

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Landtags-Zeitung. 1833-1846 1846

220 (8.9.1846)

Die Landtagszeitung besteht aus einem Abonnement von 150 Nummern und kostet 3. R. 48 Kr. Durch die Post bezogen 4. R. 48. Kr. für Baden.

Landtags-Zeitung.

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

[Nr. 220 u. 221.] Verhandlungen der badischen Stände im Jahre 1846. [8. September.]

Herausgegeben von dem Abgeordneten Karl Mathy. — Redigirt von Karl Stein. — Druck und Verlag von Malsch und Vogel.

Siebzigste öffentliche Sitzung der II. Kammer. (Schluß.)

Rindeschwender wünscht, daß wo möglich das Billet für eine längere Fahrt auch dann weiter benützt werden dürfe, wenn man an einer Zwischenstation aussteigt; ferner, daß streng darauf gehalten werde, daß das Rauchen auf die Abtheilungen beschränkt werde, wo es ausdrücklich gestattet ist. Jetzt wird leider überall geraucht; der Deutsche glaubt, er könne nicht leben, wenn er nicht fortwährend Dampfwolken ausbläst.

Postrath Zimmer. Die Einrichtung mit Billetten, mit denen man unterwegs aussteigen kann, ist sehr schwer auszuführen, und besteht auf keiner Bahn. Das Verbot des Rauchens in den Abtheilungen, wo es nicht ausdrücklich gestattet ist, besteht, und es wäre zu bedauern, wenn es nicht gehandhabt würde.

Das Budget der Main-Neckarbahn betreffend, äußert Legationsrath v. Böckh, daß eine Adresse auf Vorlage desselben überflüssig sei; für jetzt habe es nicht aufgestellt werden können, wegen Mangel an Materialien; künftig werde es vorgelegt werden und es sei auch jetzt schon in dem Budget der Eisenbahnschuldentilgungskasse ein provisorischer Anschlag aufgenommen.

Weller glaubt, daß man bei dieser Zusicherung von einer Adresse Umgang nehmen könne.

Die übrigen Anträge der Commission werden angenommen.

Die Einnahme der Betriebsverwaltung ist für 1846 auf 1,873,780 fl.
1847 " 1,996,111 "
angefschlagt. Dabei ist für 19 Monate der Betrieb der Strecke von Mannheim bis Freiburg (50 $\frac{1}{2}$ Stunden) und für die letzten 5 Monate von Mannheim bis Schliengen (58 $\frac{1}{2}$ Stunden) angenommen.

Die Einnahmen begreifen folgende Sätze:

Ertrag der Eisenbahn	1846.	1847.
1. durch unmittelbare Erhebung	1,836,271 fl.	1,956,728 fl.
2. durch Vergütung von den Postanstalten	30,309 "	31,983 "

Für Beförderung der Fahrpoststücke wird je eine halbe Wagenladung (40 Zentner) mit 42 Kr. die Wegstunde vergütet; dazu kommt der Ersatz für 8 Condukteure, welche die Briefpost besorgen mit 4,440 fl.

Die übrigen Posten sind: Ertrag aus Gebäuden (Miethzinsen) und Grundstücken 5,500 fl., Erlös aus Inventarienstücken und Material 500 fl., wozu nach dem Antrag der Commission für abgängiges Material, auf der Strecke zwischen Offenburg und Kehl, das nicht verrechnet, sondern für die Bezahlung gewisser Arbeiten verwendet werden sollte, 780 fl. beige schlagen werden, Strafen 1,000 fl. für 1846 und 1,200 fl. für 1847, welche an den Unterstützungsfond für Bedienstete abgeliefert werden, verschiedene Einnahmen (aus dem Verkauf zurückgebliebener Effekten) 200 fl.

Ausgaben. Lasten; für 1846 — 2,800 fl.; 1847 — 3,300 fl.

Verwaltungskosten.

Centralverwaltung. 1846 — 35,126 fl.; 1847 — 37,126 fl.

Der Beitrag zur Centralverwaltung der Post zum Ersatz des Aufwandes für die Verwaltung der Eisenbahn wird von 18,626 fl. auf 16,826 fl. ermäßigt, weil 1,400 fl. für einen Bauinspector und 400 fl. für einen weiteren technischen Rath der Post nicht bewilligt worden sind.

