Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Landtags-Zeitung. 1833-1846
1844

146 (13.5.1844)

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 ebes folgende Abonnement zu erneuern.

Landtags-Zeitung.

Man abonnirt bei den nächstgelegenen Postämte in Karlsruhe bei Malsch und Vogel, von welchen das Blatt auch im Buchhändlerweg zu beziehen ist.

[Nr. 146.] Verhandlungen der II. Kammer der badischen Stände i. J. 1844. [13. 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.

64ste öffentliche Sitzung der 2. Kammer.

(Fortsetzung.)

Zittel fährt fort. Die Regierung kann wohl einen Vertrag abschließen, aber sie kann nicht bauen, wenn die Stände das Geld nicht dazu bewilligen. Unsere Abstimmung ist daher in der That keine andere, als über die Annahme oder die Verwerfung des Vertrages. — Es handelt sich aber dabei nicht mehr darum, ob der Vertrag nicht hätte vortheilhafter abgeschlossen werden können oder nicht, sondern allein darum, ob die Regierung durch den Kammerbeschluß von 1842 zu diesem Abschluß berechtigt war. Darüber kann es verschiedene Ansichten geben, aber ich, für meine Person, kana nicht zweifelhaft seyn. Ich habe im Jahre 1842 jenem Kammerbeschlusse beigestimmt; ich ging dabei von der Ueberzeugung aus, daß eine Eisenbahn durch Baden ohne Fortsetzung nach Norden ein Unglück für das Land sei. Ich war überhaupt nie ein Enthusiast für die Eisenbahnen, und habe die übertriebenen Erwartungen von denselben nie getheilt. Das hat sich auch seither bewährt. Ich habe mehr gehört über sie klagen, als sie loben, und der Abg. Weller hat vorhin selbst gesagt, sie seien nur für die Städte ein Vortheil. Wird die Bahn nun vollends nicht nach Norden fortgesetzt, so ist unbestritten, daß sie sich nicht rentiren wird, und wir brächten dann unserm Volke zu den übrigen Nachtheilen noch eine Eisenbahnsteuer. Dazu habe ich keine Lust

Ich glaube wohl, daß Mannheim nichts dagegen hat, wenn die Bahn nicht über Mannheim hinausgeführt wird; es würde allerdings davon den größten Vortheil haben. Aber es giebt noch mehr Leute in Baden, als die Mannheimer, und zwar recht viele. Die Mannheimer können sich wahrlich nicht darüber beklagen, daß sie von Baden zu wenig berücksichtigt würden. Welcher altbadischen Stadt sind je solche Vergünstigungen auf Kosten des ganzen Landes zu Theil geworden, als Mannheim in der kurzen Zeit, seit dem es badisch ist? Man wendet freilich ein, die Hessen hätten doch bauen müssen; man hätte nur zuwarten und nicht nachgeben sollen. Man sagte das schon im Jahre 1842, aber man ist den Bewei schuldig geblieben, und wenn es so wäre, wie lange hätten wir denn warten sollen, zum Nachtheil des Landes? Ich bin kein Kaufmann; ich verstehe nichts von dem Handeln hin und her; ich muß mich an das bestimmte Wort halten, und das ist eben der Beschluß der hessischen Kammer, daß sie nicht nach Mannheim baue. Das waren Gründe, aus denen ich vor zwei Jahren dem Kammerbeschluß beistimmte und ich hatte keinen andern Sinn dabei, als den: die Regierung solle jedenfalls einen Vertrag zur Fortsetzung der Bahn abschließen und dabei die Interessen Mannheims mit denen des übrigen Landes zu vereinbaren suchen. Ich konnte mich irren, aber jedenfalls hat die Regierung in dem Sinne gehandelt, in dem ich damals die Zustimmung gab, und wenn ich nun heute sagen wollte, die Regierung habe die Befugniß überschritten, die ich damals intendirt habe, so müßte ich als unehrlicher Mann handeln, und das kann Niemand von mir verlangen! (Beifall auf der Rechten. — Weizel: So ist es Recht!)

Schmidt hält den einzigen Vortheil, welchen die Fortsetzung der Bahn durch Verbindung mit der Taunusbahn und dadurch mit dem Norden dem Lande gewährt, nicht in dem Grade für erheblich, daß er die damit verbundenen Nachtheile überwiegt. Diese sieht er insbesondere in dem Schaden, welchen Mannheim in seinem merkantilischen Verkehr erleiden muß, in den vielen Mißständen, welche der Betrieb zweier neben einander laufenden Bahnen von verschiedener Spurweite nach sich ziehen wird und in der über kurz oder lang nothwendig werdenden Erweiterung der Bahn und dadurch gebotenen Errichtung eines Bahnhofes in Friedrichsfeld, welches Alles bedeutende Kosten verursachen muß. Er ist der Ueberzeugung, daß wenn man standhaft darauf geblieben wäre, die Bahn nach Mannheim zu ziehen, Hessen

hätte nachgeben müssen, so bald es nicht in die Lage kommen wollte, sich zu isoliren, und kann deßhalb dem Vertrag nimmermehr seine Zustimmung geben.

