Gemeinde Seckenheim.

(Schluß.)

Zur Zeit hat die Regierung mit den fremden Staaten nichts vereinbart, was der Zustimmung der Stände benöthigt wäre, nachdem die Vollmacht vom 6. September 1842 vorliegt; sie hat sich in den Schranken dieser Vollmacht gehalten, und somit ist auch schlechterdings kein nur einigermaßen haltbarer Grund vorhanden, die Staatsverträge zur ständischen Zustimmung zu reklamiren.

Die Regierung hat nichts gethan, als wozu sie durch die dispositiven Worte der Vollmacht befugt war, und es kann somit das Verfahren der Regierung vom staatsrechtlichen Gesichtspunkte aus nicht angefochten werden. Von den der Vollmacht einverleibten Empfehlungen und Wünschen werden wir später reden.

Wie aber — ruft man uns vielleicht zu — habt Ihr vergessen, daß eine Verfassungssache in Mitte liegt, daß es sich um nichts Geringeres, als um die Abtretung eines Stücks vom Territorium des Großherzogthums Baden, daß es sich um die Veräußerung von Rechten der Krone, daß es sich um Konstituirung von Staatsrechtsdienstbarkeiten handelte, als der Beschluß vom 1. September 1842 in dieser Kammer zu Stande kam, und daß hierzu die gesetzliche Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen nöthig war, während die Vollmacht mit 30 gegen 27 Stimmen votirt wurde? — Wir antworten hierauf: Wenn Eure Voraussetzungen richtig sind, daß ein Gesetz in Frage ist, das die Verfassungsurkunde ergänzt, erläutert oder abändert, so ist zu dessen Gültigkeit nach §. 64 der Verfassung eine Mehrheit von zwei Dritteln der anwesenden Ständeglieder einer jeden Kammer nothwendig, aber wir erwarten vor Allem von Euch den Beweis des Vorhandenseins solcher Voraussetzungen. —

Bevor wir die staatsrechtliche Frage verlassen, drängt es uns zu der Bemerkung, daß, wenn selbst, wie es aber gewiß nicht der Fall ist, die Regierung bei der Verabredung rücksichtlich des gemeinschaftlichen Bahnbetriebs weiter gegangen sein würde, als sie die Adresse vom 6. September 1842 legitimirte, jeder Tadel wegen überschrittener Form durch das Gewicht der materiellen Güte dieser Stipulation, wodurch unserm Einfluß weit über die Landesgrenze hinaus bis in den Bahnhof in Frankfurt Geltung verschafft wird, niedergedrückt werden müßte. Diese Ausdehnung unserer Befugnisse wiegt weit schwerer, als die an die Gemeinschaft dafür gegebenen Opfer.

§. 5.

Zur zweiten Frage:

Hierüber ist schon viel geschrieben worden, Zeitungsartikel und eigene Broschüren haben die Frage abgehandelt, mit verschwenderischer Freigebigkeit Lob und bittern Tadel gespendet; in Ihren Händen, meine Herren, befindet sich der Commissionsbericht der ersten Kammer, die gründliche ausführliche Arbeit eines ausgezeichneten Staatsmannes und Gelehrten. Dieser Bericht weist nach, daß in den getroffenen Verabredungen nur ein den Interessen des Landes zuträgliches Ereigniß zu erblicken sei; die Abtheilung Ihrer Commission, für welche ich Bericht zu erstatten die Ehre habe, ist nach reifer Erwägung aller Verhältnisse zu demselben Schlusse gelangt. Sie werden es billigen, meine Herren, wenn wir, uns im Allgemeinen auf den reichen Schatz der Argumentation des Berichts der ersten Kammer beziehend, nur wenige uns besonders erheblich scheinende, zum Theil auch neue Momente anführen.

(Volkswirthschaftlich.)

Die Verträge müssen vor Allem vom volkswirthschaftlichen Gesichtspunkt in's Auge gefaßt werden, und hier gilt es vorzugsweise der Zugsrichtung. Diejenige, welche

den meisten Interessen entspricht, ist die beste; dieser Satz wurde von unserer Regierung bei den Unterhandlungen festgehalten und praktisch gemacht.

Die frühere Ansicht, Verbindung von Hauptpunkten in direkter Linie, war als irrig erkannt aufgegeben. — Die Bahn möglichst volkreichen Landstrichen, nicht nur den Haupt- und Handelsstädten, sondern auch den Landstädten, Flecken und Dörfern zuzuführen, immer aber mit Beachtung der Rücksicht, daß dadurch der größere Verkehr nicht unverhältnißmäßig belästiget wird, — das sind die jetzt leitenden obersten Grundsätze, nach welchen beim Eisenbahnbau überall verfahren wird, und denen auch bei dem vorliegenden Uebereinkommniß der kontrahirenden Staaten in vollem Maße gehuldigt wurde. Die Bahn, indem sie, statt durch Sümpfe und Wälder zu ziehen, sich der Bergstraße nähert, gewährt der dichten Bevölkerung dieses paradiesischen Landstrichs die bequeme Benutzung des Schienenweges, insbesondere auch zum Verkehr mit Mannheim und Heidelberg, wo die Produkte jener Gegend abgesetzt und das zu den tausend Bedürfnissen des Lebens Nöthige erstanden wird. Man ist darüber einig, daß die Bevölkerung der Bergstraße, namentlich des badischen Gebietes, durch die Veränderung des Bahnzuges wesentlich gewonnen habe, man ist erfreut, daß insbesondere auch die Haupt- und Universitätsstadt Heidelberg sowohl für ihren bedeutenden Handel als auch rücksichtlich des Personenverkehrs dadurch sichtbar begünstigt ist, man gönnt den Bewohnern des romantischen gewerbsthätigen Neckarthales den Vortheil, der nordischen Bahn um 4¼ Stunde näher gerückt zu sein, aber! — man fürchtet für Mannheim! Alles gewinnt, ruft man aus, aber auf Kosten Mannheims, die Gesammtheit zieht einen Wechsel auf Mannheim, wofür diese Stadt keine Deckung erhält, sie muß ihn einlösen mit der Gefahr des Welkens der Blüthe ihres Handels!

Diese Besorgnisse halten wir für höchst übertrieben, ja für völlig ungegründet, und diese unsere Meinung müssen wir rechtfertigen.

§. 6. (Mannheim a. Lokalverkehr.)

Anlangend zunächst den Lokalverkehr, so zeigt ein Blick auf die Landkarte, daß Mannheim durch die gewählte Zugslinie nur gewinnen kann; es gewinnt durch die Annäherung Ladenburgs und Schrießheims mit der Bergstraße und ihren Thälern von da bis Weinheim, während es den Verkehr mit den Orten zwischen der Bahnlinie und dem Rheine und jenseits des Rheines in bisheriger Weise behält. Es wird mit dieser Linie ein längst gefühlter Mangel gehoben, und dem kleinern Verkehr in seinen manchfaltigen Zweigen unverkennbar ein Zuwachs verschafft. Keine andere Linie vermochte dieses zu leisten. Der direkte Zug von Weinheim über Schrießheim nach Heidelberg hätte die Bergstraße dem Rhein und damit Mannheim völlig entfremdet, und die Bahnrichtung von Darmstadt in gerader Linie nach Mannheim oder von Heppenheim oder Weinheim dahin über Virnheim, würden der Stadt Mannheim Bevölkerungen zugeführt haben, welche ihr auch bei der jetzigen Zugsrichtung verbleiben; ein neuer Lokalverkehr, wie es jetzt geschieht, würde der Stadt somit nicht verschafft worden sein.

Von der Macht der Gründe überwältigt, geben die Gegner der vermittelnden Linie den Nutzen durch den Lokalverkehr zu; aber, rufen sie aus, wer ersetzt uns die commerziellen Nachtheile, welche jenen Nutzen hundertfach verschlingen.

(b. Handel.)

Hiemit haben sie den Krieg auf ein Feld geführt, wo man mit mathematischen Beweissätzen den Feind zu schlagen nicht vermag; in diesem Kampfe tröstet der Gedanke, daß den Gegnern eben auch keine Freikugel auf das rechte Ziel zu Gebote steht und ihnen eben so wenig wie uns eine Frage an das Schicksal offen ist. Wir gestehen, daß wir auf die Geschicklichkeit, alle Eventualitäten mit Prozenten ab- und vorzuwiegen, keinen Anspruch machen, aber einige auf thatsächlichen Verhältnissen ruhende Momente dienen uns als Leitstern durch die Nebel der Conjuncturen des Handels.

