

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Landtags-Zeitung. 1833-1846 1844**

264 (30.7.1844)

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 jedes folgende Abonnement zu erneuern.

# Landtags-Zeitung.

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

[Nr. 264 u. 265.] Verhandlungen der II. Kammer der badischen Stände i. J. 1844. [30. Juli.]

Herausgegeben von den Abgeordneten

Bassermann, Baum, Bissing, Bahl, Gottschalk, v. Ihlein, Mathy, Rindeschwender, Sander, Welcher, Weller und Anderen.

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

## 113te öffentliche Sitzung der 2. Kammer.

(Fortsetzung.)

Ministerialrath v. Marschall bedauert, bemerken zu müssen, daß diesem Wunsche wohl nicht werde willfahrt werden können; die Regierung habe sich erst nach sehr reiflichen Erörterungen über den Eisenbahnzug in jener Gegend, wobei, wie sich von selbst versteht, die verdiente Berücksichtigung der Stadt Lahr eingetreten sei — zu der jetzt im Bau genommenen Richtung bestimmt. Der Redner erläutert hierauf die in dem Bericht berührten Ansichten der technischen Behörden und setzt die Nachteile der von dem Berichte im Interesse der Stadt Lahr adoptirten Richtung, nach welcher nicht allein eine Verlängerung der Bahn von einer halben Stunde, sondern auch noch eine namhafte Verinträchtigung der Schnelligkeit auf der ganzen, der Krümmung halber nur langsam zu befahrenden Strecke eintreten würde, auseinander; neben der unverhältnismäßigen Steigung des Terrains sei überhaupt schon der bedeutende Kostenaufwand von 150,000 fl. sehr zu beachten: der Redner detaillirt hierauf die Schwierigkeiten, sowie den Kostenpunkt und kommt zu dem Schlusse: „Daß der dagegen zu erwartende Nutzen durchaus nicht damit im Verhältnis stünde. Da es auf die vorgeschlagene Art doch nicht möglich sei, sich der Stadt weiter als bloß auf halbe Entfernung zu nähern, so würden, im besten Falle nur  $\frac{2}{10}$  Stunden gespart werden und da für den Personen- und Gütertransport ja doch ein Fahrdienst eingerichtet werden müßte, so könne sich dieser, ohne größern Zeitverlust und Schwierigkeit auch noch etwas weiter ausdehnen. Zu diesen schon früher geltend gemachten Gründen komme jetzt noch, daß der Damm von dem Punkt, wo die Bahn, nach dem Vorschlag der Commission, aus der von der Regierung projectirten Richtung ausmünden, bis zu dem Punkt, wo sie wieder eirmünden würde (800 bis 900 Ruthen), mit einem Aufwand von 32,000 fl. fast voll-

ständig hergestellt, mithin diese Summe dann verloren sei. Zudem würde die durch den vorgeschlagenen Bau nothwendig eintretende Verzögerung die weitere Eröffnung der Bahn nach dem Oberlande um 6 Monate weiter hinausschieben. Lahr sei unter den jetzigen Umständen nicht so weit von der Bahn entfernt, daß die Vortheile, welche sich die Stadt von einer andern Richtung verspreche, von der Art seyn würden, um in der Wagschale den Ausschlag zu geben, — deshalb bittet er die Kammer, den Wunsch der Stadt Lahr, für welche man bei der Prüfung des Gegenstandes Alles gethan habe — fallen zu lassen.

Baum ersucht die hohe Kammer das Gegentheil zu thun — indem ihn die von dem Hrn. Regierungskommissär vorgetragene Gründe nicht von seiner bisherigen Ueberzeugung haben abbringen können, — und fährt fort: Meine Herren! bei der vorliegenden Frage setze ich als bekannt voraus, was darüber auf dem vorigen Landtage verhandelt und mit Stimmeinhelligkeit beschlossen wurde, so wie, was Ihre jetzige Commission ebenfalls einstimmig in dem erstatteten Berichte niedergelegt hat. Meine Absicht kann nicht seyn, Sie mit Wiederholungen zu ermüden; ich erlaube mir nur, unter ausdrücklicher Bezugnahme auf die allseits ausgesprochene und auch von der Regierung anerkannte Wichtigkeit der Stadt Lahr als Handelsplatz und Fabrikstadt, unter Bezugnahme auf die Lebhaftigkeit derselben, so wie der ganzen Gegend und auf den deshalb vorhandenen bedeutenden kleinen Verkehr, auf die erhebliche Personenfrequenz, zu behaupten, einmal, daß die nach Lahr geführte Bahn sich gut rentiren werde, und dann, daß hier, neben Berücksichtigung der Lokalinteressen, der Hauptverkehr für die Gesamtheit nur gewinnen kann. Ich darf der Wahrheit gemäß aussprechen, daß nach Angabe des Lahrer Handelsstandes von Seiten desselben jährlich über 100,000 Str. Waaren nach Lahr hinein- und eben so viel von Lahr hinausgeführt werden. Gerade diese Frequenz ist schon oft von der Regierung belobt und aufgemuntert worden; ich hoffe, das jetzige Mini-

ferium werde diesen industriellen Aufschwung nicht zu vermindern, sondern durch Gewährung der vorliegenden Bitte zu erhöhen suchen. Sollte die Stadt Lahr, während die Bitten von Bruchsal, Durlach, Ettlingen, Bühl, Achern, Freiburg ic. erfüllt wurden, sich keiner Gewährung der ihrigen erfreuen dürfen?

