

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Landtags-Zeitung. 1833-1846 1844

266 (31.7.1844)

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. 266 u. 267.] Verhandlungen der II. Kammer der badischen Stände i. J. 1844. [31. Juli.]

Herausgegeben von den Abgeordneten

Hassermann, Baum, Bissing, Bahl, Gottschalk, v. Ihlein, Mathy, Vindeschwender, Sander, Welscher, Weller und Anderen.

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

114te öffentliche Sitzung der 2. Kammer.

(Schluß).

Sander bittet um's Wort und bemerkt: Ich sehe mich veranlaßt, die Tagesordnung zu unterbrechen, wozu mich zwei von Seiten der ersten Kammer heute vertheilte Berichte nöthigen. Zu meinem größten Staunen und Bedauern finde ich in dem Bericht über das Budget der Forstdomänen folgenden Satz: „Was nun die gelegentlich der Ausgabe von der Minorität der Commission der zweiten Kammer im Budgetberichte projectirte, bei der Diskussion aber in der Kammer selbst mit großer Majorität durchgefallene neue Organisation der Forstverwaltung betrifft, so glaubt Ihre Commission hier nicht auf eine Widerlegung eingehen zu müssen, indem die auf gänzlich unrichtigen und mitunter absichtlich entstellten Prämissen beruhenden Vorschläge, abgesehen von allem Mangel an Sachkenntnis, welche Laien ohnehin nicht zugemuthet werden kann, den Stempel der Unkenntnis der örtlichen sowohl als aller sonstigen hierauf Einfluß habenden Verhältnisse an sich tragen, und auch schon bei der Diskussion in der zweiten Kammer manches Geeignete in dieser Beziehung vorgebracht wurde.“

In dem andern Bericht über die Pensionen heißt es: „Wenn nun gleich Ihrer Commission ebenfalls eine möglichste Verminderung des Pensionsaufwandes höchst wünschenswerth erscheint, so ist sie doch weit entfernt, die in dem Commissionsberichte der zweiten Kammer ausgesprochenen Ursachen, welche als Grund der Vermehrung des Pensionsaufwandes unterstellt werden, und die dadurch der Großh. Regierung hinsichtlich ihres Verfahrens bei Pensionirungen zur Last gelegten Beschuldigungen anzuerkennen, aus welchen nur die während des ganzen Landtags vorherrschende Tendenz der Verdächtigung der Regierung sowohl als sämmtlicher Staatsdiener hervorleuchtet.“

Es ist wohl Niemand in diesem Hause, und am wenig-

sten bin ich es, der nicht anerkennt, daß bei den Geschäften, die den Kammern obliegen, unbedingte Freiheit der Meinung herrschen muß und gewiß ist Niemand, der nicht auch der ersten Kammer eine vollständige Freiheit in Beziehung auf ihre Geschäfte zugestehet und anerkennt, daß sie hinsichtlich der Darstellung ihrer Ansichten und der Begründung derselben die unbedingteste Freiheit haben muß. Wer darüber auch nur den geringsten Zweifel haben sollte, würde sich selbst das Zeugniß eines tiefen Standpunktes politischer Bildung ausstellen. Wenn aber die erste Kammer für nothwendig hält, zu Begründung ihrer Berichte und ihrer Ansichten sich auf eine Erörterung und Kritik der hier ausgesprochenen Ansichten einzulassen — was übrigens in Parlamenten von zwei Häusern eine an und für sich höchst seltene Erscheinung ist — so muß sich eine solche Erörterung und Kritik auf diejenigen Punkte beschränken, die in der Sache selbst enthalten sind. Jede weitere Begutachtung von Seiten der ersten Kammer gegenüber der zweiten, jede Erörterung, die sich nicht auf die Ansichten, wie sie hier ausgesprochen worden sind, beschränkt, sondern auf deren Tendenz und Absicht eingeht, überschreitet vollkommen den Kreis des parlamentarischen Wesens und parlamentarischer Sitte. Es ist selbst den Mitgliedern in diesem Hause unter sich nicht erlaubt, auf Tendenzen, ja sogar auf absichtliche Entstellungen, wie es in dem Bericht der ersten Kammer heißt, irgend etwas zu bauen und noch viel weniger kann dies dem freundlichen und nachbarlichen Einvernehmen der beiden Kammern entsprechen; es kann nicht dazu führen, die Geschäfte des Landtags in freundlichem Einvernehmen der beiden Kammern fortzusetzen, wenn solche Verdächtigungen von der ersten gegen die zweite Kammer erhoben werden. Wir in diesem Saale sind es, wie ich leider sagen muß, gewöhnt, eine große und störende Meinungsverschiedenheit von Seiten der ersten Kammer gegenüber der zweiten zu erfahren. Wir haben aber noch nie irgend eine Klage darüber erhoben und es

kommt auch zum ersten Male vor, daß von Seiten der ersten Kammer, sogar in officiellen Berichten und Aktenstücken, sich über Tendenzen, die in der zweiten Kammer herrschen sollen, ergangen wird. Ich hoffe, es werde an diesen Bemerkungen genügen, daß die erste Kammer auf dem von ihr hier eingeschlagenen, aller parlamentarischen Sitte zuwider laufenden Wege nicht beharren werde. Ich wünsche und glaube, daß das, was in jenen beiden Berichten enthalten ist, nur auf einem Uebersehen beruht. Sollte indessen die erste Kammer gleichwohl auf diesem Wege fortfahren wollen, so werden sich in diesem Saale Männer finden, die das Ansehen und die Würde der zweiten Kammer, welche dem Ansehen und der Würde der ersten Kammer gleichsteht, zu verteidigen wissen, auf dem Wege, den die Verfassung zeigt und die parlamentarische Befugniß zuläßt. (Viele Stimmen: sehr gut.)