Die Prüfung der kommerziellen Frage fordert eine spezielle Kenntniß der Verhältnisse, sie kann nur ein Mann vom Fache besitzen, und unserer Ausführung liegen zum großen Theil bei Sachverständigen erhobene Notizen zum Grunde. Nicht Jeder fühlt sich berufen, die Handelswege nach der Zahl der Wagen oder Schiffe, nach der Gattung der Waaren, die sie zuführen, nach den quantitativen Verhältnissen derselben unter sich zu erfragen, ob ferner die Masse der Konsumtionsgegenstände mehr der einen oder der andern Richtung angehören. Es bedarf aber eines tiefen Blickes in diese Verkehrsverhältnisse, um zu der Ueberzeugung zu gelangen, daß es nicht auf den Handelsstraßen nach Frankfurt, Leipzig, Bremen und Hamburg, sondern ganz vorzüglich auf dem Rheine war, auf welchem in neuerer Zeit Mannheim eine früher nicht gekannte Handelsthätigkeit erlangt hat. Die Aufhebung der Stapel- und Umschlagrechte auf dem Rheine führte Mannheim die ersten direkten Ladungen aus den Seehäfen zu, machte Mannheim diesen Strom dienstbar. Mit der Verdrängung des künstlichen naturwidrigen Stapels und Umschlags traten die naturgemäßen Stromverhältnisse in ihre Rechte, und sie machten sich geltend. Die billigsten Ladungen in Schiffen von 4—5000 Centnern kommen direkt

von Holland nach Mannheim; von da rheinaufwärts setzt der stärkere Fall bei geringerem Fahrwasser der Fortschaffung von solchen Lastenquantitäten in einem Fahrzeuge Hindernisse entgegen, die größern Schiffe sind deßhalb gezwungen, in Mannheims Hafen auszuladen, oder auf Fahrzeuge von geringerer Einsenkung zu lichten; nicht minder ist dieses der Fall bei Ladungen, welche auf dem Neckar ihrer weiteren Bestimmung zugeführt werden, und damit ist für Mannheim ein natürlicher Stapel gebildet.

Mit diesen Vortheilen des direkten Waaresbezuges überflügelte die Wasserstraße die Kokurrenzstraßen von Bremen, Hamburg und Leipzig, auf welchen früher die großen Massen von Kolonialwaaren nach dem Hauptmarkt Süddeutschlands, Frankfurt am Main, strömten, nach welchem überlegenen Handelsplatz sich alle Geschäfte wendeten, und es trat Mannheim mit den durch alte Stapelrechte früher bevorzugten Haupthäfen am Mittel- und Unterrhein — Mainz und Köln — aus denen wir sonst, was an überseeischen Artikeln aus und über Holland zu uns gelangen sollte, erhielten, in ernste Mitbewerbung. Mit dem Augenblicke der Befreiung der Wasserstraße von ihren künstlichen Fesseln, insbesondere auch mit dem Vollzug der polizeilichen Vorschriften der Convention von 1831 zur Sicherung der Rheinschifffahrt und des Handels, war der große Waarenverkehr für Süddeutschland in eine andere Phase getreten, die Alleinherrschaft Frankfurts und der Haupthäfen am Mittel- und Unterrhein war gebrochen und ein beträchtlicher Theil der Waarengeschäfte jener Plätze ging an die oberen Rheinhäfen, hauptsächlich aber an Mannheim über; das ganze Großherzogthum, Würtemberg und die Schweiz nahmen in Empfang, was Frankfurt, Mainz und Köln entzogen wurde. Die Waarenhändler in Mannheim und verhältnißmäßig jede obere Gegend beziehen nun die Waaren des großen Verkehrs billiger als Frankfurt; warum? weil die Fracht von Holland nach Mannheim niederer ist, als von Holland nach Frankfurt, und weil somit der letztere Platz mit unserem Mannheim nicht konkurriren kann.

Damit erklärt sich der große Waarenzug nach und über Mannheim und dadurch hat sich an diesem Platz ein Eigenhandel gebildet, den man sich früher nur in Frankfurt, Mainz und Köln möglich dachte; nicht nur finden sich in Mannheim die Niederlagen für die dichte wohlhabende Bevölkerung seiner Umgegend, sondern es versorgt auch das ganze Großherzogthum, einen Theil von Würtemberg, Baiern und der Schweiz mit seinem Kolonialwaarenbedarf.

Der Großwaarenhandel Mannheims ist dermalen so bedeutend, daß wir diesem Platze für diese Handelsgattung die Ebenbürtigkeit mit Frankfurt vindiziren, wenn wir letzterer Stadt auch gerne für Ellen- und Schnittwaaren und andere Meßartikel aller Art, so wie für Papier- und Geldgeschäfte den Vorrang in hohem Maße einräumen.

Ja, ruft man uns zu, und dieses herrliche Gedeihen Mannheims, findet es eine Pflege in dem Eisenbahnvertrag? wird an seine Stelle nicht bald ein durch Palliative nicht zu beseitigendes Siechthum treten? Getrost erwidern wir in voller Ueberzeugung: Nein, keineswegs! Wer Zweifel hegt, mache sich vertraut mit den neugeschaffenen Dampfschleppschifffahrtsgesellschaften, und er wird zur Ueberzeugung gelangen, daß diesem neuen Beförderungsmittel die Waarenmassen verbleiben werden.

In frühern Jahren forderte der Waarentransport von Holland bis Mannheim zu Wasser einen Zeitraum von durchschnittlich drei Monaten. Die Aufhebung der gezwungenen Stapel und Umschläge, die Instandsetzung der Leinpfade und die Hinwegräumung der Hemmnisse aus der Wasserfahrbahn (§. 67 der Convention von 1831) hatten zur Folge, daß der Zeitaufwand zu gedachter Reise auf drei bis vier Wochen herabsank; von dem Betrieb des neuen Schleppdienstes ist eine Minderung auf acht bis zehn Tage zu gewärtigen.

Aber man fürchtet die Konkurrenz von Bibrich oder Mainz über Frankfurt oder auch von Mainz auf der von der Mainspitze direct herzustellenden Bahn über Darmstadt und Heidelberg. Gewiß ohne Grund, seit die Stromzustände nicht mehr sind, wie sie 1828 Rau in seiner Volkswirthschaftspflege §. 279, Note a, beschreibt, wornach unter Anderen es nicht rathsam war, oberhalb Mainz mit einer 2500 Centner übersteigenden Ladung zu fahren; die Stromverhältnisse auf der Strecke zwischen Bingen und Mannheim sind jetzt so günstig, daß auf dieser Strecke etwa die halbe Dampfkraft zum Schleppen im Vergleich zum Oberrhein sowohl, als, was von besonderer Bedeutung ist, zur Gegend zwischen Koblenz und Bingen erforderlich ist. Wie sollte unter diesen Umständen ein Frachtwechsel bei Biberich oder Mainz, dort wo der Handel erst noch zu gründen ist, hier, wo man, um zur Eisenbahn zu kommen, den Rhein überschreiten muß, der Verschiffung bis Mannheim vorgezogen werden?

Erregen die Verkehrsbeziehungen Mannheims von Norden her keine Bedenken, so eröffnet eine Betrachtung des Verkehrs nach dem Süden für den Handel der Stadt die besten Hoffnungen. Ist erst die Eisenbahn bis Basel vollendet, dann verlassen voraussichtlich bei Mannheim die holländischen und belgischen Güter die Wasserstraße, indem Versender und Empfänger den sichern und in längstens zwei Tagen zu bewirkenden Transport auf der Eisenbahn,

dem Kampfe mit den Schwierigkeiten der Schifffahrt auf dem Oberrhein vorziehen werden, und damit wachsen Mannheim wieder die Vortheile eines natürlichen Umschlages zu, es eröffnet sich seiner Betriebsamkeit eine neue Quelle; daß diese Quelle nicht abgeleitet wird, liegt, wie weiter unten ausgeführt, in der Hand der Regierung, welche sicherlich die Interessen der ersten Handelsstadt des Landes nie aus dem Auge verlieren wird, wohl erkennend, daß sie mit deren Pflege zugleich dem ganzen Lande dient.

Dem Waarenzug, der mittelst des Rheins über Mannheim von Norden nach Süden sich bewegt, steht jener zur Seite, der die umgekehrte Richtung nach Belgien oder Holland verfolgt. Auch für ihn bleiben die Vortheile Mannheims nicht nur erhalten, nein, sie können vielmehr durch die badische Landesbahn nur gesteigert werden.

Der Beleuchtung des bisherigen Mannheimer Handelsverkehrs zu Wasser müssen wir eine solche, rücksichtlich des Waarenzuges zu Lande anreihen. Dort sahen wir den großen Verkehr durch die Massen der Kolonialwaaren, hier finden wir andere Artikel, es sind hauptsächlich die reichen Produkte der Landwirthschaft, Wein und Tabak. Diese Produkte (abgesehen von deren Transport zu Wasser, der begreiflich über Mannheim geht) werden ihrer Bestimmung nach dem Norden von Mannheim aus auf der Eisenbahn folgen, gleichviel ob diese über Birnheim nach Weinheim oder Heppenheim, ob sie direkt nach Darmstadt, oder ob sie über Ladenburg zieht; der Absatz dieser Gegenstände wird sich in dem Maße mehren, als die Bahn nach Norden fortschreitet, und insbesondere, wenn sie in der projektirten kürzesten Richtung über Aschaffenburg und Bamberg den Zug nimmt. Die Manufakturgegenstände aus dem Norden werden denselben Weg nach Mannheim finden, ohne daß eine Beherrschung des Transports durch Frankfurt nothwendige Bedingung wäre; diese Bedingung wäre jedenfalls nicht in dem Umstande zu suchen, daß die von Norden führende Bahn, welche sich zu Frankfurt an die Neckar-Main-Bahn anschließt, mit dieser gleiche Spurweite hat.