Unter den im Jahr 1842 von mir erwähnten Gründen berührte ich die Bewohner des ganzen Schutterthales nicht, auch nicht die mit bedeutenden Staatsmitteln erbaute herrliche Straße von Viberach nach Lahr. Ich erwähnte nicht, wie diese Verbindung des Schutterthales mit dem Kinzigthale, bei dem Folliren der Stadt Lahr von der Eisenbahn, veröden, wie alle Güter, welche vom Bodensee herabkommen und welche meistens von Lahrer Fuhrleuten gebracht werden, eher zur Eisenbahn gelangen, wenn sie diese Straße benutzen, wie diese Güter unsern Expeditionshandel heben und damit diese Straße vor Verödung schützen würden. Jetzt schon glaubt man die Folgen, daß die Regierung sich nicht entschlossen hat nach Lahr hinein zu bauen, wahrzunehmen, indem man jetzt schon, und dies wäre erst der Anfang der Folgen, eine Abnahme des Häuserwerthes verspürt, was nur in dem Abschneiden von der Hauptverkehrsstraße, und namentlich jetzt von der mit Dampfkraft betriebenen, verbesserten Verkehrsstraße, gesucht werden kann. Wenn wir aber jetzt schon die Wirkungen wahrnehmen, wie werden sich dieselben erst herausstellen, wenn die Bahn im Betrieb ist und die Bahnzüge  $\frac{3}{4}$  Stunden von Lahr entfernt vorbeistiegen? Lahr, das erst kürzlich in eine höhere Steuerklasse wegen Vermehrung seiner Bevölkerung (es zählt jetzt über 7000 Seelen) vorgerückt ist, wird wieder herabsinken, und wenn einmal der Rückschritt begonnen hat, so wird bald nichts mehr übrig seyn, als ein unbedeutendes verarmtes Landstädtchen, das keine Steuern mehr zu zahlen vermag; ein verödeter Flecken, dessen rückbleibende Einwohner in dem Verufen auf den frühern Wohlstand ihrer Eltern einen traurigen Trost suchen, aber nicht finden könnten. Eine der ersten Handelsstädte und, ich darf sagen, neben Pforzheim die erste Fabrikstadt Badens, würde bald in gänzlicher Bedeutungslosigkeit verschwinden. Und warum dies Alles, meine Herren? Weil man die Ansicht hatte, Lahr könne nicht mit der Hauptbahn verbunden werden. — Dieses „Können“ oder „Nichtkönnen“ näher zu untersuchen, ist um so nothwendiger, als auf dem vorigen Landtage der Hr. Regierungskommissär Frhr. v. Marschall gesagt hat: es werde für Lahr geschehen, was geschehen könne, und indem der Hr. Präsident des Ministeriums des Innern äußerte: „Die Interessen dieser Stadt sind uns sehr wichtig. Sie liegen uns sehr am Herzen, und wenn es sich mit dem

allgemeinen Interesse verträgt, und namentlich nicht gegen die Zweckmäßigkeit der Bahn selbst anstößt, was doch immer eine Hauptrückficht ist, so wünsche ich aufrichtig, daß Lahr auch in dieser Beziehung bedacht werden möchte. Jedenfalls wird diese Stadt nicht von der Bahn ausgeschlossen seyn, sondern durch die schon erwähnte Seitenbahn, die von der Hauptlinie aus geführt wird, in unmittelbare Verbindung mit letzterer gesetzt werden ic.“ Hier wurde vielleicht das einzige Versprechen gegeben, welches auf dem vorigen Landtage vernommen wurde, und ich mache darauf aufmerksam, daß bei Berathung des Staatsvertrags über die Main-Neckar-Eisenbahn die verehrlichen Vertreter der Regierung das Nichthalten der gegebenen Versprechen gebührend bezeichnet haben. Stets wird daher auch im schlimmsten Falle dieses Versprechen der Stadt Lahr zur Seite stehen.

Alle Gründe gegen das Führen der Hauptbahn nach Lahr sind in dem Vortrage des Gr. Ministeriums des Innern vom 10. Januar v. J. Nr. 233 enthalten, welcher Vortrag wiederum gebaut ist auf einen Bericht der technischen Behörde vom 2. Februar 1842 Nr. 1305. — Die Hauptbahn vermittelt einer Kopfstation nach Lahr hinein-zuführen, wird als unthunlich bezeichnet, zum Theil wegen der Hindernisse im Betrieb, zum Theil wegen unangenehmer Steigungen. Das erste könnte ich zugeben, weshalb man auch natürlicherweise sogleich von dem Wunsche einer Kopfbahn zurückgekommen ist, so wie die Ausführbarkeit der Bahn in einem Bogen nicht nur als möglich, sondern als ganz leicht thunlich sich darstellte. Ich will deshalb über das frühere Projekt einer Kopfstation nichts weiter mehr anführen, nur fiel mir auf, daß in dem fraglichen Vortrage des Gr. Ministeriums des Innern an das hohe Staatsministerium die Steigungsverhältnisse der Kopfstation als „unangenehm“ bezeichnet wurden, während in demselben Berichte eine Seitenbahn, welche auf dem nämlichen Terrain, wie die Kopfbahn angelegt werden müßte, nach Angabe der Techniker „sowohl in Bezug auf ihre Richtung, als auf ihre Steigungsverhältnisse sehr vortheilhaft geführt“ werden könnte. Meine Herren, es ist durchaus kein technisches Hinderniß vorhanden, weder in Bezug auf eine Seitenbahn, noch auf eine Kopfstation, noch auf die Ausführung der Hauptbahn in einer Bogenlinie. Dies ist vollständig klar ausgesprochen und wurde Seitens der Regierung durch einen Hrn. Commissär in Lahr selbst dem dortigen Gemeinderathe und Handelsstände unter Uebereinstimmung des anwesenden Technikers öffentlich erklärt. Der Kostenaufwand für eine Kopfstation, so wie für eine Seitenbahn, würde ungefähr gleich hoch zu stehen kommen. Er ist auf 160,000 fl. angeschlagen und ist wahrscheinlich