Der Satz für Druckkosten und Buchbinderlohn wird von 13,000 fl. auf 11,000 fl. für das erste und von 15,000 fl. auf 12,000 fl. für das zweite Jahr ermäßigt.

Bezirksverwaltung für 1846 — 93,650 fl.; für 1847 — 96,359 fl.

Für fünf Eisenbahnamtsvorstände (Heidelberg, Karlsruhe, Offenburg, Kehl, Freiburg) zu 1,800 fl. werden 9,000 fl. gefordert. Die Commission schlägt vor: eine Besoldung mit 1,800 fl., 2 zu 1,700 fl., 2 zu 1,600 fl. zusammen 8,400 fl. zu bewilligen. Davon fallen auf die Post 3,600 fl., bleiben also hier 4,800 fl. zu bewilligen.

Eine Erhöhung der Besoldungen von drei Eisenbahnkassirern von 1,200 fl. auf 1,300 fl. wird abgelehnt; man findet Mittel zur Aufbesserung, wenn den drei neu anzustellenden nicht sogleich die volle Normalbesoldung gegeben wird.

Für vier Eisenbahningenieure werden die Besoldungen mit 1,000 fl., 1,200 fl. und 1,400 fl. bewilligt, zugleich soll aber die Regierung ersucht werden, nach Kammerbeschluss vom 9. März 1844 in Erwägung zu ziehen, ob nicht die Vorstände der Eisenbahnämter aus der Zahl der Ingenieure gewählt und ob nicht die Bahningenieure unabhängig vom Eisenbahnämter-Vorstande gestellt werden sollen.

Auf jedes Eisenbahnamt kommen ein Gehülfe ersten und vier zweiten Ranges; die Commission bewilligt zwar die Gehalte, ersucht jedoch die Regierung, nicht über das nothwendige Erforderniß hinaus zu gehen.

Legationsrath v. Böckh hält die Minderung der Ausgabe für Druckkosten und Buchbinderlohn zu groß; für 1846 werden 13,742 fl., für 1847 13,799 fl. erforderlich sein. Die Herabsetzung der Besoldungen für die Eisenbahnämter-Vorstände wäre nicht angemessen, da jetzt die Post- und Eisenbahnämter vereinigt und der Dienst ein wichtiger, beschwerlicher und mit großer Verantwortlichkeit verbunden ist, wozu man keine Anfänger, sondern nur tüchtige, bewährte Männer nehmen kann. Die Kammer sollte um so eher auf die Forderung der Regierung eingehen, als sie dieselbe bei dem Postbudget eigentlich schon bewilligt habe. Der Abzug bei den Kassiren sei eben so unbillig, da der harte Dienst bei den großen Summen, welche in kleinen Beträgen vereinnahmt werden, wobei Verstöße vorkommen, wenigstens eben so gut belohnt werden sollte, als bei der Post.

Die Commissionsanträge werden ohne Diskussion angenommen.

Eigentliche Betriebskosten für 1846 853,559 fl.; 1847 910,605 fl. Darunter sind begriffen:

1. Aufwand für den Transportdienst und die Werkstätten 1846	608,780 fl.
1847	648,963 „

Hierher gehören die Gehalte und Belohnungen der Aufseher und des Fahrpersonals, Tagelöhne der Arbeiter, Aufwand für die Dampf- und Transportwagen, Werkzeuge, Material und Reservestücke.

Bei dem Mangel aller Erfahrungen und Anhaltspunkte will die Kammer durch Bewilligung dieser Voranschläge keine unabänderliche Norm für die Zukunft festsetzen; die Zukunft wird lehren, welche Aenderungen, sowohl in der Zahl der Personen als bei den Gehalten nöthig werden.

Die festen Gehalte des Personals sind gering und werden durch Fahrgebühr, Antheil an der Ersparniß von Brennmaterial und Vergütung für Werkstättearbeit ergänzt. Hierüber klagen theilweise nur die Locomotivführer, weil die Größe ihres Antheils an Ersparniß beim Brennmate-

rial von der Beschaffenheit der dem Einzelnen zugetheilten Maschine abhängt und bei Güterzügen geringer sei als bei Personenzügen. Die Regierung beschäftigt sich übrigens mit Untersuchung der Frage, wie der Antheil der Locomotivführer zweckmäßiger zu bestimmen sei.