Welker: Ich würde einen Antrag auf den fraglichen Vorgang gründen, wenn ich nicht voraussetzte, daß die bezeichneten Aeußerungen bloß einzelnen Mitgliedern angehören und von der Commission übersehen wurden. Ich kann mir nicht denken, daß eine ganze Commission, oder vollends eine ganze Kammer, auf solche Weise gegen parlamentarische Sitte ansteht. Bloß darum und in der besten Erwartung, daß jene Aeußerungen in der andern Kammer selbst als unparlamentarisch betrachtet werden, unterlasse ich es, einen Antrag deßfalls zu stellen.

Jungmanns: Es wäre zu wünschen gewesen, der Herr Abgeordnete hätte seinen Vortrag gehalten, nachdem wir auch im Stande gewesen wären, die so eben vertheilten Berichte einzusehen. So viel kann man aber jetzt schon sagen, daß hier nicht von einer Verletzung der ersten Kammer gegenüber der zweiten die Rede ist, sondern die Ausdrücke, welche gerügt wurden, lediglich in dem Bericht einer Commission der ersten Kammer enthalten sind, worauf man sich also weiter nicht einlassen sollte.

Hiermit wird der Gegenstand verlassen und zur Tagesordnung übergegangen.

Diskussion des Berichts des Abg. v. Jystein über das außerordentliche Budget des Ministeriums des Innern.

- 1) Für die innere Einrichtung des Generallandesarchivs werden nach dem Antrag der Commission 1200 fl. pro 1844 und 1845,
- 2) Zu Einrichtung der Amtsregistraturen pro 1844 und 1845 18,000 fl. verwilligt.
- 3) Für die Vollendung schon begonnener Bauten, beziehungsweise Completirung der früher schon dafür bewilligten Summen werden genehmigt: a) zur Vollendung des

Baus des Gefängnisses in Bruchsal 18,000 fl.; b) des Gefängnisses in Buchen der Rest des berichtigten Kostenüberschlags mit 12,900 fl.; c) zum Ausbau des Gefängnisses in Durlach 18,207 fl.

Nach einer längern Diskussion, in der sich die vielfache Klage über die keineswegs durch die Zweckmäßigkeit gebotene kostspielige Bauart im Allgemeinen, besonders der der Gefängnisse ausspricht und an welcher die Hrn. Regierungskommissäre und der Abg. Weizel einerseits, die Abgeordneten v. Jystein, Bleidorn, Weller, Welker und Buhl andererseits Theil nehmen, wird der Antrag der Commission: „Die Regierung wolle der im Jahr 1842 ausgesprochenen Ansicht der Kammer willfahren und die zu kostspieligen Modellpläne einer nochmaligen ersten Prüfung, namentlich über die Frage, ob es nicht zweckmäßiger sei, die größern Gefängnisse dreistöckig zu bauen und mit Zellen zu beiden Seiten des Ganges zu versehen, unterwerfen, sofort von dem Resultate der Kammer Nachricht geben,“ angenommen.

Die zweite Abtheilung der Bauten, für welche die Regierung die ihr nöthig scheinenden Gelbbewilligungen verlangt, enthält die zum Theil schon früher beantragten, aber noch nicht bewilligten Gefängnis- und Amtshausbauten. Es sind dieß, wie das außerordentliche Budget zeigt, elf Posten, unter denen sich drei Amtshausgebäude befinden.

Was nun die Gefängnisbauten im Allgemeinen betrifft, so treten hier noch immer die nämlichen Bedenklichkeiten entgegen, welche schon früher der Kammer die sorgfältigste Prüfung zur Pflicht gemacht haben, ob der Amtsort, wo gebaut werden soll, bei der bevorstehenden durchgreifenden Organisation der Sitz einer Behörde und welcher bleiben werde, ob also ein Gefängnisbau nöthig sei und in welchem Umfange?

Bei dieser noch bestehenden Ungewißheit ist es doppelt schwer, der Pflicht des Deputirten zu entsprechen, welcher eben so sehr für den Bau guter Gefängnisse an die Stelle der abgängig werdenden oder ungenügenden sorgen muß, wie er zu wachen hat, daß die Gelder des Staates nicht zweckwidrig verausgabt werden.

Die Budgetcommission hat daher schon früher, und wohl mit Recht, an dem Grundsätze festgehalten, nur für solche Gefängnisbauten Anträge auf Bewilligung der Mittel zu stellen, wo die Gewißheit vorliegt, daß nach der Bedeutung des Amtssizes und der Abrundung und dem Umfange des Bezirkes jedenfalls ein Gefängnis nöthig wird, dessen Umfang jedoch von der Frage abhängt, ob der Sitz eines Kollegialgerichtes oder eines Einzelrichters in den Ort verlegt werde.

Aus dem Berichte über das außerordentliche Budget von 1842 und 1843 ist zu ersehen, daß die Gr. Regierung selbst von dieser Ansicht ausgegangen ist und daß deswegen sowohl das Gr. Ministerium des Innern, wie auch das Justizministerium angewiesen wurde, sich vorher bei jedem einzelnen Bau über die Nothwendigkeit und Nützlichkeit desselben nach den angedeuteten Grundsätzen zu verständigen.