Knittel begreift nicht, wie man heute das in Abrede stellen könne, was die Kammer von 1843 klar ausgesprochen habe, daß die Regierung nämlich ermächtigt sei, auch die andere Linie zu nehmen und sich nur vorbehalten solle, eine Seitenbahn von Mannheim in die Hauptlinie zu ziehen, und fährt fort: Nun hat die großherzogliche Regierung dieses gethan, sie hat eine andere Linie, die Bergstraße genommen, hat aber, statt sich das Recht zu wahren, eine Seitenbahn in diese Hauptlinie zu ziehen, sogleich diese Seitenbahn mitgebaut und einen gleichzeitigen Betrieb angeordnet, und nun, weil sie mehr gethan, weil sie sich nicht vorbehalten hat, eine Seitenbahn zu bauen, sondern weil sie sie zugleich baut, darum wird dieser Vertrag angefochten. (Hecker: sehr klar!) Ich bin nicht im Stande, Beschlüsse, welche die frühere Kammer im Einverständniß mit der hohen Regierung gefaßt hat, umzustoßen, wohin sollte es auch kommen, wenn jede künftige Kammer Beschlüsse, welche im Einverständniß mit der andern Kammer und der hohen Regierung gefaßt worden sind, einseitig aufheben könnte? (Hecker: Ich erinnere an die Wiederherstellung der Verfassung!) Knittel fährt fort: Das ist etwas Anderes! Jene Wiederherstellung der Verfassung ist im Einverständniß mit der hohen Regierung und mit der andern Kammern geschehen, hier aber ist die hohe Regierung und die erste Kammer anderer Meinung, sie beharren darauf, und wir können nicht sagen, wir werfen sie um. Ich bin in diese Kammer getreten und habe alle Beschlüsse mit übernommen, ich muß diese Beschlüsse halten, und so glaube ich, daß auch die jetzige Kammer den Beschluß halten muß, den die Kammer von 1842 im Einverständnisse mit den beiden andern Faktoren gefaßt hat. (Weller: Ueber Friedrichsfeld ist kein Beschluß gefaßt worden.) Es handelt sich nur darum, ob die Regierung ihre Vollmacht überschritten hat. Ich will mich nicht in juristische Feinheiten einlassen, die wir heute gehört haben (Sander: Er weiß warum), ich stehe hier als Geschworner und als solcher urtheile ich hier mit bestem Wissen und Gewissen: die Regierung hat ihre Vollmacht nicht überschritten.

Gottschalk. Nach den klaren Vorträgen des Abg. Bassermann und seiner Gleichgesinnten, welche die Frage des Tages so unwiderlegbar beantwortet haben, dürfte ich füglich auf's Wort verzichten — aber ich kann nicht schweigen, wo es sich um eine solch wichtige Sache handelt; ich will wenigstens mit einigen Worten meine Abstimmung motiviren. Ich thue dies nicht wie der Abg. Zittel, der von vorn herein zugesteht, er verstehe den Gegenstand nicht, glaube aber im Interesse des Oberlandes zu handeln, wenn er dem berühmten Friedrichsfelder Vertrag seine Zustimmung gebe. Ich bin auch Oberländer und kenne die Denkungsart der Oberländer; aber ich behaupte, daß solche zu Gunsten der Stadt Mannheim lautet, ich kann wenigstens nimmermehr zustimmen, daß man diese erste Handelsstadt des Landes nur in Gefahr sehe, etwas von ihrer Bedeutung zu verlieren. Wenn man freilich die Leute dort drüben hört, so möchte man glauben, nicht nur das Recht, sondern auch die Eisenbahnen haben eine wächserne Nase, z. B. will der Hr. Ministerialrath v. Marschall noch erleben, daß die Mannheimer noch dafür danken werden, daß die Regierung so glücklich war, die Linie von Friedrichsfeld zu entdecken, worauf ich ihm blos sagen will, daß er dann der älteste Mann werden muß, der je auf der Welt gelebt hat (Heiterkeit); denn ich bin im Gegentheil überzeugt, daß die Nachwelt Jene mit Erbitterung bezeichnen wird, welche an diesem unglücklichen Nebenhinauslegen der Stadt Mannheim Schuld tragen — (Hört! hört!).