Baum findet in den Gehalten des Personals verschiedene Ungleichheiten. Die Bahnmeister haben z. B. ihre Wohnungen unentgeltlich; die Bahnhofsaußseher, ausgenommen in Doss und Appenweier, müssen sie bezahlen. In Heidelberg muß der Bahnhofsaußseher 150 fl., in Offenburg nur 80 fl. Miete bezahlen; Einzelne sind daher gegen Andere benachtheiligt und Alle zusammen dadurch, daß sie in der Nähe des Bahnhofes wohnen müssen, wo die Miete in der Regel theurer ist. Endlich haben die Excentrikwärter 275 fl., die übrigen Bahnwärter 300 fl. Wohnung, Holz und Licht frei.

Postrath Zimmer. Die Bahnmeister haben auf keiner Bahn Mietvergütung zu leisten. Die Bahnhofsaußseher dagegen bezahlen alle ihre Vergütung. Die Excentrikwärter sind im neuen Budget mit 325 fl. aufgenommen, um die Ungleichheit zu beseitigen.

2. Aufwand für den Bahndienst und die Unterhaltung der Gebäude und Bahnhöfe für 1846 — 246,779 fl.; 1847 — 261,642 fl.

Hier kommen vor: die Gehalte und Belohnungen der Aufseher der Bahn und Bahnhöfe; der Aufwand für Werkzeuge; besondere Ausgaben für die Bahn, Gebäude und Bahnhöfe.

Von Appenweier bis Rehl und Offenburg sollen die aus nicht kyanisirtem Tannenholz gefertigten Langschwelen mit andern von kyanisirtem Eichenholz und die schwächeren Schienen mit stärkeren, neuen vertauscht werden. Der Aufwand ist auf 130,000 fl. angeschlagen, wovon auf jedes Jahr die Hälfte mit 65,000 fl. kommen.

Die Kosten für das Abbrechen der Bahn und das Wegnehmen des Kieses sind hier weggelassen, weil zu deren Deckung der Erlös aus abgängigem Material verwendet werden soll. Die Commission schlägt dagegen vor, diese Kosten mit jährlich 643 fl. hier aufzunehmen und jenen Erlös in Einnahme zu setzen.

Legationsrath v. Böckh bemerkt, daß die letzte Ausgabe mit der betreffenden Einnahme gleichzustellen, also den 643 fl. noch 280 fl. beizuschlagen seien.

Gegen diesen Vorschlag wird nichts erinnert.

Baum. Es ist löblich, daß die Schwellensprünge im Frühjahr mit Asphalt und Theer ausgegossen wurden; man sollte aber jetzt, nach dem heißen Sommer, wieder nachsehen, um den Bahnkörper dauerhafter zu erhalten. Ferner sollten die Bahnwärter Klobenzieher erhalten, da

mit sie nicht mit ihrem unbrauchbaren Instrument die Schienen verderben.

Postrath Zimmer. Es geschieht in dieser Beziehung, was nothwendig ist und die Ausrüstung ist vollständig vorhanden.

Aufwand für das Eisenbahn-Betriebsmaterial.

Die Vorlagen enthalten keine Nachweisung über die Verwendung der für die letzte Budgetperiode bewilligten Mittel für die Anschaffung des Betriebsmaterials; dieselbe erscheint aber nothwendig und auch nach dem Gesetze geboten, bevor von weiterer Bewilligung die Rede sein kann. Die Commission schlägt daher vor, die Regierung um Vorlage detaillirter Nachweisungen über die Verwendung der für Betriebsmaterial bewilligten Mittel bis 1. Januar 1846 zu ersuchen.

Durch die Verzögerung des Betriebs von Freiburg aufwärts bis 1. August 1847 wird auch der Bedarf an Material geringer, und es ist nicht zweckmäßig, mehr als nothwendig anzuschaffen, weil Maschinen und Wagen fortwährend verbessert, auch die Preise billiger werden.

Das hienach berichtigte Budget verlangt für die beiden Jahre 1846 und 1847 die Summe von 1,037,988 fl. und damit 529,664 fl. weniger, als das erste Budget vom November vorigen Jahres.