höher als für eine Bogenbahn. Ich habe daher im Jahr 1842 den Aufwand ganz richtig auf circa 150,000 fl. geschätzt. — Das Gleiche gilt bei dem etwas größern Zeitaufwand, welchen ich zu 4 Minuten angab, während er jetzt nur zu 2 bis 3 Minuten beträgt, was nach eigener Angabe der Regierung bei der Neckar-Main-Eisenbahn unbedeutend ist. Nun glaube ich denn doch, daß man den Fremden, welche auf der badischen Bahn fahren, zumuthen kann, daß sie 2 bis 3 Minuten länger auf derselben zu verweilen haben, ohne Gefahr zu laufen, daß die concurrende Elsäßer Bahn uns die Reisenden entzöge. Dieser Grund, welcher von dem Sr. Ministerium des Innern gegen das Führen der Hauptbahn nach Lahr noch weiter vorgeführt wurde, dürfte vielleicht bei einer Kopfstation etwas für sich haben, obwohl er auch da von keiner großen Bedeutung wäre, er fällt aber bei einer Bogenlinie vollständig weg, weshalb das hohe Ministerium von diesem zu abstrahiren sich bewegen lassen dürfte. Mit anderen Worten besagt dieser Grund, daß der Gesamtverkehr, welcher hauptsächlich ins Auge zu fassen und gegen die Wichtigkeit von Lahr abzuwägen sei, durch das Führen der Hauptbahn nach Lahr benachtheiligt werde. Dem ist nicht also, indem derselbe nicht nur nichts verlieren, sondern durch den Zuwachs der Stadt Lahr und des Schutterthales nur gewinnen würde, indem ferner hier der Lokalverkehr mit Hinzurechnung der auf Lahr und die Umgegend fallenden Räte des Gesamtverkehrs überwiegend seyn dürfte.

Es hat dieß auch Ihre Commission einstimmig anerkannt und nahm deshalb von dem Vorschlage einer Seitenbahn, so wie von jenem einer Kopfstation Umgang, es bleibt daher nur noch die Bogenlinie zu betrachten übrig. Auf der von dem Herrn Berichterstatter seinem trefflichen Berichte angehefteten Lithographie sind die beiden Linien a, d, c und a, b, c eingezeichnet. Es versteht sich wohl von selbst, daß die Linie a d c für Lahr wünschenswerther wäre, und daß uns das nicht hinderlich erschiene, wenn die Linie auch als etwas „verstrekt und verzogen“ sich darstellte, daß aber selbst die Linie a b c von der Stadt Lahr für eine Wohlthat angesehen würde, besonders wenn, wie auch schon in dem Commissionsberichte angedeutet, wie es in der That ganz leicht herzustellen gewesen ist, und was natürlich Sache der Ausführung wäre, wenn, sage ich, der Bahnhof noch etwas näher der Stadt gerückt würde. Ueber diese Linie a b c enthält der Vortrag des großherzoglichen Ministerium des Innern die Behauptung, es würde hierdurch dem Wunsche der Stadt Lahr in keiner Weise entsprochen werden. Der Grund warum diese Behauptung gestellt wurde, ist nicht ange-

führt. Da aber auch kein solcher vorhanden ist, so beschränke ich mich darauf, jener Behauptung einen einfachen Widerspruch entgegenzusetzen.

Was nun endlich die Bogenkrümmung selbst, sowohl bei Dinglingen als bei dem Punkte b anlangt, so darf ich versichern, daß dieselbe nicht so bedeutend als bei Nastatt, und ziemlich gleichbedeutend mit der bei Durlach und gegen Ettingen ist, wobei noch die etwa vorhandene Schwierigkeit dadurch verschwindet, weil ja doch von dem Bahnhofs weg und gegen denselben hin der Bahnzug langsam fahren muß.

Die Gründe, welche der Herr Regierungscommissär vorgebracht hat, erscheinen somit keineswegs erheblich. Der Zweck der Gesamtbahn, welcher nicht erreicht werden soll, wird bestimmt erreicht durch das Führen der Bahn nach Lahr. Ob der Umweg  $\frac{1}{2}$  Stunde beträgt, bezweifle ich nach der Terrainkenntniß, die ich habe, behaupten kann ich natürlich das Gegentheil nicht, weil ich kein Techniker bin. Eine unzweckmäßige Zuglinie ist nicht vorhanden, das langsame Fahren über die Kurven ist nicht von Wichtigkeit, weil in der Nähe des Bahnhofes jedenfalls langsam gefahren werden muß. Die Steigung ist nicht unverhältnißmäßig, sondern ganz und gar nicht schwierig. Ueber den Kostenpunkt ist das Nöthige gesagt, ich bemerke nur dazu, daß nicht nur einzelne Privaten das von ihnen abzutretende Terrain unentgeltlich abzugeben gesonnen sind, und daß die Stadt Lahr hinsichtlich des zwischen Dinglingen und Mietersheim überflüssig werdenden Terrains in Unterhandlung mit der Regierung zu treten gesonnen ist, wodurch also der Kostenpunkt bedeutend verringert wird. Das zweimalige Durchschneiden der Landstraße ist allerdings mißlich, aber es geschieht auch bei Durlach und bei Karlsruhe gegen Ettingen.

Halten Sie nun, meine Herren, alle die angeführten Hauptpunkte zusammen, nämlich die Wichtigkeit der Stadt Lahr hinsichtlich des Verkehrs, die von Ihnen im Jahre 1842 schon günstig entschiedene Finanzfrage, die technisch leichte Ausführbarkeit, endlich das Schicksal der Stadt Lahr, wobei es doch wohl nicht am Plage wäre, diese Stadt hintenanzusetzen, während die Wünsche so vieler Anderer, nicht so bedeutenden Städte gewährt wurden, und Sie werden gewiß unsere Bitte durch Zustimmung zum Commissionsberichte, welcher, wie ich ihn verstehe, die Form einer Adresse vorschlägt, zu der Ihrigen machen.