Von diesem Standpunkte aus muß auch die Budgetkommission diesen wichtigen Gegenstand fortwährend betrachten und es wäre eben deswegen wünschenswerth gewesen, den Bau aller Gefängnisse, mit Ausnahme der wirklich dringendsten, so lange auszusetzen, bis die in Folge der neuen Gesetze unvermeidliche Organisation erfolgt und dadurch ein fester Zustand herbeigeführt wäre.

Bei der gegenwärtig noch bestehenden Ungewißheit vermag aber die Budgetkommission da keine Bewilligung zu beantragen, wo ihr noch irgend Zweifel vorliegen.

Nach einer längern Diskussion, in welcher sich fast allgemein der Grundsatz ausspricht, daß da die künftige Organisation über den Fortbestand der verschiedenen Ämter also auch darüber entscheiden werde, ob und in wie weit fernere Verwendungen auf die Amtskassenbaulichkeiten und namentlich auf Gefängnisse an einem oder dem andern Ort noch erforderlich seien, wird gegen die Ansicht des Berichterstatters und der Abg. Hecker, Baffermann, Serbel und den Antrag des Abg. Weicker „daß alle von der Commission nicht zur Bewilligung beantragte Neubauten ohne weitere Berathung darüber bis zur nächsten Budgetperiode ausgesetzt bleiben sollten,“ von den Hrn. Regierungskommissären und den Abgeordneten Junghanns, Weizel, Rombride und Trefurt, in Anbetracht eigenthümlicher Verhältnisse bei einigen Orten, spezielle Diskussion über jede einzelne Position beansprucht, wofür sich die Kammer in ihrer Majorität entscheidet.

Demzufolge kommen die einzelnen Vorschläge zur besondern Berathung:

- a) „den Gefängnißbau zu Hornberg bis zur Entscheidung der Frage, ob die bevorstehende Organisation der Gerichte denselben nöthig mache, noch zur Zeit auszusetzen, mithin die für den Bau verlangten 7,000 fl. nicht zu bewilligen,“
 - b) „die für den Bau eines Gefängnisses in Heiligenberg berechnete Summe von 15,700 fl., wovon für das Jahr 1845 die Bewilligung der Hälfte mit 7,850 fl. verlangt wird, noch zur Zeit zu verweigern,“
- welchen beiden die Kammer beitrifft.

c) Wird die für den Amtshausbau in Buchen beantragte

einstweilige Bewilligung der Summe von 10,350 fl. für 1845 von der Kammer genehmigt.

Die von der Commission gestellten Anträge:

d) „die für den Gefängnißbau zu Bretten verlangte Bewilligung von 9,918 fl. abzulehnen,“ — so wie:

e) „die für den Gefängnißbau zu Mößkirch geforderten Mittel noch zur Zeit nicht zu bewilligen, bis die bevorstehende Gerichtsorganisation und deren Ausführung die Zweckmäßigkeit des Baues zu Mößkirch außer Zweifel gesetzt haben wird,“ —

werden von der Kammer zum Beschluß erhoben.

f) Beantragt die Commission: die für den Amtshausbau zu Freiburg für das Jahr 1845 verlangte Bewilligung von 39,833 fl. abzulehnen.“

Mit Umgehung des von dem Abg. Hägelin gestellten, durch die Abg. Mayer, Rombride, Litschgi und Dahmen unterstützten, von dem Berichterstatter bekämpften Antrags auf Bewilligung der Regierungsforderung, so wie des eventuellen Antrags auf Bewilligung der Hälfte, zu einstweiliger Acquisition und Herrichtung des Platzes — wird der Commissionsantrag genehmigt.

Die Commissionsanträge:

g) „die Bewilligung der für einen Gefängnißbau in Kenzingen in dem Budget aufgenommenen 18,000 fl. und davon die Hälfte für das Jahr 1845 nicht auszusprechen,“

h) „die für die Erweiterung des Gefängnisses in Breisach in dem außerordentlichen Budget verlangte Bewilligung von 4,500 fl. abzulehnen,“ —

werden von der Kammer angenommen.

Eben so wird der Antrag der Commission:

i) die für die Einrichtung des Amtsrevisorates zu Müllheim verlangte Bewilligung von 8,700 fl. abzulehnen,“ mit Umgehung der von dem Abg. Junghanns empfohlenen und von dem Abg. Blankenhorn unterstützten Bewilligung der Hälfte — angenommen.

Dagegen werden:

k) die für die Erweiterung des Gefängnisses zu Mosbach erforderlichen Mittel von 6,200 fl. zur Deckung des Kaufpreises für das städtische Wachtthaus und zur Einrichtung desselben — bewilligt.

l) Hier geht der Antrag der Mehrheit der Commission dahin:

„die Kammer wolle die für den Gefängnißbau zu Heidelberg verlangte Bewilligung der einstweiligen Summe von 15,000 fl. noch zur Zeit ablehnen, bis nach Ablauf der eintretenden Beurlaubung der Kammer durch die alsdann (wie — bei gutem Willen und

geringer Anstrengung — zuversichtlich zu erwarten seyn dürfte) zur vollen Erledigung kommenden Gesetze und die dadurch bedingte Organisation die über den Bau aller Gefängnisse und deren Umfang schwebende Ungewißheit beseitigt seyn wird."