Dampfwagen werden für die ganze Bahn nebst Verzweigung nach Baden 80 Stück für nöthig gehalten, wovon von der künftigen Periode 15 Stück vorbehalten bleiben; 52 sind bewilligt und für Restzahlungen und Lieferungspreise der 13 Stück für die laufende und Vorschüsse auf 10 Stück für die künftige Periode werden 390,000 fl. gefordert. Die Commission schlägt vor, für die bereits bestellten die wirklichen Preise statt der Rundsumme von 30,000 fl., nämlich

für 4 Lokomotive von Kessler zu 26,000 fl.	104,000 fl.
„ 4 amerikanische von W. Norris in Philadelphia zu 1,400 Pf. St. bis Rotterdam	100,012 „
„ Reservestücke	24,000 „
„ Voranschlag für 2 noch nicht bestellte Maschinen	60,000 „
	288,012 fl.
und nach Abzug des Vorschusses mit	90,000 „
	198,012 fl.

zu bewilligen.

Dazu kommen für drei weitere	90,000 fl.
und Vorschuß für 10 Maschinen, die in der nächsten Periode vollendet werden	90,000 „
Zusammen	378,012 fl.

Vor der Bestellung neuer Lokomotive soll jedoch durch unbetheiligte Techniker nochmals untersucht werden, wie schwere Lokomotive unsere Landesbahn nach dem Verhältnisse ihrer Construction befahren können, ohne solche vor der Zeit abzunutzen.

Für Transportwagen werden gefordert . 623,348 fl. und zwar für 18 Personenwagen I. und II. Klasse, 38 III. Klasse, 6 Stehwagen, 14 Reisegepäckwagen, 320 Güterwagen, 26 Equipage-, Pferde- und Viehwagen, abzüglich von zwei Dritttheilen des für 1848 erforderlichen Restes.

Die jetzigen Preise sind alle geringer als die früheren. Bei diesem und den übrigen Posten wird nichts erinnert.

Legationsrath v. Böckh hat bereits in der Commission die Vorlage der Nachweisungen zugesagt und dieselben auch übergeben. Man kann daher die deßfallige Bemerkung in dem Berichte als erledigt betrachten.

v. Jgstein. Es ist ferner noch ein Rescript des Staatsministeriums nöthig, welches die Verwaltung zur Vorlage der Nachweisungen ermächtigt.

Legationsrath v. Böckh. Für die Aufrechthaltung der nicht verwendeten Kredite wird in dem Budget der Eisenbahnschuldentilgungscasse gesorgt. Gegen die Minderbewilligung wegen der Locomotive hat der Herr Redner nichts zu erinnern. Die Regierung verfährt auch nach dem Grundsatz, der inländischen Industrie möglichst viel zuzuwenden; nur so weit dieselbe das Bedürfnis nicht befriedigen konnte, oder verbesserte Constructionen nur im Auslande zu haben waren, wurden Bestellungen auswärts gemacht. Die Untersuchung über die Schwere der Locomotive sei nicht nöthig. Eine schlechte Verwaltung könne allerdings bei Anschaffung des Betriebsmaterials große Summen verschleudern; wenn aber in dem Berichte auf die in dem Postbudget angeführten Beispiele verwiesen wird, so ist dies eine schwere Anklage gegen die Bau- und die Betriebsverwaltung, die als ganz unbegründet entschieden zurückgewiesen werden muß. Die Locomotive müssen sich nach den Verkehrsverhältnissen richten, eben so die Schienen. Bei einem so starken Verkehr wie auf unserer Bahn mußten dieselben für die obere Bahnstrecke verstärkt und auf der untern Strecke müssen nach und nach stärkere Schienen gelegt werden; stärkere Maschinen zeigen sich ebenfalls nothwendig und der Aufwand würde viel größer sein, wenn man dem Bedürfnis in dieser Beziehung nicht genügen wollte.

Jungmanns I. hält den Antrag, welcher die Bewilligung an die Vorlage der Nachweisungen knüpft, und den andern, welcher in das Verwaltungsgerecht eingreift, indem er eine Prüfung durch unbetheiligte Techniker verlangt, nicht

für verfassungsgemäß. Er wird nur dann beistimmen, wenn der Antrag in die Form eines Wunsches gefaßt wird.