Bissing unterstützt den Antrag der Commission; er halte die Errichtung eines Bahnhofes zwischen Dinglingen und Lahr sowohl im Interesse Lahrs, als des ganzen Landes; die Population von Lahr sei bedeutend, die große

Gewerbsbätigkeit daselbst bekannt. Nach den Grundsätzen, welche hinsichtlich der Bahnführung angenommen seien, könne Lahr nicht umgangen werden. Die Vortheile für Lahr beständen darin, daß sich alsdann der Personen- und Güterverkehr dort und nicht in Dinglingen befände, so wie darin, daß die Expedition durch das Kinzigthal nach dem Bodensee von dort aus übernommen werden könnte, denn es liege zwei Stunden näher, als Offenburg und würde durch die Thätigkeit seiner Bewohner die Concurrenz von Offenburg in dieser Hinsicht gewiß siegreich bestehen. — Im Interesse des Landes sei aber die Errichtung jenes Bahnhofes, da die Erfahrung bestätige, daß je näher ein Bahnhof gelegen sei, desto mehr die Bahn durch Personen und Güter benützt werde. Was die Ausföhrung anbelange, so habe sich der Sprecher erst vor wenigen Tagen an Ort und Stelle überzeugt, daß solche ohne Schwierigkeit, ohne bedeutende Kosten und ohne Beeinträchtigung des großen Verkehrs geschehen könne; er gestehe, daß er, ehe er das Terrain gekannt habe, hierüber anderer Meinung gewesen sei; aber nunmehr sei er lebhaft überzeugt, daß der Bahnhof ganz gut näher an Lahr verlegt werden könnte. Die Schutter sei schon vorher, bevor die Einbiegung stattfände, überschritten, es bedürfe also keiner Ueberbrückung mehr, der Bahnhof werde bloß um eine Viertelstunde hinausgerückt, der Bogen sei leicht und gut zu befahren und der Mehraufwand an Zeit betrage höchstens 3 Minuten.

Jung h a n n s steht in dem Umstande, daß durch die eintretende Verzögerung dem Oberlande seine Rechte auf die Bahn um 6 Monate später zu Theil würden, den Hauptgrund gegen den Antrag der Commission; schlägt indessen vor, die Regierung möge der Stadt Lahr erlauben, entweder auf eigene Kosten oder auf Aktien eine Zweigbahn errichten zu dürfen. Vorausichtlich würden unter den obwaltenden Umständen dergleichen vielleicht auch wohl zu begründende Gesuche noch von mehreren Städten eingehen, welche die Regierung kaum zu erfüllen im Stande sein würde. — Wenn übrigens eine Zweigbahn auf Staatskosten nach Baden geführt würde, müßte er ein gleiches auch für Lahr in der Gerechtigkeit begründet halten.

v. Ne u b r o n n schließt sich im Allgemeinen den Gründen des Abg. Baum an, und findet weder die technischen noch die finanziellen Hindernisse von hinreichender Erheblichkeit, gegenüber einer Stadt, deren bedeutende Industrie und höchst aner kennenswerthe Gewerbsthätigkeit nicht durch die ungerechte Versagung ihrer Bitte zu Grunde gerichtet werden dürfte und welche durch Isolirung nothwendig

wieder auf den Punkt zurückgeworfen werden müßte, über welchen es seit hundert Jahren durch die große Thätigkeit und Anstrengung seiner Bewohner mit so vielem Glück hinausgekommen sei.

S a n d e r findet, daß ein sonderbares Mißgeschick auf unserer Bahn liege, indem sie statt den Aufschwung des Handels zu befördern, diesen gerade unterdrücken zu wollen scheine und weist dabei auf Mannheim hin, auf die Zugstrecke vom Isheimer Klog an die Schweizergrenze, wo mit Zurücksetzung des Wiesenthals eine ausländische Stadt begünstigt werden solle, auf den von der Regierung projektierten Bahnhof in Rehl u. dgl. — und hält es für durchaus unecht, eine Stadt von solcher Bedeutung wie Lahr nicht an die Bahn legen zu wollen. Der Kostenaufwand ist ihm hier keineswegs maßgebend, auch schreckt ihn der Einwand, daß die Eröffnung der Bahn nach dem Oberland dadurch um 6 Monate verzögert werden würde, keineswegs, weil er gar nicht glaubt, daß der Bau der Auslenkung so viel Zeit in Anspruch nehmen werde, überhaupt scheint ihm dieser Grund nur vorgebracht, um den Doerländer Abgeordneten Furcht einzujagen. Er empfiehlt der Kammer, bei dem Commissionsvorschlag fest stehen zu bleiben, um so mehr, da er glaubt, daß auch in dem andern Hause die Billigkeit des Verlangens eingesehen werden wird.

Staatsrath Frhr. v. Rüd t äußert sich ganz im Sinne des vorigen Sprechers der Regierung und hält es nicht für billig, der Stadt Lahr auf Kosten der Uebrigen ein Verlangen zu gewähren, welches ihr nicht ein Mal von so großem Vortheil sein würde, als man vorbringe, indem er die Entfernung der Stadt von der Bahn überhaupt für zu kurz hält, als daß die behaupteten Nachtheile daraus hervorgiengen.

D a h m e n, welcher das Verlangen der Stadt aller Berücksichtigung werth hält, schlägt vor, die Regierung zu bitten, in Dinglingen nur einen provisorischen Bahnhof herstellen, die gerade Bahnstrecke fortbauen, sofort in Betrieb setzen zu lassen, zugleich aber der Stadt Lahr zu eröffnen, daß ihr gegen Ersatz der Anslagen für Gütererwerb und Arbeitskosten eine Bahn auf Staatskosten nach ihrem Wunsch gebaut werden soll.

v. I s s t e i n, H e c k e r und v. Ne u b r o n n sprechen noch entschieden zu Gunsten des Commissionsantrags.