In der kurzen Diskussion hierüber äußert

Bissing. Der Berichterstatter habe die Dringlichkeit des Gefängnißbaues zu Heidelberg anerkannt, er bedaure, daß die Commission einen entgegengesetzten Antrag gestellt habe, indem er nicht consequent basirt sei auf dem allgemeinen Grundsatz dieser Commission, daß da die Mittel bewilligt werden sollten, wo die Gewißheit vorliege, daß nach der Bedeutenheit des Amtes ein Gefängniß nothwendig und wo ein Collegialgericht errichtet werde. Letzteres sei doch hier gewiß der Fall, auch wenn die Stadt Mannheim ein solches erhalten würde. Die Gefängnisse in Heidelberg befänden sich zudem in dem schlechtesten Zustande, seien zu eng, wimmeln von Ungezieser, seien zu weit vom Amtshaus entfernt und veranlaßten häufige Col-lusionen; die Wohnung des Gefangenwärters sei ganz ungesund. Insbesondere müsse das Mannheimer Thor-gefängniß, welches, wie die andern, Eigenthum der Stadt, und dessen Miete längst aufgekündet, niedergegriffen werden, weil der Verkehr von der Eisenbahn allzu groß sei und häufige Unglücksfälle befürchten ließe. Der Redner stellt daher den Antrag auf Bewilligung der von der Regierung angeforderten Summe

Bosselt macht gleichfalls in längerer Rede die durch das alte Gefängniß (Mannheimer Thor) eintretende über-mäßige Hinderung des Verkehrs (weßhalb die Stadt zu einer Aufkündigung genöthigt) und die schlechte Beschaffen-heit des Lokals selbst geltend.

Knapp möchte der Regierung rathe, wenn immer und ewig vom Auskündigen gesprochen werde, die Gemein-den einmal beim Wort zu halten und Gefängnisse und Amtshäuser aus diesen Orten wegzuziehen.

Bei der Abstimmung wird der Antrag der Commission angenommen.

Das durch den Bau des neuen Amtshauses zu Baden dem Amtskassencat zur Verfügung gekommene alte Amt-haus beabsichtigt die Regierung zu einem Gefängniß ein-richten zu lassen. Sie führt in ihren Motiven aus, daß ein neues Amtsgefängniß 30,000 fl. kosten würde, und im Gegensatz zu den, in einer der Budgetcommission überwie-senen Petition (der Stadt Baden) ausgeführten Gegen-gründen stellt die Mehrheit der Commission, auf die von den betreffenden Regierungskommissären gegebene Ausein-andersezung der Verhältnisse und in Erwägung des durch

einen neuen Bau erwachsenden starken Aufwandes, den Antrag: „die Kammer wolle die dafür verlangten 3,500 fl. bewilligen,“ welchen die Kammer, mit Umgehung des An-trags des Abg. Förger, welcher die Gründe gegen die Zweckmäßigkeit der beabsichtigten Umwandlung auseinander- setzt und die Nothwendigkeit des Neubaus begründet — zum Beschluß erhebt.

Die beiden weiteren Anträge der Commission:

„die Kammer wolle für die Herrichtung eines Zim-mers für den Oberbibliothekar in dem Heidelberger Universitätsgebäude und die Einrichtung des dritten Stocks des Gebäudes für bessere Unterbringung der Bücher statt der verlangten 1234 fl. die Summe von 1100 fl. bewilligen,“

und

„die in dem außerordentlichen Budget für die Ein-richtung der Klinik bei der Universität Heidelberg ver-langten 2000 fl., und eben so die später nachgesorder-ten 1673 fl. bewilligen,“

werden gleichfalls genehmigt.

Schluß der Sitzung.

113te öffentliche Sitzung der 2. Kammer.

(Schluß.)

1844. 1845.

§. 4 Bau der Section X., mit Aus-schluß einiger Ergänzungsarbeiten 800,000 fl. 550,000 fl. Die Section X. umfaßt die Bahnstrecke von Kenzingen bis Freiburg, in einer Länge von 5,95 Stunden.

Der neue Kostenüberschlag für diese Section beträgt 1,808,789 fl. — fr.

Hievon: Die Verwendung bis 1. Ja-nuar 1844 418,789 fl. 3 fr.

Obiger Bedarf für die Jahre 1844 und 1845 1,350,000 „ — „

Bleiben für die später vorzunehmen-den Ergänzungsarbeiten 40,000 fl. — fr. 1,808,789 fl. 3 fr.

§. 5. Ankauf des Terrains, theilweise Einleitung der Erd- und anderer Bauarbeiten in den Sectionen XI. und XII. für 1844: 1,650,000 fl., für 1845: 1,150,000 fl.

Der Ueberschlag für die Section XI. von Freiburg bis Müllheim (6,45 Stunden) besteht in 2,169,314 fl. 21 fr.

Davon sind verwendet bis 1. Januar 1844 102,314 fl. 21 fr.

In der laufenden Budgetperiode sollen verwendet werden für 1844: 950,000 fl.
für 1845: 550,000 „

1,500,000 „ — „

Bleiben also für künftige Verwendung 567,000 fl. — fr.
2,169,314 fl. 21 fr.

Der Ueberschlag für die Section XII. von Müllheim bis zur Grenze, 5,5 Stunden beträgt 2,309,584 fl. 21 fr.
Davon waren zur Verwendung bestimmt bis 1. Januar 1844 24,584 fl. 21 fr.

In den Jahren 1844 und 1845 sind dazu bestimmt 1,300,000 „ — „

Vorbehalten für spätere Verwendung bleiben 985,000 „ — „
2,309,584 fl. 21 fr.