Postrath Zimmer hält die Anklagen gegen die Betriebsverwaltung für bereits widerlegt, und äußert sich noch weiter über die Nothwendigkeit der Anschaffung stärkerer Maschinen und Schienen.

Weller. Hier liegt der alte Streit zwischen der Bau- und der Betriebsverwaltung. Die erstere klagt, daß durch zu schwere Maschinen die Bahn ruinirt werde, die andere, daß die Bahn zu leicht gebaut sei. Dieß ist die Folge der oft beklagten Trennung der Behörden. Die Betriebsverwaltung hat aber vorzugsweise die Aufgabe, die Bahn so weit zu benutzen, als es die Verhältnisse erlauben. Durch die schweren Locomotive werden die hohlen Schienen förmlich gewölzt und dadurch unbrauchbar gemacht. Daß die Bahn nur für Locomotive von zwölf Tonnen gebaut ist, wissen wir aus den Mittheilungen des Ministeriums des Innern. Das Kapital soll aber nicht zu Grunde gerichtet werden, um an den Betriebskosten etwas zu sparen. Eine Untersuchung ist jedenfalls nöthig, namentlich da sie eine der schwierigsten Fragen der Technik betrifft. Den Anstand des Abg. Junghanns I. findet der Redner formell nicht begründet. Wenn die Kammer nicht die Bewilligung an die Bedingung einer Untersuchung knüpfen dürfte, so bliebe ihr nichts übrig, als die Mittel zu verweigern. Stößt man sich an dem Ausdruck „Bedingung“ so mag man dafür „Erwartung“ setzen.

Christ. Im vorliegenden Fall handelt es sich nicht von Steuern und nicht von einer förmlichen Bedingung. Mit dem Antrag in seiner neuen Fassung wird wohl Jeder einverstanden sein. Der Redner wünscht ebenfalls, daß die Anschaffungen in Deutschland und so weit möglich in Baden gemacht werden.

Stöffer und Junghanns I. treten der neuen Fassung des Antrags bei.

Postrath Zimmer entgegnet dem Berichterstatter, daß ein Streit zwischen der Bau- und der Betriebsverwaltung nicht vorliege. Nachdem das Bedürfnis schwerer Maschinen sich zeigte, hat die Bauverwaltung selbst schon solche angeschafft. Die Frage wegen des Gewichts ist genügend untersucht.

Die Summe für Locomotive wird nach dem Antrage der Commission in der Erwartung bewilligt, daß die Regierung die Frage wegen der Schwere durch unbetheilte Techniker untersuchen lasse.

Schließlich äußert sich der Bericht über vier Petitionen, wie folgt:

Drei derselben enthalten zwei gemeinschaftliche Beschwerden, nämlich:

- a) eine Petition von ungefähr 600 Mannheimer Bürgern,
 - b) eine Petition der Handelskammer von Lahr,
 - c) eine Petition des Handelsvorstandes in Pforzheim.
- Sie beschweren sich:

1) Gegen das Abonnementsystem für den Güterverkehr, wie solches durch den §. 22 des Reglements für den Gütertransport auf der großherzoglichen Eisenbahn vom 10. August 1814 eingeführt worden. Solches sei für den Handel und den Staat nachtheilig, weil es die großen Spediteurs gegen die kleineren bevorzuge und dem Staate $\frac{1}{10}$ seiner Einnahme entziehe. Wir erkennen diese Beschwerde als begründet an. Der kleinere Speditur, der im Voraus nicht mit Gewißheit darauf rechnen kann, immer volle Wagenladungen zur Versendung bereit zu haben, kann hievon keinen Gebrauch machen, und der größere, der solches nur allein benützen kann, ist hierdurch im Stande, seinen Committenten eine geringere Fracht bewilligen zu können, wodurch er alle übrigen Geschäfte auch noch an sich zieht; dieß hat die bisherige Praxis unwiderleglich bewiesen. Die Staatskasse verliert hierdurch ohne ausreichenden Grund ein Zehntel ihrer Einnahme, außerdem daß eine gehörige Gewichtscontrole ihr unmöglich wird.