T r e s u r t, von D a h m e n unterstützt, beantragt, von Dinglingen nach Lahr eine Seitenbahn auf Staatskosten zu errichten, so wie von Dos nach Baden.

Nachdem noch der Berichterstatter im Sinne seines Berichtes gesprochen, wird bei der Abstimmung, nach Ver-

werfung der übrigen Vorschläge, der Commissionsantrag mit 31 gegen 25 Stimmen angenommen.

(Fortsetzung folgt.)

### 114te öffentliche Sitzung der 2. Kammer.

Karlsruhe, den 26. Juli 1844. Unter dem Vorsitze des Präsidenten Beck. Auf der Regierungsbank: Ministerialassessor v. Böckh; später Staatsrath Frhr. v. Rüd t und Ministerialrath Vogelmann.

Vassermann legt eine Bitte des Joseph Valentin Dörnbach zu Hardheim vor, Verleihung des J. A. Faulhaberschen Stipendiums zu Königheim betr.

v. J. Stein übergibt eine Petition wegen Zerschlagung des D. Böcker'schen Jagdbezirks und Revision des Wildschadengesetzes, unterschrieben von 672 Bürgern und Einwohnern von Eitenheim und des Amtsbezirks Lahr, und fügt folgendes mündlich bei: Mit dieser Petition habe ich die Mittheilung erhalten, daß dieselbe wahrscheinlich von allen Orten der beiden Ämter unterschrieben worden wäre, wenn nicht die Erntearbeiten die Leute gegenwärtig dringend in Anspruch nähmen, und wenn nicht zugleich auch einige Bürgermeister und Polizeidiener versucht hätten die Petition zu unterdrücken, deren Inhalt durchaus unschuldig, wenn gleich gewichtvoll ist. Diese Leute beschwerten sich über den allzugroßen Wildstand in dem Jagdbezirk des ehemaligen Abg. Böcker, ein Jagdbezirk, welcher auffallenderweise die beiden Ämter Lahr und Eitenheim umfaßt und wahrscheinlich, wie viele Leute behaupten, dazu führt, daß der Wildstand übermäßig groß wird. Sie klagen über bedeutende, oft wiederkehrende Beschädigungen, welche die Arbeiten und die Hoffnung des Landmanns zuweilen in Einer Nacht vernichten. Sie führen an, daß ihre deshalb wiederholten großen Beschwerden wegen der mangelhaften Bestimmung des §. 20 des Wildschadengesetzes fast nie zu einem erklecklichen Resultat und einer Entschädigung führen. Sie führen an, daß die Noth und ein wahrhafter Zwang zur Selbsthilfe im vorigen Jahr drei Gemeinden, welche genannt sind, genöthigt habe, um sich vor Hunger und dem Verderben ihrer ganzen Ernte zu schützen und überhaupt ihre Felder zu erhalten, gewaltsamer Weise, wie sie selbst zugestehen, hinauszugehen und alles Wild, welches sie getroffen, zusammen zu schießen, ohne sich jedoch solches anzueignen; ein Unternehmen, wofür sie in Untersuchung gezogen und bestraft worden, für den erlittenen Schaden aber auf keine Weise irgend eine Vergütung hätten erhalten

können. Die Petenten klagen über die von dem Jagdinhaber angestellten Leute, deren mehrere schon zu Criminalstrafen verurtheilt worden seien, und daß gerade durch die Persönlichkeit dieser Leute nicht bloß die Sicherheit der Wege bedroht, sondern auch selbst die Personen Mißhandlungen ausgesetzt seien. Unter anderen merkwürdigen Fällen wird auch der angeführt, daß ein junger Mann und Familienvater, weil man glaubte, daß er früher Schlingen gelegt, von den Jagdausschreibern, welche sich gewissermaßen als Gensdarmen geriren, auf dem Felde arreirt und festgenommen, in den Hof des Jagdinhabers geführt und dort in der Art mißhandelt worden sei, daß er, durch Schläge gezwungen, gestanden, später aber bei dem Amt bewiesen habe, daß er gar nicht derjenige gewesen, der Schlingen gelegt. Insbesondere sind aber die Leute zu ihrer Petition veranlaßt worden durch den wahrhaft schaudervollen, neulich stattgehabten Vorfall, (welchen auch öffentliche Blätter erzählen) wo ein aus Lahr zurückkehrender Mann von einem aus dem Wald an der Landstraße hervorstürzenden Jäger durch einen Schlag mit dem Gewehrkolben vom Wagen gestürzt, mit 26 gefährlichen Stichen an Hals und Kopf eine zeitlang liegen gelassen, bis der Jäger ihn wieder als todt auf den Wagen legte und die Pferde vorwärts kommandirte, welche dann auch, des Weges kundig, ihn nach Hause brachten. Der Mann war nicht todt und es wurde eine Untersuchung bei dem Amt Eitenheim deshalb eingeleitet. Indessen hat dieser Hergang die ganze Bevölkerung, wie es Recht ist, mit Unwillen erfüllt. Unruhe hat sich der Gemüther der Bewohner beider Ämter bemächtigt, und sie bitten dringend um Abhilfe, daß nämlich die Kammer dahin wirken möge, daß der §. 20 des Wildschadengesetzes abgeändert und dem übermäßigen Wildstand gesteuert werde, wozu als Mittel vorgeschlagen wird, den übermäßig großen Jagddistrikt zu theilen. Sind die von mir angeführten Thatsachen, die ich zwar nicht verbürge, wohl aber annehmen kann, daß 672 Bürger, die wahrscheinlich von Vielem selbst Zeugen waren und die Sache beurtheilen können, keine Unwahrheit bezeugen werden, in der Wahrheit gegründet, so muß ich die Kammer dringend bitten, Gewicht auf diese Petition zu legen.