Fassen wir nun noch den Waarenverkehr von Frankfurt nach Basel und umgekehrt, über Heidelberg und Mannheim in's Auge. Die Gegenstände dieses Transports sind der Regel nach Waaren von hohem Werthe, aber quantitativ nicht bedeutend; Artikel des allgemeinen Verkehrs, Zucker, Kaffee und dergleichen finden Sie nicht auf dieser Route; es sind größtentheils die Fabrikerzeugnisse von Nord- und Mitteldeutschland (Sachsen, Thüringen 2c.) einerseits, und der Schweiz andererseits, welche sich auf dieser Route begegnen. Dazu kömmt die italienische Seide, deren bedeutendste Sendungen übrigens auf der Wasserstraße England zugehen. In den Transport jener Waaren theilte sich bisher (so weit sie nicht dem Dampfboot anvertraut wurden) der Packwagen der Post und das Frachtfuhrwerk; in neuerer Zeit ging der Landtransport auch auf der Elsässer Eisenbahn bis Straßburg, wo sie den Weg zu Wasser fortsetzten. Ist unsere Eisenbahn bis Basel fertig, so werden diese Kolli von demjenigen vereinsländischen Handelsplatze zur Weitersendung zugehen, welcher die prompteste Bedienung unter gleichmäßigem Spesenaufwand verspricht; es steht die Wahl zwischen Kehl, Mannheim, Heidelberg und Frankfurt; und Mannheim wird unverkennbar mit entschiedenem Vortheil konkurriren können, und damit sich dieser Stadt eine neue Erwerbsgelegenheit darbieten. Solche auszubeuten, ist Sache der intelligenten Spekulation, die Zugsrichtung der Eisenbahn nach Norden ist dabei ohne allen Einfluß. Seit ein regelmäßiges Eilfuhr-Institut in Mannheim mit trockenen Ladeplätzen besteht, hat sich der Waarentransport, der sich auf der Bergstraße bewegte, mehr Mannheim genähert, besonders der Ergänzungen wegen; was die Eilfuhren brachten, wird um so eher auf der Eisenbahn anlangen, sei es zur Niederlage in Mannheim, zur Vertheilung in der Nachbarschaft, oder zum Weitertransport rheinabwärts, und das Vermittlungsgeschäft, welches allerdings von großer Bedeutung ist, indem es nicht nur viele Menschen, besonders der niedern Klasse, nährt, sondern gleichzeitig auch den Eigenhandel fördert, dieses Vermittlungsgeschäft wird nicht leiden, in so fern die Spedition in dermaliger Weise überhaupt fortgetrieben und nicht durch dienstliche Einrichtungen der Bahnen selbst ersetzt wird.

Die Adern, welche dem Handelsplatz Mannheim dermalen die Geschäfte zuführen, wird es behalten, und dazu sein Verkehr nach dem Norden durch die neue Eisenbahn begünstigt werden.

Nicht schwieriger und nicht leichter ist der Uebergang von der Station Mannheim und von der Station Heidelberg auf die Mainneckarbahn, ob diese Bahn sich in ersterem oder in letzterem Orte endigt. Wer die Vertragsbestimmungen nicht kennt, vermag es nicht zu sagen, wo die gemeinschaftliche Bahn ausläuft, ob hier oder dort, denn Güter-, Vieh- und Menschentransport wird hier ganz so gehandhabt, wie dort, und für den Verkehr ist es ganz gleichgültig, ob der Vereinsbahnhof in Heidelberg oder in Mannheim ist.

Dieses günstige Verhältniß wurde dadurch erreicht, daß bei der Einmündung der Mannheimer Bahn in die gemeinschaftliche Bahn bei Friedrichsfeld kein Dienstwechsel und damit auch kein gezwungener Wagenwechsel stattfindet.

Der Wagen, welcher z. B. die von Mannheim nach Frankfurt bestimmten Personen, Güter und Thiere von Mannheim nach Friedrichsfeld bringt, wird dort an den gleichzeitig von Heidelberg eintreffenden Convoi durch einen ganz einfachen Handgriff angehängt und bringt seine Ladung direkt nach Frankfurt, gerade so, wie der mit dem Heidelberger Transport abgehende Wagen die seinige. Auf ähnliche Weise wird es bei der Fahrt vom Norden nach Mannheim gehalten; bei der Ankunft auf der Station Friedrichsfeld werden die Wagen, auf denen sich die nach Mannheim reisenden Personen oder bestimmten Güter ꝛc. befinden, vom Convoi der Gemeinschaft ab- und einem bereit stehenden Mannheimer Locomotiv angehängt, und gleichzeitig mit der Einfahrt jenes Convois im Bahnhof zu Heidelberg wird auch die Ankunft des Mannheimer Zuges auf der Mannheimer Station bewerkstelligt.

Wollte die hessische Kammer durch ihr Votum eine direkte Verbindung der Bahn mit Mannheim abschneiden, so dürften ihre Erwartungen durch den getroffenen Ausweg kaum befriedigt sein!

Der bedeutende Handelsplatz Mannheim wird unter allen Verhältnissen seine Anziehungskraft nicht verläugnen. Wo viele und große Geschäfte gemacht werden, knüpfen sich neue Verbindungen leichter an, als wo dieses nicht der Fall ist; jeder Gefahr kann aber durch Gleichstellung der Eisenbahnfracht für die Güterversendung von Mannheim und Heidelberg zu jeder Zeit vorgebeugt werden.

§. 7. (c. Personenverkehr.)

Daß der Handel Mannheims durch die Richtung der Eisenbahn nicht bedroht ist, auf keinen Fall mehr, als wenn die Bahn die direkte Richtung nach Darmstadt erhalten haben oder unmittelbar von Heppenheim oder Weinheim nach Mannheim geführt worden sein würde, ist doch wohl kaum zu bezweifeln.

Widmen wir nun auch dem Personenverkehr eine kurze Betrachtung.

Jetzt schon treten die Schienenwege an die Stelle der gewöhnlichen Landstraßen, auf denen der Reisende sein bestimmtes Ziel verfolgt, das die Mehrzahl mit geringstem Geld- und Zeitaufwand zu erreichen trachtet; ist dieses Ziel Mannheim, so gelangt der Reisende von Süden nach Norden auf die bequemste Weise dahin, ist es aber Mannheim nicht, dann wird er jetzt diese Stadt allerdings nicht berühren, er würde sie aber auch nicht berührt haben, wenn die Bahn von der Bergstraße direkt dahin geführt worden sein würde; er würde, den Umweg verwünschend, im Bahnhofe vor Mannheim von einem Wagen in den andern gestiegen und sich nicht länger verweilt haben, als bis die Glocke den Abgang des nächsten Wagenzugs auf der von ihm beabsichtigten Route signalisirte. So ist es überall, wo kein natürliches Verhältniß zum Aufenthalt vorliegt oder einladet, so ist es z. B. in Mecheln, dem Sitz des Centralbahnhofs Belgiens, wo täglich Tausende ankommen, aber nicht um in dieser Stadt zu bleiben, sondern um dem Convoi von Brüssel, Ostende, Antwerpen oder Köln zuzueilen.

Natürlichen Anlaß zum Aufenthalt gewährt nun Mannheim allerdings selbst, abgesehen vom Wechsel der Wasserfahrt mit der Eisenbahn; er liegt in seinen Anstalten, seinen manchfachen Reizen, seiner Bevölkerung; jedenfalls gewinnt es durch die vermittelnde Linie, wie schon oben gezeigt, die Bewohner der Bergstraße, welche ihm der direkte Bahnzug nicht zugeführt haben würde; kommt aber die Eisenbahn vom Norden über Bamberg nach Frankfurt zu Stande, und ist erst die Bahn von Ludwigshafen über Metz nach Paris hergestellt, alsdann sieht Mannheim rücksichtlich des Personenverkehrs einer neuen Aera entgegen, die Bahnen jenseits und diesseits des Rheins führen ihm eine Masse Reisender zu, welche die natürlichen Verhältnisse zum Aufenthalt in der Stadt einladen.

§. 8.

Dem ruhig Prüfenden ist es in der That räthselhaft, wie die im Staatsvertrag bestimmte Zugsrichtung in so hohem Grade die Ungunst von einer Seite her auf sich ziehen mochte, denn daß es mit den Erwartungen

entweder gar keine Eisenbahn von Mannheim nach Frankfurt, oder wenn eine solche hergestellt wird, den Bahnhof auf dem rechten Neckarufer bei Mannheim,

nicht wohl Ernst sein konnte, müssen wir bona fide annehmen.

(Von Weinheim direkt nach Mannheim.)

Aber Ernst scheint es allerdings zu sein mit der Forderung, daß die Bahn, wenn sie nun doch einmal der Bergstraße bis Weinheim genähert werden sollte, von dort aus nach Mannheim zu führen war.

Mannheim würde damit erreicht haben, daß jede Person, jedes Stück Vieh und jeder Waarenballen, vom Norden nach Süden oder umgekehrt, mit einem Umweg von drei Stunden hätte über Mannheim passiren müssen, ohne Zweifel würde diese Stadt hierdurch auf Kosten der Allgemeinheit und zum speciellen Nachtheil Heidelbergs Einiges gewonnen haben, sicherlich aber nicht lange.

Zuerst ein schneller und bequemer Transportdienst mit Omnibus auf der schönen Bergstraße von Weinheim nach Heidelberg, und bald hernach eine directe Eisenbahnverbindung zwischen diesen Orten würde mit dem Wahrnehmen

der vielen Nachtheile, welche die vermittelnde Ladenburger Linie nicht hat, den Jubel Mannheims stark gemäßigt haben.

Für kleine lukrative Eisenbahnstrecken fehlt es nirgends an Aktienunternehmungen, es bietet sich dabei ein willkommenes Feld für die Agiotage dar; eine Aktiengesellschaft für die Verbindungsbahn von Weinheim nach Heidelberg und dieser die Konzession würde nicht gefehlt haben. Oder glaubt man wohl, die Stände würden dem damit verknüpften Interesse eines berücksichtigungswerthen Landestheiles und dem des großen Verkehrs mit einem Veto entgegengetreten sein und die Regierung gerechte Anforderungen zurückgewiesen haben?