2) Beide beschweren sich ferner gegen den §. 3 dieses Reglements, wornach jedes Collo für zwei Centner bezahlt werden muß, selbst wenn es dieß Gewicht nicht hat. Die Petition von Lahr schlägt die Tare eines halben Centners als geringstes Gewicht, welches bezahlt werden muß, vor, mit der Gradation, daß der Gewichtsüberschlag je mit $\frac{1}{4}$ oder $\frac{1}{2}$ Centner zu berechnen sei. Auch die Commission glaubt, daß hierin eine billige Ermäßigung, etwa auf 1 Centner mit einem halben Centner Zuschlag für den Ueberschlag, eintreten dürfte.

3) Die Lahrer Petition erhebt endlich Beschwerde gegen den §. 6 dieses Reglements, welcher alle Colli unter 25 Pfund vom Versenden durch die Eisenbahn gänzlich ausschließt. Diese Härte treffe vorzüglich die Kleinhändler, welche der Staat doch hauptsächlich berücksichtigen solle. Diese Bestimmung werde leicht umgangen durch Verpackung von werthlosen Gegenständen, Holz, Steinen zc. Allerdings verdienen die Interessen des Kleinhandels, der Familien, die besondere Berücksichtigung des Staats; solche sind aber gerade in der Lage, kleinere Pakete zu versenden; die Staatskasse wird nicht verkürzt, da für das kleinere Collo ja doch immer das höhere Gewicht, jezt mit 2 Centner bezahlt werden muß, und es kann am Ende Niemand unterlagt werden, das nöthige Gewicht durch ein beigelegtes Stück Holz und dergl. zu ergänzen, so daß die Eisenbahn dann nur in der Lage ist, für dieselbe Tare zwecklos ein höheres Gewicht zu

transportiren, was ihr gewiß nicht zum Vortheile gereicht. Wir sind daher nur in der Lage, auch dieß Begehren empfehlen zu müssen.

d) Endlich liegt uns noch vor, eine mit 136 Unterschriften versehene Petition von Bürgern aus Büchenau, Untergrombach und Obergrombach, mit der Bitte um Bedeckung der Stehwagen. Sie tragen vor: Es werde wohl Niemand im Ernst in Zweifel ziehen, daß bei Sturm, Regen und großer Hitze der obdachlose Aufenthalt auf solchen sehr hart sei.

Wenn man am Ende auch sich auf das Sprichwort berufen könne: „es sei besser schlecht gefahren, als gut gegangen,“ so glaubten sie doch, daß auch Derjenige, den seine Verhältnisse nöthigten, sich des Stehwagens zu bedienen, Ansprüche auf bessere Behandlung habe, besonders, wenn man die kostspieligen Verbesserungen berücksichtige, welche die Wagen der höheren Klassen erfahren, während die Stehwagen noch immer bei ihrer ersten Unvollkommenheit geblieben.

Antrag: Sämmtliche drei Petitionen mit allen ihren Anträgen dem großherzogl. Staatsministerium, und zwar die beiden ersten empfehlend und die letztere zur Kenntnißnahme zu überweisen.

Von einem Mitgliede der Budgetkommission wurde hierbei noch tabelnd erwähnt und dessen Ansicht von Ihrer Commission getheilt, daß die nach §. 15 eben dieses Reglements für ersichtliche Beschädigung und Verlust an transportirten Gütern zu zahlende Entschädigung auf höchstens 25 fl. für den Centner festgesetzt ist, auch wenn ein höherer Werth erwiesen werden kann. Bei theuern Waaren, z. B. Seidenballen, ist dieser Verlust viel größer. Dieses Maximum ist daher nicht nur oft ungerecht, sondern muß auch das Vertrauen des Handels auf unsere Bahn schwächen. Wir beantragen, die großherzogliche Regierung zu ersuchen, eine Aenderung dahin eintreten zu lassen, daß jedesmal der zu erweisende wirkliche Werth der verlorenen oder beschädigten Waaren bezahlt werde.

Baum spricht über die Nachteile der Bestimmung, daß jedes leichtere Collo für 2 Centner gerechnet wird, und glaubt, daß $\frac{1}{2}$ Centner als geringstes Gewicht und der Aufschlag auf $\frac{1}{4}$ Centner gestellt werden sollte.