Es gehört doch wahrhaftig viel Muth dazu, den Bürgern Mannheims, deren Intelligenz und Thätigkeit (und mit allem Recht) von den Sprechern der Regierung anerkannt worden, das Gegentheil ihrer eigenen Interessen begreiflich machen zu wollen; besonders wenn man ihre schlagenden Gründe, so zu sagen, mit Nichts zu widerlegen vermag, als mit dem Bedenken: der Vertrag, der Vertrag! und dieser sei durch den Kammerbeschluß von 1842 gerechtfertigt. — Mir denkt jene unglückselige Sitzung noch gar wohl — und immer muß ich beklagen, daß damals die so wichtige Sache so leicht, so übereilt, in geheimer Sitzung, nicht vor dem Tribunal der Oeffentlichkeit, abgemacht wurde. — Ja, es erstattete der Abg. Bader sogar nur einen mündlichen Bericht, und Keinem ist es damals eingefallen, einen solchen Beschluß, wie ihn die Regierung auslegt, zu fassen. War dieser Beschluß der Ausdruck des Willens des badischen Volks oder der Sachkenner? Er war das Werk der Herren dort drüben (und wir Alle wissen ja, daß es in diesem Hause zweierlei Leute gibt — (große Heiterkeit) — und der Herren Deputirten von Heidelberg, die unter großen Erwartungen für ihre Stadt der Regierung vollends die Majorität von drei Stimmen brachten. —

Ich will die Letzteren hier nicht kritisiren, weil ich weiß, daß es Leute gibt, denen das Hemd näher ist als der Rock; — aber so viel darf ich keck behaupten, daß wenn die Regierung damals von Friedrichsfeld gesprochen hätte, so würde solche die Majorität dieser Kam-

mer nicht erhalten haben. Schon der Abg. Zittel hat bemerkt, daß ihm die Richtung über Mannheim besser gefallen hätte, aber dennoch Friedrichsfeld seine Stimme nicht versagt. Gegenüber den Herrn auf der Regierungsbank erlaube ich mir aber die Bemerkung, daß ich an ihrer Stelle einem solchen Kammerbeschluß diese Ausdehnung nicht zu geben wagte, nachdem laut den von dem Abg. Bassermann vorgelegten Akten (und deren Richtigkeit ist durch Stillschweigen anerkannt) wenige Wochen früher drei Ministerien einverstanden waren, daß man Mannheim nicht so umgehen dürfe. Hätte man diese Akten damals auf den Tisch dieses Hauses gelegt, glauben Sie, die Herren dort drüben hätten den Beschluß von 1842 gemacht? Die Regierung war damals in Folge vielseitiger Informationen und collegialischer Verhandlungen auf dem rechten Weg, es war ihre erste Ansicht, und diese ist, wie ich schon früher bemerkte, immer die beste — wenigstens erkläre ich offen, gesunder Menschenverstand geht über diplomatische Kunst. Bezüglich der Opfer, welche die Stadt Mannheim angeboten hat, finde ich solche sehr großartig und selbst noch größer, als sie durch den Abg. Bassermann bezeichnet worden; weil ich behaupte, daß die angefangene Brücke für die Bahn benützt werden kann und die Verbindung mit dem bestehenden Bahnhof durch den Holzhof und die Gärten möglich ist. Ich behaupte ferner, daß wir auf solche Ersparniß für die Landeskasse sehen müssen, welche noch mehr deßwegen in Anschlag zu bringen ist, da man, um den Fehler gut zu machen, Mannheim mit einer Frachtbegünstigung von vier Wegsstunden entschädigen will. Capitalisiren Sie diesen theuren Betrieb und Sie werden finden, daß es sich nicht nur um wenige Hunderttausende handelt, die dem Sacke des Landes gespart würden.

Es ist anerkannt, daß durch den Aufschwung der Eisenbahnen der Welthandel sich in Zukunft nur noch an wenigen großen Städten halten wird; in unserm Lande haben wir nur Mannheim, welches für denselben geschaffen wäre, wenn wir solches, was im Interesse des ganzen Landes liegt, pflegen; führen wir aber die große eiserne Straße neben vorbei, so gibt es für die Zukunft nur Frankfurt, Basel, und wir haben zum großen Theil für's Ausland gebaut. Der Herr Ministerial-Direktor Regenauer sagt zwar, die Herren in Frankfurt haben ihre andern Geschäfte, sie werden Mannheim die Spedition nicht entziehen, — er wird sich aber überzeugen, daß sie auch Neues anzufangen verstehen.