Nimmermehr! Mit dem direkten Bau von Weinheim nach Mannheim (und Weinheim will man doch jetzt nicht mehr ausschließen) war ein Umweg von 4¼ Stunden für den Verkehr von Norden nach Süden und damit ein unnatürliches Verhältniß gegründet, welches die Eventualität der directen Bahnverbindung von Weinheim nach Heidelberg im Schoße trug. Wir geben zu, daß Mannheim der Zug von Weinheim aus mehr gefrommt haben würde, als die vermittelnde Linie über Ladenburg, aber mit Belastung Heidelbergs, dem der gewohnte Verkehr der Bergstraße entzogen worden wäre, und zum Nachtheil des großen Verkehrs, sodann nicht auf die Dauer, sofern nicht thunlich war, zwischen Weinheim und Heidelberg jede naturgemäße Verbindung etwa durch Einschieben einer unübersteiglichen, mit keinem Tunnel zu durchdringenden Felsenmasse, oder durch Aufreißen einer nicht auszufüllenden und nicht zu überbrückenden Kluft, physisch schlechterdings unmöglich zu machen.

Durch die Ausführung der vermittelnden Linie ist Mannheim gegen jede Concurrenzbahn auf ewige Zeiten geschützt, und so lange der Rhein seine Gestade nicht verläßt und dessen Beet bei Mannheim trocken liegt, wird der Handel Mannheims jedem Rivalen Trotz bieten, und dessen Wohlstand fortwährend im Steigen sein.

§. 9 (Finanziell.)

Wir wenden uns von der staatsökonomischen Seite, bei welcher wir in der Absicht, ungegründete Besorgnisse für Mannheim zu zerstreuen, vielleicht zu lange verweilt haben, zu der finanziellen. Hier können wir, uns auf die Ausführung im Commissions-Bericht der ersten Kammer S. 9. seq. beziehend, um so kürzer sein.

Wollte man direkt nach Mannheim, oder direkt nach Heidelberg die Zugslinie führen, mit Ausschluß des einen oder des andern Ortes von der gemeinschaftlichen Bahn, so war dieses die wohlfeilste Art zu bauen, indem alsdann jede Zweigbahn gespart wurde. Allein, daß davon keine Rede sein könne, daß man vielmehr nach beiden Seiten hin bauen müsse, darüber war man bald einig, die Gesammtkosten des Baues aber mußten um so höher steigen, je früher von Norden her die Bahn sich theilte. Die Bahn konnte sich bei Heppenheim oder Weinheim theilen oder bei Ladenburg ausgabeln, immer würden im Verhältniß zu dem jetzt gewählten Zug bedeutend mehr Baukosten, insbesondere auch für unsern Antheil erwachsen sein, während durch den kostspieligern Betrieb der Ertrag sich gemindert haben würde.

Sehr zweckmäßig wurde die gerade Richtung bis Friedrichsfeld gewählt, wo erst die Gemeinschaft sich von der privativ badischen Bahn scheidet.

Nach der Natur der Sache, d. h. nach dem Verhältniß der Länge der gemeinschaftlichen Bahn auf unserem Territorium zur ganzen Betriebslinie, träfe es uns an den approximativ auf 6,809,367 fl. angegebenen Baukosten dieser gemeinschaftlichen Bahn . . . . . 2,155,362 fl.
Dazu der Bauaufwand für die privativ badische Zweigbahn . . . . . 454,300 „
Zusammen 2,609,662 fl.

In Folge der uns von den hohen Contrahenten gemachten Zugeständnisse sinkt aber unser Antheil an den Kosten für die gemeinschaftliche Bahn sammt denen für die Privatbahn auf 1,296,760 fl. herab, und es läßt sich somit die Uebereinkunft besonders auch in Betracht der Separatartikel, worauf wir unten kommen, in finanzieller Beziehung als ein wohlgelungenes Geschäft betrachten.

Daß die gewählte vermittelnde Linie, weil durch den kleinen Verkehr einer dichten Bevölkerung, welche sie durchzieht, stark genährt, auch den größten Ertrag verspricht und folglich auch in dieser Hinsicht finanziell vorzuziehen war, fällt in die Augen und wir haben nur ein Bedenken zu beseitigen, welches dahin laut geworden ist, daß mit der gewählten Zugsrichtung die Bewohner des linken Rheinufers der Bahn entfremdet würden.

Ist dieses so, und wenn, war es bei einer andern Zugsrichtung anders?

Vergleicht man die verschiedenen Eisenbahnprojekte a) von Mannheim in gerader Linie nach Darmstadt, b) von Friedrichsfeld über Ladenburg längs dem Gebirge nach Darmstadt, so findet man, daß von Seiten der Bewohner des Ueberrheins kein stärkerer Besuch der Bahn bei Ausführung des ersten Projekts, als bei Ausführung des Projekts b zu erwarten wäre. Es bestehen Uebergangspunkte über den Rhein: in Mannheim die Schiffbrücke, zu Sandhofen die Fähre, zu Worms die fliegende Brücke, zu Rhein-Dürkheim die Fähre, zu Gernsheim die Fähre. Die Bahn a würde in Lorsch und etwa in Mitte des drei Stunden langen Waldes

Stationspunkte erheischen, und der letztere dürfte in der Nähe von Sanddorf errichtet werden, welcher Punkt fünf Viertelstunden von dem nächstgelegenen diesseitigen Orte Lauwertheim entfernt ist.

Frankenthal liegt von der Station Mannheim zwei und drei Viertel Stunden, von der Station Sanddorf zwei und fünf Achtel Stunden, und von Frankenthal und Umgebung führt eine vorzügliche Straße nach Mannheim; zur Sandhofer Fähre, welche benutzt werden müßte, um nach der Station Sanddorf zu gelangen, führt ein zum Theil sehr schlechter Weg, welcher auf eine große Strecke erst neu hergestellt werden müßte. Für Frankenthal und Umgegend ist daher Mannheim der bequemste Aufnahmspunkt, mag das Projekt a oder b zur Ausführung kommen. Worms und dessen Umgebung bis Rheindürkheim sind bei Benutzung der Main-Neckar-Eisenbahn auf die Uebergänge des Rheins bei Worms und Rheindürkheim verwiesen und haben bis zur nächsten Station nach Projekt a (Lorsch) eine Entfernung von drei und einer Viertelstunde, dagen zur nächsten Station des Projekts b (Bensheim) vier und eine Viertel Stunde, und für die Bewohner von Worms und Umgegend würde sich also einige Erleichterung bei der direkten Linie herausstellen. Ein pekuniärer Einfluß auf die Eisenbahn-Betriebskasse ist jedoch dadurch nicht begründet, ob der Stationsplatz Worms um eine Stunde näher gerückt ist oder nicht, diese weitere Stunde wird von Benutzung der Bahn auf größere Strecken nicht abhalten, für den kleinen Nachbarschaftsverkehr würde aber bei einer Entfernung von drei und einer Viertelstunde die Bahn eben so wenig benutzt werden, als dieses bei der Entfernung von vier und einer Viertelstunde der Fall sein wird. Nachdem übrigens auch die eifrigsten Vertheidiger der direkten Linie die Berührung von Bensheim oder Heppenheim zugeben, von wo aus dann in gerader Linie nach Mannheim gefahren werden soll, so müßte das Projekt a jedenfalls diese Modifikation erleiden und es wäre somit Worms und Umgegend bei jeder Bahnrichtung auf volle vier und eine Viertel Stunde von dem nächsten Stationsplatz entfernt.

Die Bevölkerung unterhalb Worms ist auf die Fähre bei Gernsheim verwiesen und da sich, selbst die Linie über Lorsch gedacht, von dort beide Bahnzüge immer mehr nähern und die nächste Station Bickenbach in eine wie in die andere Linie fällt, so kann von einem Vortheil oder Nachtheil durch vermehrte oder verminderte Frequenz vom Ueberrhein bei Ausführung des einen oder des andern Projektes überall keine Rede sein.

Den Einfluß der Bahnrichtung auf Rheinpfalz und Rheinhessen in national-ökonomischer Beziehung einer Berechnung zu unterwerfen, ist nicht unsere Aufgabe.

§. 10. (Strategisch.)

Bei der Betrachtung der Verträge vom strategischen Gesichtspunkt spielt, neben der von der Richtung, die Frage der Spurweite die Hauptrolle.

Landstraßen sind für Kriegsoperationen von der höchsten Bedeutung, und nicht ohne Grund nennt man sie Heerstraßen; Eisenbahnen sind Landstraßen in höherer Potenz. Wenn auch die Ansichten der Fachgelehrten über die Benutzung der Eisenbahnen als Operationslinien noch nicht in allen Punkten festgestellt sind und überall der Beweis für die Richtigkeit der verschiedenen Theorien durch die Praxis fehlt, so ist doch auch dem Laien einleuchtend, daß die Eisenbahnen zur Bewegung von Truppenkörpern, mit den dazu erforderlichen Geschützen, Wagen-, Zug- und Reitpferden (wohl weniger für die Cavallerie), sodann für die Fortschaffung von Kriegsmaterial, Lebensmitteln und Fourage, von Verwundeten, Kranken und Gefangenen, von großer Wichtigkeit sind; es ist dabei einleuchtend, daß der Vortheil um so größer ist, je seltener ein Wechsel der Transportwagen nöthig fällt, wenn sie auf der ganzen Fahrt auf beliebige Strecken beibehalten werden können, damit der Organismus des Ganzen geschont, der faktische Verband der Brigaden, Regimenter, Bataillons und Batterien, so wenig als möglich zerrissen werde, so daß die einzelnen Truppenkörper jeden Augenblick zur Verfügung stehen, um etwa eine andere Richtung einzuschlagen und dgl., da der Operationsplan nicht selten unvermuthet eine Aenderung erleiden muß.