Die Stunde kommt hier auf 345,536 fl. 3 fr. zu stehen.
Bekanntlich hat die zweite Kammer im Jahre 1842 auf erstatteten Bericht und stattgefundenen Berathung einstimmig beschlossen, die Bitte an die Regierung zu stellen:

„In der Section XII. vom Isener Kloze an die Linie nach Vörrach zur Ausführung zu genehmigen.“

Die erste Kammer stimmte der desfalls an Seine Königliche Hoheit den Großherzog gerichteten Adresse eventuell bei, nämlich für den Fall, daß es der Gr. Regierung bei den Unterhandlungen mit dem Kanton Basel nicht gelingen sollte, ein den diesseitigen Interessen vollkommen entsprechendes Resultat zu erzielen. Die zweite Kammer beharrte auf der unbedingt gestellten Bitte, und so wurde die Adresse mit Beifügung der angegebenermaßen modificirten Zustimmung der ersten Kammer überreicht. Die Vorlage der Regierung gibt nun der Kammer Kenntniß, daß sich dieselbe für den Zug nach Leopoldshöhe entschieden und diesen zur Ausführung genehmigt habe.

Die Gründe dieser Entschließung gibt die Vorlage kurz in Folgendem an: „Die Lokalinteressen von Vörrach können die ganz außerordentlichen einmaligen und täglich wiederkehrenden Kosten eines dahin führenden Zuges, der ganze Thäler überbrückt und einen Tunnel von mehr als einer Drittelftunde hergestellt haben will, um so weniger rechtfertigen, als von Vörrach aus, ohne Basler Territorium zu durchschneiden, weder eine Eisenbahn an den Bodensee, noch auch nur eine ebene Straße nach dem obern Rhein je ausgeführt werden könnte. Leopoldshöhe, wo bereits das Hauptzollamt sich befindet, sei nur drei Viertelftunden von Basel, wo nun einmal der größere Verkehr jener Gegend zusammenströme, entfernt; dasselbe liege zunächst der Hüninger Brücke, sehr geeignet für den

Handel nach Frankreich, und es können von da die nöthigen Straßenverbindungen nach Vörrach und in das Wiesenthal ohne allen Anstand hergestellt werden.“

Diese Motive sind so allgemein gehalten, daß auf sie eine genaue Würdigung der Frage nicht gebaut werden kann. Die Vorlage der Regierung stellt auch schon weitere Mittheilungen darüber in Aussicht.

Um die Sache gehörig beurtheilen zu können, muß man insbesondere auch das Resultat der mit Basel gepflogenen Unterhandlungen kennen, und nach den der Commission von dem Herrn Regierungskommissär gemachten Erklärungen dürfte wirklich noch auf diesem Landtage eine besondere Vorlage über den Gegenstand von Seiten der Gr. Regierung zu erwarten sein; die Commission hat demnach sachgemäß gefunden, die weitere Erörterung über die Sache und die Beschlußnahme über die für den Bau der Endstation geforderten Gelder vor der Hand auszusetzen, die für den Bahnbau selbst geforderte Summe jetzt schon zur Bewilligung zu beantragen, da der Bau der Bahn von Müllheim bis zum Punkte, wo sich die beiden proponirten Linien nach Vörrach und Leopoldshöhe scheiden, nicht ausgesetzt werden darf, indem sich auf dieser Bahnstrecke große und demnach viele Arbeit und lange Zeit in Anspruch nehmende Terrainschwierigkeiten befinden.

Die Berichterstattung über die neuerliche Petition der Stadt Vörrach bleibt auch bis zu der erwartenden Vorlage vorbehalten.

§. 6. Für die Section XIII. und zwar:

- a. für den Ausbau des Theils von Appenweier bis an die Kreuzstraße für 1844 . . . 20,000 fl.
- b. für den Bau und die Vollendung des von der Kreuzstraße bis an den definitiven Bahnhof an dem Zollhause für 1844: . 115,000 fl. für 1845: . 85,000 fl.

Bei der erstern Summe ist nichts zu erinnern; was die letztere anbelangt, so kann die Commission zur Zeit nicht auf ihre Bewilligung antragen. Da die Kammer in ihrer Sitzung vom 4. März beschlossen hat, die zur Anlegung des Bahnhofes bei dem Zollgebäude in Kehl verlangten Gelder nicht zu bewilligen, so ist die Ausführung der Bahnstrecke vom Kreuzwege bis zum Zollhause zur Zeit auch nicht nothwendig. Zweifelsohne wird die Gr. Regierung in Folge der von beiden Kammern über diesen Gegenstand gefaßten Beschlüsse noch weitere Mittheilung oder Vorlage an die Stände machen; bis dahin bleibt die Entscheidung über die darauf bezüglichen Geldpositionen ausgesetzt.

Titel III. Baukosten der Stationen.

Der Kostenüberschlag für sämtliche Stationen von

Mannheim bis zur Schweizergrenze war früher, im Jahre 1840, auf 2,016,293 fl. berechnet; der neue, von 1843, stellt sich auf 3,684,152 fl.

Für die einzelnen Bahnhöfe sind zum Theil verwendet, oder sollen noch verwendet werden:

1. für Karlsruhe	734,523 fl.
2. " Freiburg	359,320 "
3. " Kehl	343,723 "
4. " Mannheim	310,024 "
5. " die Endstation	309,500 "
6. " Heidelberg	268,072 "
7. " Offenburg	240,321 "
8. " Dos	215,258 "
9. " Dinglingen	107,331 "

§. 7. Herstellung der Ergänzungsarbeiten in den dem Betriebe bereits überlassenen Stationen Mannheim, Heidelberg, Langenbrücken, Bruchsal und Durlach	1844.	1845.
	119,300 fl.	10,000 fl.

nämlich Mannheim	48,000 fl.	— fl.
Heidelberg	55,000 fl.	10,000 fl.
Langenbrücken	1,300 fl.	— fl.
Bruchsal	15,000 fl.	— fl.