Mannheim muß verlieren! und was wird Heidelberg gewinnen? Ich sage, Nichts! und dieß hat Niemand schöner gezeigt als der Hr. Abg. Dahmen; ich kann deßhalb auch nicht dem Abg. Bissing glauben, welcher meint, daß Jeder sein Votum schon vorher gebildet habe, wo man keine andern Gründe hört, als: der Vertrag! — das Wort! was in dem Vertrag von 1838 auch zerrissen wurde. — Sollen wir dieß hier nicht eben so gut können, wo es sich darum handelt, eine so große Zahl von Mitbürgern vor Schaden zu schützen, eine große Stadt zu beleben und die Interessen des Landes zu befördern!? Ueberlassen Sie die Auflösung dieses Vertrags der Kunst der Diplomatie, und stimmen Sie mit mir zu dem Antrage des Abg. Sander, den ich, aber auch eventuell jenen des Abg. Knapp, von der unzweckmäßigen engen Spurweite abzuweichen, unterstütze. (Der Redner schließt unter lautem Beifall.)

Posselt ist der entschiedenen Ansicht, daß durch Führung der Bahn von Weinheim nach Mannheim der seit Jahren im Besitz von Heidelberg befindliche Betrieb an der Bergstraße dieser Stadt entzogen und ihr dadurch der Lebensnerv abgeschnitten worden wäre und theilt aus innerster Ueberzeugung nicht nur die Ansicht des Abg. Knittel, daß die Regierung ihre Vollmacht nicht überschritten, sondern anerkennt auch dankbar, daß sie dabei alle Verhältnisse ins Auge gefaßt — (vielfacher Widerspruch — oh! — oh!) und mit größter Umsicht und Sorgfalt diesen hochwichtigen Gegenstand behandelt habe.

Müller widerlegt ausführlich einige im Bericht des Abg. Schaaff aufgestellte Behauptungen in Bezug auf den Güterverkehr und erklärt, daß er im Jahr 1842 zu der Minorität gehört habe, und, wenn er auch heute wieder dazu gehören sollte, wenigstens nichts zur Unterdrückung des badischen Handels beitragen wolle und deßhalb für den Antrag des Abg. Sander stimme.

Bader kennt als Berichterstatter der Commission von 1842 die Entstehungsgeschäfte jener Beschlüsse genau und deduzirt aus dem Wortlaute der darin niedergelegten Ansicht der damaligen Minorität der Kammer, gegen die Behauptung des jetzigen Berichterstatters Sander, daß selbst diese die Regierung ermächtigt habe, nicht allein einen Vertrag abzuschließen, sondern sogar zu vollziehen und weist nach, wie überhaupt eine unbeschränkte Vollmacht für die Regierung zu Stande gekommen und nur der Wunsch möglichster Wahrung der Mannheimer Interessen dabei ausgedrückt worden sei. Der weitern Behauptung in dem vorliegenden Berichte, als könne die Ermächtigung der Regierung nur auf das bezogen werden, wovon bei der Verhandlung die Rede gewesen sei, setzt er entgegen, daß es rein unmöglich gewesen sein würde, alle einzelnen Punkte zu bezeichnen, welche der künftige Vertrag umfassen sollte, die

Vollmacht sich also auf Alles habe ausdehnen müssen, was irgend zur Sprache kommen konnte.

Wenn die Regierung irgend eine Bestimmung oder Verfügung getroffen hatte, die nicht zum Zweck einer gemeinschaftlichen Eisenbahn gehören, dann hätte Sander recht, so habe er aber nicht recht. (Sander: werde es beweisen). Er erkennt weder die Richtigkeit des im Bericht aufgestellten Satzes an, daß Baden sein Staatseigenthum einem auswärtigen Staate zum ungetheilten Miteigenthum überlassen habe — weil der Vertrag nur einen gemeinschaftlichen Betrieb der Bahn, aber keine Gemeinschaftlichkeit des Eigenthums begründe, noch die behauptete Verkümmerung des Gesetzgebungs- und Verordnungsrechtes, eben so wenig die Einwürfe gegen Anstellung öffentlicher Diener eines fremden Staats mit der vollkommenen Macht und Gewalt des öffentlichen Dienstes in unserm Lande, und andere, — geht dann auf das Materielle der Sache über und findet die Zumuthung etwas stark, glauben zu sollen, daß der Handel von Mannheim jetzt leide, daß er in sein Nichts zurücksinken werde, wenn die nach dem Vertrag bestimmte Bahnrichtung ausgeführt werde; er ist im Gegentheil der vollkommensten Ueberzeugung, daß die kommerziellen Verhältnisse und Interessen Mannheims durch den vorliegenden Staatsvertrag gehörig gewahrt seien, welche Ueberzeugung viele erfahrene und sachkundige Männer selbst aus der Mitte der Bewohner Mannheims theilten. (Bassermann: Ach Gott! — Bader: Ja, so ist es, ich kann ihre Namen nennen. Bassermann: Wir brauchen sie nicht zu wissen).