Die Eisenbahnen, besonders in Verbindung mit den festen Plätzen, stehen in der ersten Reihe der Kampfmittel, von deren zweckmäßigen Benutzung der Ausgang eines Krieges bedingt sein kann, wozu aber Richtung und Spurweite Kardinalbedingung sind. Nach Art. 51 der Schlußakte ist die hohe Bundesversammlung verpflichtet, die auf das Militärwesen des Bundes Bezug habenden organischen Einrichtungen und die zur Sicherstellung seines Gebietes erforderlichen Vertheidigungs-Anstalten zu beschließen, und es wäre gewiß wünschenswerth gewesen, wenn sich der Bundestag der Sache von vornherein bemächtigt und für Richtung und Spurweite der Schienenwege in Deutschland allgemeine Normen gegeben hätte, wobei wir übrigens die Schwierigkeiten, welche einem solchen Diktat entgegenstehen, nicht verkennen; sie sind jedoch nicht unbesiegbar und wir zweifeln nicht, daß eine Einschreitung des Bundes heute noch zu erwarten sein würde, wären damit nicht bedeutende Geldanforderungen verbunden.

In Deutschland bestehen dermalen 23 Eisenbahnen, die meisten mit dem schmälern preußischen Geleise, welches auch mit 56½ Zoll englisches Maß oder 4 Fuß 8 Zoll

badisches Maß im Lichten der Schienen gemessen, in dem Staatsvertrag vom 25. Februar vorigen Jahres angenommen wurde, während unsere 63 Stunden lang werdende badische Bahn eine Spurweite von $5^1/_3$ badischen Fuß hat; es besteht also ein Unterschied von $5^1/_3$ Zoll.

In militärischer Beziehung ist es von großer Wichtigkeit, daß alle deutsche Bahnen ein gleiches Geleis erhalten, da beim Transport großer Truppenmassen und Kriegsbedürfnisse die Lokomotive und Wagen einzelner Bahnadministrationen nicht ausreichen können und die Heranziehung weiterer Lokomotive und Wagen entfernterer Bahnlinien nothwendig wird. Es ist nun freilich zu beklagen, daß die Mannheim-Basler Bahn von allen übrigen deutschen Bahnen abweicht, indem für sie die sichere solidere Spur der mittlern Breite seiner Zeit gewählt worden ist, wobei unserer Regierung allerdings gute Gründe zur Seite gestanden sind.

War es nicht möglich, die hessische Regierung für unsere Spurweite zu gewinnen, so fragen wir billig nach den Gründen, welche wir darin finden, daß man die nämliche Spur mit der Taunus- und mit der nordischen Bahn über Aschaffenburg gewinnen wollte. An unsere badische Bahn wird sich nun bald auch die würtembergische anschließen, und sie wird im Fall des Bedarfs für unsere deutsche Westgrenze den Truppen Nachschub von Osten liefern, darum aber ist es von Interesse, daß man von Oestreich, Baiern und Würtemberg auf einem und demselben Bahngeleis bis Frankfurt a. M., Mainz, Rastatt und Kehl gelangen könne, und es dürfte am Ende wohl dahin kommen, daß man neben unser breites Geleis vom Anschluß der würtembergischen Bahn an die unsrige (bei Karlsruhe oder Bruchsal) ein schmäleres würtembergisches legen wird.

In Berücksichtigung der Communikation des Großherzogthums Hessen mit der gedachten würtembergischen Bahn, so wie mit der nächstens zur Ausführung kommenden baierischen Bahn von Frankfurt über Aschaffenburg konnte Darmstadt nicht auf ein breiteres Geleis übergehen; der Umstand, daß der Main-Neckar-Bahnhof in Frankfurt 9 Schuh höher als der Taunus-Bahnhof liegen wird, ist von geringem Einfluß, indem die Techniker mittelst Rampen oder Maschinen Rath schaffen müssen, um Lokomotive und Wägen diesen Abhang hinab zu bringen; Wägen mit verschiedenen Geleislinien können aber niemals gegenseitig verwendet werden, wenigstens nicht nach dem dermaligen Stand der Eisenbahn-Technik.

Bedauern wir es nun auch (abgesehen von den Beschwernissen, welche dadurch mit der bei retrograden Bewegungen der Truppen nöthig fallenden Bergung unseres Betriebsmaterials verbunden sein müßten), daß unsere Bahn nicht gleiche Spur mit der Main-Neckarbahn hat, so finden wir doch gerade hierin einen lokalen Nutzen für Heidelberg und wissen die Gründe nicht zu beseitigen, welche für das Beharren hessischer Seits auf der schmälern Spur sprechen, es sei denn in Perspektiv gestellt, daß die Fortsetzung der Nordbahn über Aschaffenburg, und die Ostbahn durch Würtemberg mit unserer breitern Spur versehen wird. Betrachten wir endlich mit dem Bericht der Commission erster Kammer unsere Bahn als ein selbstständiges Ganzes, welche im Fall des Krieges mit ihren 78 Lokomotiven am Ende wohl allen im Bereich der Möglichkeit liegenden Anforderniſſen entsprechen wird, so können wir es nur billigen, daß unsere Regierung die Festsetzung unserer Spurweite für die Neckar-Mainbahn nicht zur Lebensfrage für das Zustandekommen des Vertrags gemacht hat.

Wir müssen dieses um so mehr billigen, als die Forschungen und Erfindungen im Gebiete der Eisenbahn-Technik nicht stille stehen, und vielleicht die nahe Zukunft eine Einrichtung bringt, welche den Uebergang der Lokomotive und Wägen vom schmälern auf das breitere Geleis, und umgekehrt, möglich macht.

Ein Mitglied der Commission (Knapp), welches die Erwartung hegt, daß jetzt noch die Zustimmung der hohen Contrahenten zu der Annahme unserer Spurbreite zu bewirken sei, behält sich vor, einen dahin abzielenden Antrag in der Kammer zu stellen.

§. 11. Besondere Wünsche der Adresse vom September 1842.

Es wird nun an der Zeit seyn, auch zu prüfen, ob bei dem Abschluß der Verträge den mit der Adresse vom 6., September 1842 ausgesprochenen besondern Wünschen der Stände gebührende Rechnung getragen worden ist. Für's erste wurde der Regierung empfohlen, dahin zu wirken daß Baden, wenn die Bahn der Bergstraße nach angelegt werde, gleichwohl nur einen kleinen Theil, etwa ein Achtel, der Kosten zu übernehmen habe. Wie aber angeführt worden, hätte Baden nach der Natur der Sache etwa ein Drittel der Bahnbaukosten zu tragen, da die Betriebslinie in unserem Lande sich zur ganzen Betriebslinie der gemeinschaftlichen Bahn verhält wie $7^9/_{100}$ zu $19^{61}/_{100}$. Wir haben aber nach dem Separatartikel 2 zum Art. 7 und 14 des offenen Vertrags ein Sechstel zu tragen, und dagegen ein Sechstel des Reinertrags der Bahn zu beziehen, behalten aber dabei das Recht, jeden Augenblick durch Darlegung des Mehraufwandes, der für Herstellung der Bahn innerhalb unseres Territoriums über dieses Sechstel erwächst, den diesem Territorium entsprechenden Antheil an dem Reinertrag der Gesammtbahn zu erwerben. Wir sollten glauben, daß hiermit den ausgesprochenen Erwartungen genügt ist, wenn auch der Baukostenantheil nicht gerade auf ein Achtel herabgebracht werden konnte.

Es wurde der Regierung ferner empfohlen, sich vorzubehalten, auf eigene Kosten eine Bahn von Mannheim aus nach der Bergstraßenbahn anzulegen, — dieser Vorbehalt ist nicht nur gemacht, sondern in der Weise die Zweigbahn verabredet, daß der Betrieb für uns weder kostspielig noch lästig werden kann, daß Reisende und Güter von Mannheim aus ohne allen Aufenthalt und ohne bei'm Anknüpfungspunkt oder auf der Landesgrenze den Platz verlassen zu müssen, die ganze Bahn bis Frankfurt befahren können in derselben Zeit und mit dem nämlichen, wenn nicht mit geringerem Kostenaufwand, als wenn sie die Gemeinschaftsbahn zu Heidelberg gewonnen hätten. Dabei genießen wir den Vortheil, daß wir zu jeder Zeit befugt sind, uns des Betriebs der sogenannten Zweigbahn mit dem Personal und Material der Gemeinschaft zu begeben und den Fahrdienst

selbst zu übernehmen (Vertrag über die Seitenbahn Art. 5). Die Realisirung des weitern Wunsches der Kammer, daß Baden auch eine Entschädigung für das erhalte, was es für den Bau der Heidelberg-Mannheimer-Bahn deßwegen mehr aufgewendet hat, weil es dabei unterstellte, daß diese Bahn von Mannheim bis nach Darmstadt weiter fortgeführt werde, war bei den Unterhandlungen nicht zu erreichen, indem die deßfallsige Anforderung mit der nicht unrichtigen Behauptung zurückgewiesen wurde, daß die Bahnhöfe in Mannheim und Heidelberg kaum geräumig genug seien, um dem dermaligen Bedarf zu entsprechen, und ferner mit der Entgegnung, daß man für das schon seit mehreren Jahren in Gebrauch befindliche Schienengeleis von Friedrichsfeld nach Heidelberg durch die Gemeinschaft 50,000 fl., somit nicht nur den Werth eines neuen, sondern bei den jetzt niedriger stehenden Preisen noch mehr bezahle.