Die Tagesordnung führt hierauf zur Diskussion des Berichts des Abg. Goll über den Aufwand für das Betriebsmaterial der Eisenbahn.

I. Transport-Material. a) Dampfwagen (Lokomotive).

Pro 1844. Für 35 Lokomotive, inclusive der Reservestücke, wer-

|   |                     |
|---|---------------------|
| den gefordert à 30,000 fl. per Stück . . . . .  | 1,050,000 fl. — fr. |
| hiesu Vorschuß auf 15 Lokomotive für 1845 à 9,000 fl. per Stück                       | 135,000 „ — „       |
|   | <hr/>               |
|   | 1,185,000 fl. — fr. |
| Davon ab: die bis Ende 1843 bereits angeschafften Lokomotive im Betrage von . . . . . | 552,056 „ 5 „       |
| Aufwand für 1844  | 632,943 fl. 55 fr.  |
| 1845. Restzahlung für 15 Lokomotive sammt Reservestücken à 21,000 fl. . . . .         | 315,000 fl.         |
| Vorschuß auf 10 Lokomotive für 1846 . . . . .   | 90,000 „            |
|   | <hr/>               |
| Aufwand für 1845  | 405,000 fl.         |

welcher von der Kammer bewilligt wird.

Für die Bahnlänge von Mannheim bis Offenburg und Kehl sind im Ganzen 35 Lokomotive erforderlich; davon waren bis Ende Dezember 1843 — 17 Stück im Betrieb und für das oben angegebene Bedürfnis weitere 18 Lokomotive im Laufe des gegenwärtigen Jahres anzuschaffen. Für die ganze Bahnstrecke sind 78 in Voranschlag genommen. Da die rasche Fortsetzung des Baues der Eisenbahn die Eröffnung derselben bis Freiburg in Aussicht stellt, so muß jetzt schon eine Bestellung auf die für 1845 nöthigen 15 Lokomotive gegeben werden.

Der Dienst von Mannheim bis Offenburg und Kehl erfordert bei einer Entfernung von 35½ Wegstunden  
35 Lokomotive für 1844  
15 weitere für 1845,

also zusammen 50 Stück bis Freiburg, für eine Wegstrecke von 49½ Stunden, welche Anzahl mit dem nach der Bahnlänge berechneten Erfordernis einer Lokomotive für die Wegstunde, übereinstimmt.

Die ersten 6 Dampfwagen hat die Fabrik von Sharp, Roberts und Comp. in Manchester zum durchschnittlichen Preis von 27,680 fl. per Stück inclusive von 3,400 fl. für Fracht und von 3,850 fl. für Zoll geliefert; weitere 2 Dampfwagen wurden von Roberts Stephenson in Newcastle zum Preis von 30,059 fl. bezogen. Der höhere Preis der beiden letzten Maschinen beruht auf einer verbesserten Konstruktion und auf Vergrößerung der Dampfkessel, wodurch eine bedeutende Zunahme der Heizkraft erzeugt wird.

Die technische Verwaltung spricht, in Gemäßheit der gemachten Erfahrung, ihre volle Zufriedenheit über die empfangene Arbeit aus. Nicht minder vortheilhaft äußert

sich dieselbe über die aus der Werkstätte von Kessler und Martensen, jetzt Emil Kessler in Karlsruhe, bezogenen  
8 Lokomotive à 24,500 fl.  
1 „ „ à 25,800 fl.

welche dem fremden Fabrikate weder an Dauerhaftigkeit noch Vollkommenheit der Arbeit und Güte beim Gebrauch nachstehen sollen.

Die neuesten Dampfwagen zeichnen sich vor den älteren besonders dadurch aus, daß die Ausdehnungskraft des Dampfes (Expansion) nicht bloß nach den Steigungsverhältnissen der Bahn, sondern auch nach der Schwere des angehängten Zuges benützt und daß ferner die Wirkung des Dampfes auf den Kolben besser regulirt werden kann.

An diese für den Eisenbahntransport so wichtige Verbesserung knüpft sich eine bedeutende Ersparnis am Brennmaterial, welche durch eine umfangreichere Heizfläche der Kessel und durch Anwendung der Expansion zu 35 bis 40 Proct. angenommen werden kann.

Die Verwaltung hat durch Heizung der Lokomotive mit Holz gelungene Versuche angestellt; allein obschon sich hierdurch eine Ersparnis von beiläufig 15 Proct. gegen den Preis von 1 fl. 4 kr. für den Zentner abgeschwefelter Steinkohlen ergab, so erhielt die Verwendung des letztgenannten Brennmaterials dennoch den Vorzug, weil man es für rathlich erachtete, von der Einführung der Holzheizung aus naheliegenden staatswirthschaftlichen Rücksichten Umgang zu nehmen.

Dagegen beschäftigt man sich jetzt mit einem Surrogat anderer Art, nämlich mit der Erzeugung von Torfkohlen, und verspricht sich hiervon nach den schon mit gewöhnlichem Torf gemachten Versuchen erspriessliche Resultate.

Der Personentransport belief sich  
im Mai d. J. auf 139,411 Köpfe,  
mit einem Ertrag von . . . . . 56,046 fl. 42 fr.  
im Juni d. J. auf 204,396 Köpfe,  
mit einem Ertrag von . . . . . 98,707 fl. 21 fr.

b) Transportwagen.