119,300 fl. 10,000 fl.

§. 8. Für den Ausbau der Stationen Karlsruhe, Ettlingen, Rastatt, Dos, Bühl, Achern, Appenweier, Offenburg, Dinglingen, Kenzingen und Emmendingen	1844.	1845.
	710,000 fl.	313,000 fl.

nämlich Karlsruhe	200,000 fl.	130,000 fl.
Ettlingen	26,000 "	2,000 "
Rastatt	40,000 "	14,000 "
Dos	100,000 "	68,000 "
Bühl	20,000 "	4,000 "
Achern	28,000 "	3,000 "
Appenweier	50,000 "	3,000 "
Offenburg	141,000 "	10,000 "
Dinglingen (Fahr)	50,000 "	49,000 "
Kenzingen	25,000 "	15,000 "
Emmendingen	30,000 "	15,000 "

710,000 fl. 313,000 fl.

§. 9. Für Einleitung und Vetreibung des Baues der Stationen Kehl, Freiburg, Krozingen, Müll-	1844.	1845.
--	-------	-------

heim, Schliengen und der Endstation	290,000 fl.	520,000 fl.
nämlich Kehl	80,000 fl.	200,000 fl.
Freiburg	100,000 "	120,000 "
Krozingen	15,000 "	35,000 "
Müllheim	20,000 "	30,000 "
Schliengen	25,000 "	35,000 "
Endstation	50,000 "	100,000 "
	290,000 fl.	520,000 fl.

Die Bewilligung der Position für Kehl mit 280,000 fl. und für die Endstation mit 150,000 fl. soll einstweilen, unter Bezugnahme auf die oben desfalls gemachten Bemerkungen, ausgesetzt bleiben.

Gottschalk verwahrt sich, mit Bezugnahme auf die in dem Bericht in Aussicht gestellte Mittheilung, gegen jede vor der Hand etwa vorzunehmende Fortsetzung der Bahn von Ebringen an, bis nach genauer Prüfung jener Vorlagen eine definitive Entscheidung über die Richtung nach der Schweizer Grenze gefaßt sein wird; sein von dem Abg. v. Isstein und Sander unterstützter Antrag „die Bewilligung der zum Fortbau von Ebringen an nothwendigen Gelder vor der Hand zu verweigern,“ wird von der Kammer zum Beschluß erhoben.

Titel V. Verwaltungsaufwand.

	1844.	1845.
§. 10. Im Ganzen	100,000 fl.	100,000 fl.
Da aber oben unter Titel I. bereits aufgenommen wird	5,000 "	5,000 "
Hier nur noch	95,000 fl.	95,000 fl.
Der Hauptantrag geht dahin: die Einnahmen mit	557,438 fl.	

die Ausgaben:

Titel I Lasten der Einnahmen und Vorber-		
reitungskosten		10,000 fl.
Titel II. Baukosten der Bahn, 6,662,000		
— 200,000 fl.		6,462,000 "
		Zu übertragen 6,472,000 fl.
Titel III. Baukosten der Stationen, 1,962,300		
— 430,000 fl.		1,532,300 fl.
Titel V. Verwaltungsaufwand		190,000 fl.
Summe der Ausgaben		8,194,300 fl.
Davon sind gedeckt durch die Einnahmen		557,438 fl.
Restbedürfniß für die Budgetperiode		7,636,862 fl.

Die Abg. Welker, Hecker, Mathy, Gottschalk, Söll und Trefurt bitten die Regierung um möglichste Beseitigung verschiedener Uebelstände, welche dem allgemeinen Verkehr sowohl im Inland, als auch mit dem Ausland, namentlich zwischen Kehl und Straßburg der Zweckmäßigkeit und Leichtigkeit der Communication entgegenstehen.

In der weitem Diskussion wird neben der entschiedenen Anerkennung der Solidität und Zweckmäßigkeit des Unterbaues der Bahn der all zu große Mangel an Sinn für Sparsamkeit, wie schon bei mehreren früheren Anlässen geschehen, getadelt, und der tief gefühlte Wunsch des ganzen Landes dahin ausgesprochen, daß bei den künftigen Hochbauten mehr auf einen einfacheren Plan und auf geringeren Kostenanwendung hingearbeitet werden möge. An der Besprechung nehmen außer den Herrn Regierungscommissären und dem Berichterstatter Theil die Abg. Gottschalk, Sander, Trefurt, Regenauer, Mez, Gerbel, Hägelin, Jörger, Dahmen und Schaaff.

Bei der Abstimmung wird der von dem Abg. Sander modifizierte Antrag des Abg. Trefurt: der Regierung den Wunsch zu erkennen zu geben, sie möge bei den ferneren Bauten auf möglichste Einfachheit und Sparsamkeit bedacht sein, einstimmig angenommen.

Gelegentlich einer Frage wegen des erbetenen Baues einer Eisenbahn von Dos nach Baden, und einer Erörterung über den Bahnhöbau in Dos (durch die Abg. Sander, Weller und Jörger), äußert Regierungscommissär Frhr. v. Marschall, daß man bei dieser Anlage bereits auf die Möglichkeit einer Seitenbahn nach Baden Rücksicht nehme, welche Erklärung Sander sachdienlich annimmt. Gottschalk, unterstützt von Mehreren, spricht sich über die keineswegs durch die Nothwendigkeit gebotene Errichtung von so vielen Constructionswerkstätten aus und setzt auseinander, wie zwei genügen dürften, und eine Mehrzahl weder in technischer noch in pekuniärer Hinsicht von Vortheil wäre.