(Mannheimer Bahnhof).

Zu beklagen ist freilich die auf die direkte Linie nach Darmstadt berechnete Lage und Richtung des Mannheimer Bahnhofs, allein sie würde sich nicht ändern, wenn die Neckar-Main-Bahn gar nicht zu Stande käme. Eine Erleicherung für den Handel würde es sicherlich gewähren, wenn der Bahnhof unmittelbar den Rheinhafen berührte, denn der Güterverkehr vom Hafen bis zur Bahn und umgekehrt auf eine Entfernung von 20 Minuten ist belästigend, zeitraubend und kostspielig; doch sind wegen dieses Mißstandes noch wenig Klagen vernommen worden, woraus wir schließen, daß durch die Lage des Hafens und des Bahnhofes an den entgegen gesetzten Enden der Stadt nicht allgemein bekannte Localvortheile, etwa rücksichtlich des Personenverkehrs, bedingt sind, welche man durch die Annäherung dieser beiden Zu- und Abgangsstationen bedroht glaubt. Jedenfalls aber scheint uns von Wichtigkeit, daß eine sorgfältige Untersuchung darüber angestellt werde:

„ob es nicht rathsam sei, den Bahnhof mit dem Rheinhafen durch eine Dienstbahn in Verbindung zu bringen,"

wie auch in dem Berichte der Commission der ersten Kammer angedeutet ist; wir behalten uns vor, einen auf solche Untersuchung abzielenden Antrag zu stellen.

Da es in der Absicht der Kammer wie der Regierung liegen muß, Mannheim gegen alle denkbaren Besorgnisse für seinen Handel zu schützen und sicher zu stellen, so würden wir unbedenklich jetzt gleich den Antrag auf alsbaldige Herstellung der gedachten künstlichen Verbindung zwischen Hafen und Bahnhof stellen, fürchteten wir nicht, am Ende zu verletzen, wo wir zu helfen bedacht waren.

Der letzte Wunsch der ständischen Adresse von 1842, daß im Fall des Baues der Bahn der Bergstraße entlang für die Handelsgüter, welche auf der Bahn von Mannheim aus nach dem Norden, oder von dem Norden aus nach Mannheim versendet werden, das Bahngeld ermäßiget werde, so daß es nicht höher kömmt, als wenn der 1838r Vertrag zum Vollzug gekommen seyn würde — findet seine Erledigung auch ohne solches Opfer, denn die Betriebslinie von Frankfurt nach Mannheim ist um $^{12}/_{100}$ Stunden näher als die von Frankfurt nach Heidelberg; das Bahngeld auf ersterer muß also noch etwas billiger seyn, als auf der letztern, kann auf keinen Fall theurer seyn, und mehr sollte doch offenbar mit dem ausgesprochenen Wunsch nicht erreicht werden. Was aber die Route von Süden her betrifft, so liegt es, wie bereits gesagt, in der Macht der Regierung, hier durch Minderung der Fracht die Kosten des Güterverversandtes vom Süden her nach Heidelberg und Mannheim gleichzustellen, und in dem Maße eilt doch in der Regel die Waare dem Orte ihrer Bestimmung nicht zu, daß eine Differenz von 30 Minuten auf die Wahl der Route influiren könnte! Auch bei den am meisten eilenden Gütern ist die erste und Hauptfrage der Betrag der Reisespesen, und in dieser Beziehung wird eine Gleichstellung in der angezeigten Weise alle Concurrenzbedenken heben.

Somit sehen wir die in der Adresse vom September 1842 ausgesprochenen Erwartungen in allen wesentlichen Stücken befriedigt, und die Verweigerung einiger unbedeutenden Punkte wird aufgewogen durch erhebliche Zugeständnisse, welche außerdem nicht zu erlangen gewesen seyn würden. Wir sehen insbesonder neben den Interessen des Großherzogthums im Allgemeinen, insbesondere auch jene der Stadt Mannheim als Handelsplatz gewahrt.

§. 12.

Sie erlassen uns gerne, meine Herren, die Relation unserer artikelweisen Prüfung der Verträge, zu welcher wir nun überzugehen hätten, wenn wir Sie versichern, daß wir, was die Bestimmungen der Baubehandlung, des gemeinschaftlichen Betriebes, der Geschäftsordnung für den laufenden Dienst, der Bestellung der Beamten und rücksichtlich der Post betrifft, durchaus dem beitreten, was in dem Commissionsbericht der ersten Kammer hierüber aufgeführt wird; nur rücksichtlich des Neckarüberganges bei Ladenburg haben wir Einiges zu bemerken.

Neckarüberbrückung bei Ladenburg.

Der Art. 16 des Hauptvertrags setzt fest:

„Die Bahnbrücken über den Neckar und den Main sollen in solcher Breite hergestellt werden, daß dadurch zugleich eine Passage für Fußgänger gewonnen wird. Für deren Benutzung von solchen Personen und Gegenständen, welche sich nicht auf den Bahnzügen befinden, soll ein mäßiges Brückengeld für gemeinschaftliche Rechnung der drei contrahirenden Staaten erhoben werden rc."

Hiezu fügt der Separat-Artikel 7 bei:

„Die Bestimmung, ob diese Brücken in einer solchen Breite hergestellt werden sollen, daß sie den im Artikel 16 des offenen Vertrags bezeichneten Zweck erfüllen können und nebenbei noch eine besondere Straße für den gewöhnlichen Verkehr mit Fuhrwerken eröffnet werden kann, bleibt der betreffenden Territorial-Regierung überlassen, die übrigens dießfalls von den Gesammtkosten für den Brückenbau den verhältnißmäßigen Theil auf privative Rechnung zu tragen hat, so fern sich die Gemeinschaft nicht vor dem Bau der Brücke noch dahin erklärt, auch diesen Aufwand, gegen gemeinschaftlichen Bezug des hiefür festzusetzenden Brückengeldes zu übernehmen."

Zur Zeit wird der Verkehr zwischen dem dies- und jenseitigen Neckarufer bei Ladenburg für Fuhrwerke und Personen durch eine Fahrnähe unterhalten, was mit Umständen, oft mit Gefahr verbunden ist, und bei hohem Wasser oder Eisgang ist die Passage gänzlich unterbrochen; wer alsdann den Neckar passiren will, um aus der Gegend von Schwetzingen in jene von Ladenburg zu gelangen, muß einen Umweg von 2 Stunden zu den Brücken in Heidelberg oder

Mannheim machen. Dieser Uebelstand ist für den Personenverkehr durch die Bahnbrücke inskünftige gehoben, und der Gewinn noch größer, wenn eine Seite des Fußweges dem Viehtransport überlassen wird; es entsteht nun die Frage, ob es nicht wünschenswerth wäre, daß von dem Vorbehalt der Herstellung einer Fahrbahn auf Landeskosten bei der Ueberbrückung des Neckars Gebrauch gemacht würde? Eine Bevölkerung von 13,330 Seelen in zwei Städten und 6 Marktflecken und Dörfern zusammen auf beiden Ufern, ist nach der Distanz-Entfernung auf den Uebergangspunkt bei Ladenburg gewiesen, und diese Frage demnach wohl der Erwägung werth; eine vortreffliche Vizinalstraße führt von Schwetzingen bis Friedrichsfeld, eben so von Ladenburg nach Schrießheim, der minder gute Weg von Friedrichsfeld bis Neckarhausen, Ladenburg gegenüber, etwa eine halbe Stunde lang, wäre mit geringem Kostenaufwand bald in gehörigen Stand zu setzen, und damit, wenn die Neckarbrücke hergestellt ist, den von Süden auf der Landstraße über Hockenheim nach Schwetzingen gelangenden Fuhren ein bequemer und dabei der nächste Weg nach der Bergstraße gegen Norden angezeigt. Ob aber der Gewinn dieser näheren Route den Herstellungs-Aufwand der Fahrbrücke aufwiegt, ist eine Frage, deren Beantwortung der Zukunft überlassen bleiben müßte; unschwer aber fällt die Antwort auf die weitere Frage, ob die Ladenburger Fahrbrücke nicht nachtheilig auf den Ertrag der ehrwürdigen Heidelberger und der der Vollendung nahen, große Opfer der Stadt heischenden Mannheimer eleganten Kettenbrücke über den Neckar, einwirken würde.