Dadurch, daß vielleicht von den Tausenden von Reisenden, die von Norden nach Süden gingen, ein Theil in Mannheim übernachtet, weil sie Heidelberg vorzögen, würden keine Landesinteressen verletzt; die Oberländer, welche, ohne direkten Nutzen von der Bahn zu haben, so viel dazu beisteuern müßten, hätten ihre Landsleute in Heidelberg und Mannheim gleich lieb und gönnten Jedem den Vortheil von der Eisenbahn. Der Abg. Bassermann und Andere beriefen sich auf die Akten der Regierung, aus welchen hervorgehe, daß diese früher die unmittelbare Richtung von Mannheim nach Darmstadt, nach dem Vertrage von 1838, selbst für die vortheilhafteste gehalten hätte; allein, abgesehen davon, daß zuweilen anderweitige Interessen der Verfolgung dessen, was man für gut und zweckmäßig erkannt habe, Schranken setzten, sei die Ansicht der Regierung auch nicht immer ein Evangelium, jedenfalls die öffentliche Meinung darüber einig, daß die zuerst in Antrag gebrachte Richtung, durch die Sandwüste von Mannheim nach Darmstadt, welche die Orte an der Bergstraße trocken gelegt hätte, eine ungeschickte zu nennen wäre. Gegen die unmittelbare Zugsrichtung von Weinheim nach Mannheim und von da nach Heidelberg hätten sich im Jahre 1842 von allen Seiten Stimmen erhoben, in diesem Saale und anderwärts, selbst der Abg. Hoffmann, dem man eine gewichtige Stimme in dieser Sache nicht absprechen werde, habe sich dagegen erklärt. Der Redner schließt mit der Erklärung, daß er nichts gegen den Gebrauch zu erinnern wisse, welchen die Regierung von der 1842 erhaltenen Vollmacht gemacht habe, und würde glauben, sich der Wortbrüchigkeit schuldig zu machen, wenn er jetzt etwas Anderes verlangen wollte.

v. Itzstein. Ich werde mich kurz fassen. Ohnehin sind die Gründe für und gegen den Vertrag, den die Regierung der Kammer zur Kenntnißnahme vorgelegt hat, sattsam erörtert und wirklich von allen Seiten gründlich geprüft worden. Ich würde darum ganz schweigen, aber in meinem Innern gebietet mir eine Stimme, die meinem Charakter gemäß ist, daß ich überall, wo ich ein großes Unrecht zu erkennen vermeine, das Wort nehmen zu müssen glaube. Ein solches Unrecht finde ich hier. Ich werde indeß, weil die Zeit schon weit vorgerückt ist, mich darauf beschränken, die Gründe kurz zu entwickeln, aus denen ich gegen den Vertrag stimme. Ich freue mich vordersamst der Erklärung der Regierung, die ich von einem oder zwei der Herren von der Regierungsbank aus gehört habe, womit sie ihren Unwillen darüber geäußert haben, wenn man treubrüchig wird, wenn man Versprechen nicht erfüllt. Ich freue mich dessen, weil ich nun mit Gewißheit hoffen darf, daß die Regierung das oft gehörte Versprechen, die Presse frei zu geben, erfüllen wird. (Vielseitiges Bravo im Saale.) Ich freue mich, weil dann auch der Abg. Schaaff erfreut sein wird, daß endlich die alten Abgaben zu Ende kommen werden; ich freue mich, weil ich hoffen darf, daß dann das in Baden berühmt gewordene „Demnächst" endlich aufhören und die Regierung dann schneller ihr Wort erfüllen wird.

Dem Abg. Zittel, welcher ausgeführt hat, daß keine Stadt im Lande so viel Begünstigungen erhalten habe wie Mannheim, bemerke ich: Nun, Mannheim ist eben nicht Bahlingen, wo, glaube ich, der Hr. Abgeordnete wohnt, Mannheim ist nicht Pforzheim, ist nicht Lahr, sondern Mannheim ist die Stadt, wo die Natur zwei Flüsse zusammenströmen läßt, die Stadt, welche den nördlichen Anfangspunkt des Großherzogthums bildet und zum Verkehr am meisten sich eignet.

(Fortsetzung folgt).