Der Dienst für 1844 von Mannheim bis Offenburg — Kehl erfordert täglich

6 Hauptzüge,  
8 Lokal- und Personenzüge in Verbindung mit den Güterzügen und  
weitere 2 Güterzüge,  
und ergibt, einschließlich der zur regelmäßigen Auswechslung und zur Reserve nöthigen Wagen, folgenden Bedarf:  
7 Wagen erster Klasse per Stück 3,400 fl., 19 Wagen zweiter Klasse per Stück 2,500 fl., 40 Wagen mit Abtheilungen erster und zweiter Klasse per Stück 2,900 fl.,

97 Wagen dritter Klasse per Stück 2,050 fl., 48 Stehwagen per Stück 1,800 fl., 40 Reisegepäckwagen per Stück 2,000 fl., 55 gedeckte Güterwagen per Stück 1,900 fl., 55 offene Güterwagen per Stück 1,550 fl., 60 Equipagewagen per Stück 1,600 fl., 6 Pferdewagen per Stück 1,750 fl.

Diese 427 Wagen kosten nach den beigesezten Preisen . . . . . 848,800 fl. — fr.  
Dazu 5 Proc. des Werthes der ersten Anschaffung für Reservestücke . . . . . 42,440 fl. — fr.  
891,240 fl. — fr.

Davon ab: die bis Ende Dezember 1843 bereits verwendete Summe . . . . . 490,935 fl. 9 fr.

Gesamtaufwand für 1844 400,04 fl. 51 fr.  
Für den Dienst für 1845 von Mannheim bis Freiburg werden weitere zwei Hauptzüge, zwei Lokalzüge und zwei Güterzüge mit einem Bedarf von 161 Wagen verschiedener Art im Gesamtaufwand von 307,100 fl. und zuzüglich von 5 Procent für Reservestücke 322,455 fl. im Ganzen gefordert.

Das erforderliche Bedürfnis aller angegebenen Transportwagen besteht von Mannheim bis zur Schweizergrenze in 796 Stück.

Die Commission schlägt die Bewilligung für den Bedarf von:

„427 Wagen für Mannheim bis Obersachsenburg—Rehl abzüglich der bereits hierfür ausgegebenen . . . . . 490,935 fl. 9 fr.  
mit einem Aufwand von . . . . . 400,304 fl. 51 fr.  
für 1844, und wegen Anschaffung weiterer  
161 Wagen für den Dienst bis Freiburg im Betrag von . . . . . 322,455 fl. — fr.  
zu bewilligen. Ferner geht der Antrag der Commission dahin:

„die technische Verwaltung wolle recht bald die geeignete Vorkehrung dagegen treffen und für eine durchaus sichere und zweckmäßige Bedachung, sowohl der fertigen, als der neu anzuschaffenden Wagen Sorge tragen lassen.“

Beide Anträge werden genehmigt.  
Auf die weiter von einigen Mitgliefern angeregten Wünsche einer bessern Einrichtung der zweiten Wagenklasse, einer leichten Bedeckung der Stehwagen und der Reduktion der Personenzahl auf fünf für eine Bank — wird die geeignete Rücksicht genommen werden.

e. Ausrüstungsgegenstände.

Diese Gegenstände bestehen in Winden, Ketten, Haken,

Schürzeug und Schmiergeräthschaften und müssen immer auf der Lokomotive und auf dem Wagenzuge vorhanden sein.

Die Kosten einer solchen Ausrüstung betragen nach dem seitherigen Bedürfnis beiläufig 200 fl., wovon sich für 78 Lokomotiv- und 40 Wagenzug- und Wagenwärterausrüstungen die in den Voranschlag aufgenommene Summe von 23,000 fl. ergibt.

Der Aufwand für 1844, zur Ausrüstung von 35 Lokomotiven und 20 Wagenzügen, beziehungsweise Wagenwärter, erfordert à 200 fl. . . . . 11,000 fl. — fr.

Ab der bis Ende 1843 verwendete Betrag mit . . . . . 3,408 „ 34 „  
Rest 7,591 fl. 26 fr.

1845.

Ausrüstung von 15 Lokomotiven und 6 Wagenwärter . . . . . 4,200 fl.  
deren Genehmigung beantragt und von der Kammer genehmigt wird.

II. Einrichtung der Stationen und Wartsäle.

a. Bureau und Wartsäle für 1844. Das Budget verlangt für Bureaux und Wartsäle für die sechs Hauptstationen Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe, Doss, Offenburger und Rehl je zu 4,700 fl. . . . . 28,200 fl. — fr.

für neun Zwischenstationen: Wiesloch, Langenbrücken, Bruchsal, Durlach, Ettlingen, Rastatt, Bühl, Achern und Appenweiler je zu 1,100 fl. . . . . 9,900 fl. — fr.

für fünf Hauptpunkte: Friedrichsfeld, Weingarten, Muggensturm, Renchen, Rork und etwa vier weitere noch hinzukommende je zu 550 fl. . . . . 4,950 fl. — fr.

zusammen 43,050 fl. — fr.

Ab: der bis Ende 1843 verwendete Betrag . . . . . 11,345 fl. 27 fr.

Rest 31,704 fl. 33 fr.

Für 1845. Hauptstation Freiburg . . . . . 4,700 fl.  
für sechs Zwischenstationen Dinglingen, Kenzingen, Emmendingen, Krozingen, Müllheim und Schlingen je zu 1,100 fl. . . . . 6,600 fl.

für sechs Haltpunkte: Niederschopfheim, Ettenheim, Niegel, Langendenzlingen, Wolfenweiler, Seefeld und zwei weitere voraussichtlich noch hinzukommende je zu 550 fl. . . . . 4,400 fl.

zusammen 15,700 fl.



deren Bewilligung die Commission beantragt und die Kammer genehmigt.

Dieser Aufwand theilt sich durchschnittlich für eine Station 1) in das Mobilier der Bureaux, 2) in das Mobilier der Wartsäle, und 3) in sämtliche Requisiten des Expeditions- und Fahrdienstes.