Das Bedürfniß zur Eröffnung einer Fahrbrücke bei Ladenburg mindert sich jedenfalls dadurch, daß, nach mündlicher Auskunft der Regierungscommission, bei Friedrichsfeld ein Stationsplatz errichtet wird für die Einschreibungen auf die gemeinschaftliche Bahn zur Fahrt nach Norden, und wir wüßten daher zur Zeit wenigstens einen Antrag auf Herstellung einer Fahrbrücke nicht zu begründen. In Nothfällen kann die für das zweite Geleis der Eisenbahn bestimmte Breite der Brücke dem Fuhrwerk zur Benutzung überlassen werden. Können wir nun aber auch zur Zeit die Errichtung der Fahrbrücke nicht als wirkliches Bedürfniß erkennen, so scheint es uns doch rathsam, daß bei der Fundamentirung der Eisenbahnbrücke die Anlage in der Weise geschieht, daß später, wenn es die Umstände räthlich machen, die Verbreiterung des Oberbaues zur Umwandlung des Fußweges auf einer Seite der Brücke in eine Fahrbahn, bewerkstelligt werden kann. Das hiermit in den Fluß versenkte kleine Kapital unserer Staatskasse könnte der Zukunft vielleicht reiche Zinsen tragen.

§. 13.

Wir schließen hiermit die Betrachtungen über die vorliegenden Staatsverträge. Diese Betrachtungen haben uns zu der Ueberzeugung geleitet, daß die Regierung bei deren Unterhandlung mit großer Umsicht zu Werke gegangen, zu der Ueberzeugung, daß durch deren Abschluß, bei möglichster Schonung von Lokal- und Sonder-Interessen das wahre Beste des Landes erreicht werden wird. Die Regierung hat durch die Verabredungen in den Verträgen vom 25. Februar 1843 die mit der Adresse vom 6. September 1842 ihr durch die Stände vertrauensvoll gewährte Vollmacht vollzogen und wir laden Sie ein, meine Herren,

(Anträge.)

„dieses durch eine Erklärung zu Protokoll anzuerkennen."

Dabei stellen wir mit Bezug auf die Ausführung im §. 11 den weitern Antrag: den Wunsch in das Protokoll niederzulegen:

„Daß es der hohen Regierung gefällig seyn möge, zu untersuchen, ob es nicht rathsam seyn dürfte, den Mannheimer Bahnhof mit dem Rheinhafen durch eine Dienstbahn in Verbindung zu setzen."

(Petitonen.)

Durch den ersten Beschluß erhalten auch die Petitionen der Städte Weinheim und Ladenburg, dahin gerichtet:

„Die Kammer möge, das Interesse Aller berücksichtigend, die vertragsmäßig festgesetzte Bahnrichtung billigen, und der hohen Staatsregierung in Ausführung derselben die nöthige Unterstützung gewähren"

gleichzeitig die entsprechende Erledigung, und es erübrigt jetzt nur noch der Bericht über die in der Rubrik weiter noch aufgeführte Petition der Gemeinde Seckenheim

Die Petenten tragen vor:

„Dem Vernehmen nach beabsichtige man das Beet des Neckars hinter Ilvesheim zu verlegen, und ihm eine gerade Richtung zu geben; durch diese von den Technikern wegen der Ueberbrückung des Neckars bei Ladenburg, behufs des Eisenbahnbaues nöthig erachtete Rektifikation des Flusses werde der Ort Seckenheim von dessen Gestade entfernt, was in manchfacher Beziehung für denselben nachtheilig sei; der nahe Fluß mit der Fähre und dem Lauer belebe den Verkehr des Orts, fördere die Konsumtion, und gebe dadurch einigermaßen Ersatz für die durch die Eisenbahn entzogene Frequenz, nicht nur würden diese Vortheile durch die Fluß-Rektifikation verloren gehen, sondern an ihre Stelle die nachtheiligen Einflüsse eines stehenden Altwassers treten u. s. w."

Die Petenten bitten daher:

„Die Kammer möchte ihr Begehren, den Neckar in seinem jetzigen Beete zu belassen, unterstützen, und dessen Willfahrung zu erwirken suchen."

Meine Herren! Wenn gleich es an der Nachweisung der Enthörung fehlt, so fand sich der Berichterstatter doch veranlaßt, bei der Gr. Regierungscommission wegen der Sache Erkundigung zu erheben, worauf er die Auskunft erhielt, daß eine Rektifikation des Neckars in der bezeichneten Gegend wegen des Ladenburger Brückenbaues weder für nöthig erachtet, noch beabsichtigt werde. Da es sonach nicht nur an der Form, sondern auch an dem Gegenstand der Beschwerde fehlt, so beantragt die Commission zu der Petition der Gemeinde Seckenheim die Tagesordnung.

60ste öffentliche Sitzung der 2. Kammer.

Karlsruhe, den 8. Mai 1844. Unter dem Vorsitze des Präsidenten Bekk. Auf der Regierungsbank Ministerialrath Maier.

Die Tagesordnung führt auf die Discussion des

Commissionsberichts über den Gesetzentwurf, die Festsetzung eines Termins zur Einreichung von Entlastungs- oder Entschädigungsgesuchen wegen aufgehobener alter Abgaben betreffend, erstattet von dem Abg. Junghanns.

Der Gesetzentwurf lautet:

Art. 1.

Die Gesetze vom 5. October 1820, vom 14. Mai 1825 und vom 14. Mai 1828 über Aufhebung der persönlichen Leibeigenschafts-, der steuerähnlichen und derjenigen Abgaben, welche aus der Jagd- und Forsthoheit entsprungen sind, oder welche die Juden in Folge ihrer Religionseigenschaft entrichteten, treten mit dem 1. Januar 1846 in so weit außer Wirksamkeit, daß in Folge dieser Gesetze keine Abgabe mehr für aufgehoben erklärt werden darf, wenn die dießfallsigen Entlastungsgesuche nach dem bezeichneten Termin angebracht werden.

Art. 2.

Die hiernach fortbestehenden Abgaben können jedoch, auf Kündigung der Berechtigten, wie der Pflichtigen, von den Letzteren abgelöst werden.

Der Jahresertrag der Abgabe ist alsdann nach den Normen der im Art. 1 genannten bezüglichen Gesetze und dazu gehörigen Vollzugsvorschriften, das Ablösungskapital aber nach den Bestimmungen des über die Ablösung der Gülten und Zinse erlassenen Gesetzes vom 5. Oktober 1820 zu bemessen.

Art. 3.

Mit dem im Art. 1 bestimmten Zeitpunkt erlöschen auch alle bis dahin von den Berechtigten noch nicht angemeldeten Entschädigungsansprüche für Abgaben, welche in Gemäßheit der dort allegirten Gesetze bei Erscheinen des gegenwärtigen Gesetzes bereits aufgehoben waren, und in Folge dieser Aufhebung nicht mehr entrichtet werden, so wie für andere, ihnen früher, vorbehaltlich der Entschädigung, entzogene Gefälle.

Der Commissionsbericht sagt im Wesentlichen Folgendes:

In der Sitzung vom 23. Januar d. J. wurde von der Kammer beschlossen, den Wunsch in das Protokoll niederzulegen, „daß die Regierung im Wege der Gesetzgebung die Festsetzung einer Frist herbeiführen möge, nach deren Ablauf für die alten Abgaben, deren Aufhebung durch die Gesetze schon ausgesprochen ist, keine Entschädigung mehr aus der Staatskasse geleistet werde".

Dieser Wunsch ist durch eine Vorlage der Regierung erfüllt.

Der vorgelegte Entwurf bildet einen Anhang zu den Gesetzen vom 5. Oktober 1820, 14. Mai 1825 und 14. Mai 1828, welcher ausspricht, daß eine Zahlung aus der Staatskasse für die aufzuhebende Abgabe nur Denjenigen gut kommt, welche sich bis zum 31. Dezember 1845 deßhalb melden. Es scheint dieser Anhang kein Unrecht gegen die Pflichtigen, weil die erwähnten Gesetze schon seit 24, 19 und beziehungsweise 16 Jahren bestehen, und vielfach bei jedem Anlaß in Erinnerung gebracht wurden, man überzeugt sein darf, daß in Folge dieser Verkündigungen alle dergleichen Abgaben, deren Natur nicht zweifelhaft war, ein Ende erreicht haben Auch gegen den Berechtigten ist diese beabsichtigte Bestimmung nicht ungerecht. Er ist durch das Aufhören einer Abgabenzahlung, in deren Bezug er sich bisher befand, daran gemahnt, seine Entschädigungs-Ansprüche zu erheben. Die Liquidirung ist ihm durch genaue Instruktionen sehr erleichtert. Daß dennoch manche Berechtigte viele Jahre zögerten, ehe sie ihre Entschädigungsansprüche liquidirten, ist eine Saumsal, welche keine Begünstigung verdient. Der Termin von anderthalb Jahren zur bloßen Einreichung der Entlastungs- und Entschädigungsgesuche scheint nicht zu kurz. Die Einreichung solcher Gesuche ist mit keinen Schwierigkeiten verbunden; sie kann also in der gestatteten Frist geschehen. Die Erfahrung lehrt, daß allzu lange Termine den Zweck verfehlen.

Die Abgaben, welche demungeachtet am 1. Januar 1846 noch übrig bleiben — und es dürften derselben äußerst wenige sein — sollen zwar nicht aus der Staatskasse abgelöst werden, aber es wird nach Art. 2 des Entwurfs das Gesetz über Ablösung der Gülten auf sie angewendet. Der Berechtigte kann sie daher aufkünden und erhält Entschädigung im neun- bis sechszehnfachen Betrag. Auch der Pflichtige kann sie künden und entrichtet dann den achtzehnfachen Betrag. Der Berechtigte, welcher bisher für solche Abgaben den zwanzigfachen Jahresbetrag erhielt, wird durch diesen Artikel aufgefordert, seinerseits die Einreichung der Entlastungsgesuche zu betreiben; für die Pflichtigen ist die Aufforderung noch stärker. Aber es ist doch auch ein Mittel gegeben, die ewige Dauer solcher Abgaben zu verhüten.