B. Budget über den badischen Antheil an den Kosten des Main-Neckar-Eisenbahnbau's, so wie für Anlegung eines damit in Verbindung kommenden zweiten Schienengewegs von Friedrichsfeld nach Mannheim.

I. Kosten für die Main-Neckar-Eisenbahn.

1. Für die erste Abtheilung von Heidelberg nach Friedrichsfeld (2 1/4 Stunden), dem Separatartikel 8 zum Staatsvertrage vom 25. Februar 1843 gemäß 303,930 fl.

Nach diesem Artikel soll nämlich das auf der nördlichen Seite des Bahndammes von Friedrichsfeld nach Heidelberg bereits hergestellte Schienengeleise nach der Spurweite der Main-Neckar-Eisenbahn eingerichtet und dieses mit der Hälfte des Bahndammes an die Gemeinschaft überlassen werden, dafür hat Letztere nach aufgestellter Berechnung zu vergüten

- a. für den Bahndamm . . . 50,000 fl.
- b. für das Schienengeleise . . 242,430 "
- c. für Abänderung des letztern nach der schmalen Spur . . 11,500 "

Obige 303,930 fl.

2. die Kosten für die zweite Abtheilung von

Friedrichsfeld nach Frankfurt (17 1/4 Stunden)

werden berechnet auf . . . 5,705,437 fl.
 3. für die beiden Brücken über den Neckar und den Main werden angenommen . . . 800,000 fl.
 Der Gesamtaufwand berechnet sich demnach auf . . . 6,809,367 fl.
 und der von Baden zu tragende sechste Theil zu 1,134,895 fl.
 Hieran werden aber gedeckt durch den Ersatz, den Baden für den Bahndamm und das Schienengeleise zwischen Heidelberg und Friedrichsfeld erhält, also an seinem Betreffniß in Abzug bringen kann 50,000 + 242,430 . . . 292,430 fl.
 also Restbedürfniß . . . 842,465 fl.

II. Kosten für Herstellung eines Geleises mit badischer Spurweite auf der südlichen Dammsseite zwischen Heidelberg und Friedrichsfeld.

Dem oben bemerkten gemäß werden dafür hier angenommen 242,430 fl., welche, so wie die vorige Position bewilligt werden.

III. Kosten für Herstellung des zweiten Schienengeleises von der Einmündung der Main-Neckar-Eisenbahn bei Friedrichsfeld bis in den Mannheimer Bahnhof, sowie für Abänderung des bestehenden Geleises mit weiterer Spur in ein Geleise mit schmälerer Spur.

- a. Baukosten der Bahn nebst Geleisen im Bahnhof . . . 210,400 fl.
 - b. Baukosten der Stationsplätze . . . 58,400 fl.
 - c. Verwaltungskosten und Unvorhergesehenes . . 5,500 fl.
- 274,300 fl.

welche die Kammer bewilligt.

Die Frage über die Art und Weise des Anschlusses der Zweigbahn nach Mannheim an die Gemeinschaftsbahn, wurde in der Commission wiederholt besprochen. Um diesen Anschluß zu bewirken, sind drei verschiedene Vorschläge gemacht:

I. Von der Großherzoglichen Wasser- und Straßenbau-direktion ist eine Linie vorgeschlagen, die, von Ladenburg ausgehend, westlich von der geraden von Ladenburg nach Friedrichsfeld gezogenen Linie hinführend, sich in der Nähe der sogenannten Sandgrube theilt und mit dem einen Arme (Heidelberg zu) bei Friedrichsfeld, mit dem andern circa drei Viertelstunden von Friedrichsfeld gegen Mannheim hin auf die Heidelberg-Mannheimer Bahn einmünden würde.

II. Von dem Oberingenieur Lorenz wurde anfänglich und zwar übereinstimmend mit den Technikern von Hessen und Frankfurt vorgeschlagen, die Neckar-Main-Bahn eine Viertelstunde von Ladenburg so zu theilen, daß die beiden gegen Mannheim und Heidelberg gehenden Arme ungefähre eine halbe Stunde von Friedrichsfeld rechts und links auf die Heidelberg-Mannheimer Bahn einmünden würden.

III. Der dritte nun zur Ausführung bestimmte Vorschlag geht dahin, die Gemeinschaftsbahn in gerader Richtung bis nahe an Friedrichsfeld fortzuführen und von da in zwei Bögen (von 1600' Radius) auf die Heidelberg-Mannheimer Bahn überzugehen. Der erste Vorschlag wurde nicht weiter verfolgt, weil dieser Zug

auch abgesehen von den Terrainhindernissen, keine besondern Vortheile darbieten würde. Der zweite Vorschlag soll in der Unterstellung gemacht worden sein, daß einer direkten Linie von Ladenburg nach Friedrichsfeld schwer zu überwindende Terrainschwierigkeiten entgegenstehen, was bei näherer Untersuchung sich als unrichtig herausgestellt habe. Das Großherzogliche Ministerium des Innern ist von der weiteren Verfolgung dieses Planes aus folgenden Gründen abgegangen:

1. weil die hessische Regierung dazu ihre Bestimmung wiederholt versagte;

2. weil schon bei der ursprünglichen Verhandlung vorgeschlagen wurde, die Seitenbahn von Ladenburg aus direkt nach Mannheim zu führen, Darmstadt aber schon damals auf den Vorschlag, unter der von Baden gewünschten Bedingung, daß der Betrieb durch das Material der Gemeinschaft besorgt werde, nicht eingehen wollte, also vorauszusehen sei, daß ein wiederholter Versuch, dasselbe für diesen Vorschlag zu gewinnen, ohne Erfolg sein würde;