Die dafür geforderte Summe erscheint ziemlich hoch und veranlaßt deshalb eine nähere Untersuchung des wirklichen Bedarfs, welcher die Bureaux des Vorstandes, Cassiers, Ingenieurs, Maschinenmeisters, Wagenmeisters, Materialverwalters; ferner das Villetbureau, Gepäckzimmer, Gütererpeditionsbureau, Dienerzimmer und die Wartsäle umfaßt. Die Einrichtung des Mobiliars besteht in Tischen, Stühlen, Schränken und Pulten mit Fächern, Gestellen für Villetts, in Canapés, Sigbänken, Spiegeln; die der Requisiten in Brückenwagen, Stempeln mit Einsägen, Kursuhren, Kohlenkästen mit Blechfutter, Lampen, Brustschilden und Taschen für die Conducteurs u. dergl.

b. Magazine und Bahnhöfe

enthalten Gegenstände zur Einrichtung und Herstellung der verschiedenen Magazine; sie bestehen in größeren und kleineren Feuersprizen, (erstere zu 800 fl. und letztere zu 77 fl. angekauft), in Brückenwagen, Glocken, Laternen, in Geräthsichten aller Art zur Vereitung der Schmiere, in Fässern, Destilländern, Winden, Coakskörben, Schaufeln, Wasser- und Tragbutten u. dergl.

Die Commission trägt darauf an:

|  |                        |
|--|------------------------|
| die Mittel hiezu und zwar: für 1844                            |                        |
| für Einrichtung von 6 Hauptstationen à 4,000 fl.               | 24,000 fl. — fr.       |
| für größere Anschaffungen der Hauptstation Carlsruhe . . . . . | 2,000 fl. — fr.        |
|  | 26,000 fl. — fr.       |
| für Einrichtung der neun Zwischenstationen à 800 fl. . . . .   | 7,200 fl. — fr.        |
| für desgleichen von neun Haltpunkten à 200 fl. . . . .         | 1,800 fl. — fr.        |
|  | 35,000 fl. — fr.       |
| ab: die bis Ende 1843 gemachte Verwendung . . . . .            | 4,825 fl. 43 fr.       |
|  | Rest 30,174 fl. 17 fr. |
| für 1845: Einrichtung der Hauptstation Freiburg . . . . .      | 4,000 fl.              |
| Einrichtung von sechs Zwischenstationen à 800 fl.              | 4,800 fl.              |
| — „ acht Haltpunkten à 200 fl. . . . .                         | 1,600 fl.              |
|  | 10,400 fl.             |

zu bewilligen, was die Kammer auch beschließt.

c. Werkstätten.

Das Budget verlangt für Werkstätten im Jahr 1844

85,853 fl. 53 fr.

im Jahr 1845 . . . . . 36,000 fl. — fr.

für beide Jahre zusammen . . . . . 121,853 fl. 53 fr.

welche nach Antrag der Commission bewilligt werden.

Es sollen eine Hauptwerkstätte hier, eine größere Werkstätte in Freiburg, mittlere Werkstätten in Heidelberg, Doss, Offenburg, Kehl und an der Schweizergrenze, kleine Werklokale endlich in Mannheim, Appenweier, Emmendingen und auf einer Station oberhalb Freiburg hergestellt werden.

Statt des von der Commission gestellten Antrags: „den Wunsch in das Protokoll niederzulegen, daß die Regierung die Einrichtung der Werkstätten nicht weiter ausdehnen möge, als das Bedürfniß für Reparaturen durchaus erfordert, und daß sie namentlich keine Neubauten daselbst vornehmen, also auch keine hierauf bezügliche Einrichtungskosten aufwenden lassen wolle“ — spricht die Kammer, auf den Vorschlag des Abg. Gottschalk, den positiven Wunsch aus: „daß sich die Regierung, mit Ausnahme der kleineren, zu unverschieblichen Reparaturen notwendigen Werklokale, auf zwei Hauptwerkstätten beschränken möge.“

d. Einrichtung und Ausrüstung der Geschirdepots und Bahnwartstationen.

Hierher gehören die zur Unterhaltung der Bahn erforderlichen Werkzeuge und das Mobilier der kleineren Bahnwartshäuschen. Die Werkzeuge bestehen in Schubkarren, Bichel, Schaufeln, Sägen, Bohrer, Krücken, Rechen, Meißel, Hacken, Seg- und Mehlattien, Ketten, Gebissen, Riebhauen, Gießkannen, Pechpfannen und Laternen, und beurkunden ihre Nothwendigkeit durch diese detailirte Aufzeichnung. Nach den Erläuterungen ist für die Ausrüstung der Depots und Bahnwartstationen zu 600 fl. per Stunde, die Summe von 37,575 fl. für 62 1/2 Stunden von Mannheim bis an die Schweizer Grenze in Voranschlag genommen.

Die Depots, aus welchen der Abgang der Geräthschaften für die Bahnwartstationen ergänzt wird, sind von zwei zu zwei Stunden von einander entfernt — und hiernach auf der ganzen Linie 30 Depots zu 500 fl. mit einem Aufwand von 15,000 fl. erforderlich.

Der Rest des Voranschlags von 22,575 fl. fällt auf 356 Bahnwartstationen, wovon 5 1/2 Station für eine Stunde, mit einer Verwendung von 63 1/2 fl. für eine Station berechnet sind.

Die Commission beantragt zur Genehmigung für 1844 „für die Bahnstrecke von Mannheim bis Offenburg — Kehl 35 1/2 Stunden à 600 fl. . . . . 21,300 fl. — fr. nach Abzug der Verwendung bis Ende 1843 8,529 fl. 58 fr. mit 12,770 fl. 2 fr.

für 1845 „für die Bahnstrecke von Offenburg bis Freiburg (14 1/2 Stunden) und von Freiburg bis Schliengen (8 Stunden) zusammen 22 1/2 Stunde à 600 fl. mit 13,275 fl., welche die Kammer bewilligt, womit dieses Budget erledigt ist.“

(Schluß folgt.)