Die Commission schlägt die unveränderte Annahme des Gesetzes vor.

Weller beginnt die Diskussion mit dem Antrag auf Verwerfung des ganzen Gesetzes, welches lediglich eine Wiederholung des Artikel 3 des über denselben Gegenstand im Jahr 1837 vorgelegten Gesetzesentwurfs sei, den die Kammer zu jener Zeit gleichfalls verworfen habe. Obgleich es der Wunsch der Kammer gewesen, ein Gesetz über den endlichen Termin zu Aufhebung alter Abgaben vorgelegt zu erhalten, so habe sie doch keineswegs eines wie das vorliegende weder gewünscht noch erwartet. Die Verwerflichkeit desselben findet er hauptsächlich darin, daß das Gesetz, statt den Berechtigten, welche die Abgabe empfangen, ein Präjudiz zu stellen, ein solches den Pflichtigen auflege, (welche ihre Rechte oft nicht ein Mal kennten und denen die Urkunden fehlen, um ihre Anmeldungen gehörig zu unterstützen), und indem man die alten Abgaben, deren Natur vielleicht bis jetzt noch zweifelhaft gewesen, von dem Zeitpunkte der Erlöschung des Termins an, in unzweifelhafte rein privatrechtliche, in Zinsen und Gülten verwandle. Einem Gesetze, welches von solchen Bestimmungen ausgeht, kann er nicht beipflichten und wird nur einem solchen seine Zustimmung geben, welches von der Ansicht ausgehe, die er eben bezeichnet.

Schaaff ist erfreut eine Stimme zu vernehmen, welche sich gegen die Wohlthat erklärt, die man dem Volk durch das vorliegende Gesetz zu bereiten gedenke. Die Bestimmung laufe provisorisch darauf hinaus, die alten Abgaben zu verewigen — und eine solche Härte gegen Leute, welchen die Mittel gebrechen, ihre durch das Gesetz von 1828 erworbenen Rechte geltend zu machen, werde seine Zustimmung nimmermehr erhalten, und so wie das Gesetz von 1837, möge die Kammer auch das gegenwärtige, über dessen Erscheinen er nicht wenig erstaunt gewesen, gebührend zurückweisen. Zugleich macht er darauf aufmerksam, daß

die vorliegende Bestimmung eine Verletzung der Verfassung sei, indem sie namentlich den §§. 7 und 8 geradezu widerstreite.

Mathy erklärt sich gegen diese Ansichten und sieht sich durch die gegen das Gesetz laut gewordenen Stimmen nicht veranlaßt, dem Entwurf seine Zustimmung zu versagen — allein nur unter der Modifikation, welche er bei dem Art. 3 in Bezug auf die Berechtigten vorschlagen werde. Es sei längst anerkannt in unserer Gesetzgebung, daß es neben der allgemeinen Besteuerung auch noch weitere Abgaben gebe, welche aus früherer Zeit herrühren und entweder aus dem öffentlichen oder dem Privatrechte entsprungen seien; eine Verletzung der Verfassung seien solche nicht, sonst hätte man sie freilich längst durch ein Gesetz aufheben müssen, dessen einziger Artikel heißen würde: alle alten Abgaben sind abgeschafft. Offenbar sei der Wunsch gerechtfertigt, daß die Gesetze von 1820, 1825 und 1828 endlich vollzogen werden könnten; wolle man aber die alten Abgaben noch länger fortbestehen lassen, wie sie bisher bestanden hätten, und keinen Endtermin setzen, so würden, außer den vielen sonstigen Unbequemlichkeiten, Inconvenienzen und Weitläuftigkeiten, auch die Amortisationskasse jährlich mit einem Kapital dotirt werden müssen, um die Ablösungsbeiträge bestreiten zu können, deren Belauf höchst ungewiß und schwankend sein werde, also stets ein Kassenvorrath nöthig sei, dessen Zinsen verloren gingen. Obgleich er nicht die Mängel verkennt, welche dem Entwurf ankleben, und welche er namentlich auch darin sucht, daß den Pflichtigen und nicht den Berechtigten ein Präjudiz gesetzt sei, wobei er nebenbei rügt, daß auch der Domänenfiskus Entschädigung für alte Abgaben beziehe, also der Staat sich für Aufhebung solcher entschädigen lasse, während er doch die an die Stelle derselben getretenen Steuern beziehe, muß er bedauern, daß die Verhältnisse nicht immer gestatten, überall vollständig den Grundsatz der Gerechtigkeit durchführen zu können; die Kammer werde sich wenigstens mit dem begnügen müssen, was zu erreichen möglich sei. Indessen benachtheilige das projektirte Gesetz ja nur die, welche nicht in anderthalb Jahren nachholen, was sie seit zwanzig Jahren versäumt haben, und wenn, was die Regierung zugesagt habe, gehörige Bekanntmachung und die geeignete Unterstützung von Seiten der Behörden statt finde, so habe es doch der Pflichtige rein sich selbst zuzuschreiben, wenn er aus Saumseligkeit zurückbleibe und der Wohlthat entgehe, seine Abgabe unentgeltlich los werden zu können.

Ministerialrath Meier findet es befremdend, Stimmen gegen einen Gesetzesentwurf zu vernehmen, welcher noch vor Kurzem mit überwiegender Stimmenmehrheit gefordert worden sei. Die Auflage eines Präjudizes für die Berechtigten würde eine Ungerechtigkeit gegen diese gewesen sein, denn es handle sich nicht von einer bloßen Liquidation, wie der Abg. Weller der Ansicht zu sein scheine, — die Abgaben seien durch frühere Gesetze nicht aufgehoben, — sie bestünden fort, so lange bis die Pflichtigen nachweisen, unter welche Kathegorie ihre bisherigen Leistungen fielen, und dies werde ihnen um so leichter werden, da sie seit 1837 vielfältig und gründlich darüber belehrt worden, ihnen aller mögliche Vorschub von den Behörden geschehen und zudem nur noch wenige Rückstände vorhanden sein möchten. Die von dem Abg. Schaaff behauptete Verfassungsverletzung kann er unmöglich als ernstlich gemeint ansehen.

Fauth erkennt an, wie wünschenswerth es sei, mit den alten Abgaben endlich ein Mal zum Ziele zu gelangen, ist aber gleichfalls für Verwerfung des Gesetzes aus den von den Abg. Weller und Schaaff entwickelten Gründen. Auf den Fall, daß aber der Entwurf doch die Billigung der Kammer erhalten sollte, stellt er im Interesse der Pflichtigen, welchen man ohne große Ungerechtigkeit den nachträglichen Beweis durch vielleicht später aufgefundene Urkunden nicht abschneiden könne — eventuell den Antrag: daß dem Pflichtigen die nachträgliche Führung seines Entlastungsbeweises gestattet werde, wenn er nachweise, daß ihm die Beweismittel zu Begründung seines Gesuchs ein Jahr vor Einrechnung desselben noch nicht bekannt oder zugänglich gewesen.

An der weitern längeren Debatte nehmen, neben dem Regierungscommissär und dem Berichterstatter, die Abg. Regenauer, Dahmen, Böhme, Weizel, Mathy und Welte im Interesse des Regierungsentwurfs Theil. Die gegentheilige Ansicht vertreten Hecker, Bassermann, Knapp, von Itzstein, Bader.

Bei der Abstimmung über den ganzen Gesetzesentwurf wird derselbe mit 33 gegen 19 Stimmen verworfen.

Schluß der Sitzung.

In der gestrigen 64sten Sitzung, welche mit Unterbrechung von einer Stunde von Morgens 9 bis Abends 9 Uhr gedauert hatte, wurde nach langer und stürmischer Diskussion, an welcher 25 Redner Theil nahmen, der Antrag des Sanderschen Berichts, „daß die Kammer die Staatsverträge vom 25. Febr. 1842 über die Main-Necka-Eisenbahn als den Interessen des Landes nicht entsprechend ansehen müsse, und denselben keine rechtsverbindliche Kraft zuzuerkennen vermöge, so lange sie nicht die Zustimmung der Kammern erhalten haben, und deßhalb die Vorlage derselben verlange" — mit 33 gegen 26 Stimmen verworfen (somit der entgegenstehende Antrag des Commissionsberichts, erstattet von dem Abg. Schaaff, angenommen). Dafür haben gestimmt: Bassermann, Baum, Binz, Blankenhorn-Krafft, Bleidorn, Buhl, Dörr, Gerbel, Gottschalk, Grether, Hecker, Hundt, v. Itzstein, Knapp, Lenz, Mathy, Mez, Müller, Reichenbach, Richter, Rindeschwender, Sander, Schmidt, Welcker, Weller, Welte. — Dagegen: Bader, Bissing, Böhme, Fauth, Goll, Hägelin, Herrmann, Jörger, Junghanns, Knittel, Lang, Leiblein, Lichtenauer, Litschgi, Löffler, Martin, Metzger, v. Neubronn, Nombride, Platz, Posselt, Regenauer, Rettig, Rothermel, Schaaff, Seltzam, v. Stockhorn, Trefurt, Vogelmann, Waag, Weizel, Zittel.

Der weitere Antrag des Abg. Knapp, den Wunsch zu Protokoll niederzulegen: „die Regierung möge die Einleitung treffen, daß die bisherige badische Spurweite bei der neuen Bahn beibehalten werden möchte," wurde mit 42 gegen 17 Stimmen angenommen.