3. weil die Ausführung dieses Planes für Baden mit bedeutend großen Geldopfern dem Vorschlag unter III. gegenüber verbunden wäre. Es wird zu 72,767 fl. berechnet, was derselbe mehr kosten würde, und dabei

4. bemerkt: damit wäre noch nicht Alles geschehen. In Ladenburg müsse natürlich eine Station sein, nun könne man bei der Stelle, welche bloß eine Viertelstunde davon entfernt sei, nicht schon wieder halten, es müßte also die Zweigbahn bis Ladenburg fortgesetzt, und Boden nebst den Kosten, welche diese Fortsetzung erforderte, auch die Hälfte der Kosten für die Neckarbrücke bei Ladenburg übernehmen.

5. Der Vortheil, den der Zug II. habe, bestehe bloß darin, daß er drei Zehntelstunden kürzer sei, daß man also auf demselben etwa zwei Minuten schneller nach Mannheim komme, als auf dem Zug III. Dieser Vortheil sei, abgesehen von den übrigen Hindernissen, die der Wahl des Zugs II. entgegenstehen, die nicht unbedeutenden Geldopfer, die derselbe erfordere, nicht werth.

Die Commission theilt diese Ansicht, sie meint nämlich, wenn der Ausführung des Vorschlages II. auch nicht der Staatsvertrag und die Weigerung Hessen's entgegenstände, dadurch wenig gewonnen werden würde.

Sie bemerkt aber: Man scheint bei der Vereinbarung über den Vorschlag III. von der Unterstellung ausgegangen zu sein, daß man zwischen Heidelberg und Mannheim ein zweites Geleise für die Badische und die Main-Neckar-Bahn immer werde entbehren können. Es fragt sich nun, ob Dieses so ganz unbedenklich für richtig angenommen werden kann, und ob nicht die nach der bisherigen Erfahrung in Aussicht stehende weitere Zunahme der jetzt schon starken Personenfrequenz und ein vermehrter Gütertransport doppelte Schienenwege auf der ganzen Bahn nothwendig machen werden, um einen geregelten Verkehr einhalten zu können? Diese Frage wird immerhin genau

zu erwägen sein; denn würde man die Nothwendigkeit eines zweiten Geleises für die nächste oder auch nur eine entferntere Zukunft annehmen können, so würde es sehr zweifelhaft sein, ob es nicht in vielen Beziehungen vorzuziehen wäre, die Main-Neckar-Bahn von Ladenburg aus in möglichst gerader Linie nach Mannheim und Heidelberg, wo thunlich mit Berührung der in dieser Zugrichtung befindlichen Orte Seckenheim, Wieblingen u. s. w. führen, und die Heidelberg-Mannheimer Bahn ganz ihrer bisherigen Bestimmung zu belassen. Wir legen diese Bemerkung hier mit dem Wunsche nieder, die großherzogliche Regierung möchte die Sache wenigstens in Erwägung ziehen.

Die Anträge der Commission gehen dahin, nachstehende Summen zu bewilligen:

- I. für die Main-Neckar-Eisenbahn . . . 842,465 fl.
- II. für Herstellung eines Geleises auf der südlichen Bahndammseite zwischen Heidelberg und Friedrichsfeld . . . 242,430 fl.
- III. für die Zweigbahn nach Mannheim zc. 274,300 fl.

Weller führt aus, wie die voraussichtlich größere Ausdehnung der Bahn und der immer mehr zunehmende Verkehr ein zweites Geleise auch auf der Bahn von Heidelberg bis Mannheim nöthig machen werde; in diesem Fall wäre also die Ueberlassung der Hälfte des Bahndammes an die Gemeinschaft (Frankfurt und Hessen) ungeeignet und in dieser Voraussetzung kein Grund mehr vorhanden, von der geraden Linie von dem linken Neckarufer bei Ladenburg aus nach Mannheim und Heidelberg abzugehen; in Vergleichung hiermit sei der Umweg über Friedrichsfeld, sowohl dem Interesse des Lokalverkehrs als des allgemeinen Verkehrs weniger entsprechend, auch der durch eine solche Aenderung erwachsende Mehraufwand nicht von Belang, wozu noch kommt, daß mehrere vollreiche Ortschaften von dieser abgeänderten Zugrichtung berührt werden, wodurch die Rente des Betriebskapitals sich nothwendig erhöhen müsse. Er stellt deshalb den Antrag, in einer Adresse Sr. Königl. Hoheit zu bitten, mit dem Großherzogthum Hessen und der freien Stadt Frankfurt Unterhandlungen darüber anordnen zu wollen, daß der Bahndamm von Mannheim nach Heidelberg ganz seiner bisherigen Bestimmung überlassen bleibt, dagegen die Main-Neckar-Eisenbahn von der linken Neckarseite bei Ladenburg in möglichst gerader Richtung nach Mannheim und nach Heidelberg — wo thunlich — mit Berührung der größeren Orte Seckenheim, Evingen und Wieblingen geführt werde, wobei es übrigens rücksichtlich des Betriebs der Zweigbahn von Ladenburg nach Mannheim bei den Bestimmungen des Vertrags vom 25. Februar 1843 sein Verbleiben behalten müßte.

Der von dem Abg. Basser mann, Tresurt Sander, Jung hauns und Schaa ff unterstützte Antrag wird von der Kammer zum Beschluß erhoben, so wie die obigen drei Positionen bewilligt.

Schluß der Sitzung.