Legationsrath v. Böckh entgegnet, daß eine Revision des Gütertarifs stattfinden, und dabei dieser, wie die übrigen Punkte in Erwägung gezogen werden solle. Bei der früheren mangelhaften Einrichtung konnte man sich nicht in zu großes Detail einlassen.

Brentano schlägt vor, auch die letzte Petition wegen Bedeckung der Stehwagen nicht bloß zur Kenntnißnahme,

sondern mit Empfehlung zu überweisen, weil es sonst aussehe, als wolle man nur die Wünsche der Reichen, nicht die Bitten der Armen berücksichtigen. Im letzten Winter mußte ein armer Handwerksbursche, der auf dem Stehwagen eine Lungenentzündung sich zuzog, in der Klinik zu Heidelberg das Leben lassen. Man braucht daher nicht weitere Erfahrungen abzuwarten. Auf dem vorigen Landtage hat auch der Herr Oberpostdirektor versprochen, daß mit dem Bedecken der Stehwagen der Versuch gemacht werden soll.

Christ ist für nicht gedeckte Stehwagen, unterstützt aber doch den Antrag des Abg. Brentano. Bei Revision des Reglements sollten mehrere Paragraphen, namentlich auch §. 15 wegen der Entschädigung bestimmter gefaßt werden.

Mayer bestätigt dies und fügt bei: Es sind mir zwei Fälle bekannt, wo Wein auf der Eisenbahn versendet wurde und bei jedem Transport die Fässer Schaden litten. Aber ein strafbarer Fall war der, wo ein Faß angebohrt, Wein abgezapft und die Oeffnung dann mit Brod wieder zugestopft wurde, was offenbar durch das angestellte Personal geschah, worauf die Verwaltung ihr Augenmerk richten möchte.

Die Kammer ist nicht vollzählig. Der Diener wird abgefendet, um die Mitglieder, welche der Sitzung der ersten Kammer beiwohnen, zu rufen. Nachdem die erforderliche Zahl beisammen ist, wird beschlossen, alle Petitionen mit Empfehlung an das großherzogl. Staatsministerium zu überweisen.

Diskussion des von dem Abg. Brentano erstatteten Berichtes über den Antrag des Abg. Helmreich, das badische Schienengeleise in das allgemeine deutsche Geleise umzuwandeln. Der Antrag der Commission geht dahin: dem Antrage nicht beizutreten.

Helmreich verwahrt sich gegen die Behauptung in dem Berichte, daß die Akten durch ein Versehen in seine Hände gekommen seien.

Der Berichterstatter und der Abg. Bader erklären, daß dem Abg. Helmreich, bezüglich auf die Mittheilung der Akten, durchaus kein Vorwurf treffe.

Bader hält die Frage der Umwandlung der Spurweite für höchst wichtig; die Gutachten der technischen Behörden widersprechen sich in den Hauptpunkten, namentlich in Betreff der Kosten. Diese Widersprüche müssen gehoben werden, ehe man in der Sache selbst ein Urtheil fällen kann. Er ist überzeugt und begründet seine Ansicht, daß die Nachteile verschiedener Spurweiten so groß sein werden, daß die Zeit uns zur Abänderung nöthigen wird. Der Redner

trifft dem Antrag des Abg. Helmreich in so weit bei, daß die Frage, ob jetzt oder später die Abänderung vorgenommen werden soll, einer neuen Prüfung unterworfen werde.

Christ beginnt mit dem Satz, daß unsere Eisenbahn-Verwaltung in jeder Beziehung vorzüglich ist, welchem die hier oft ausgesprochenen Wünsche nicht im Wege stehen. Dem Antrage des Abg. Helmreich kann er nicht beitreten. Als man das breite Geleis wählte, sprach die Wahrscheinlichkeit dafür, daß es auf den übrigen deutschen Bahnen ebenfalls angenommen werden würde. Wäre die Sache jetzt noch zu machen, dann müßte man allerdings das allgemeine Geleis wählen. Die Frage der Abänderung ist zweifelhaft; gegen eine Prüfung ist nichts einzuwenden. Der Redner führt aus, daß die Nachteile der Beibehaltung des badischen Geleises auf unbegründeten Besorgnissen beruhen. Die deutschen Bahnen stehen nicht unter Einer Verwaltung; es muß umgepackt werden und es sind keine Gründe vorhanden, jetzt neue, ungeheuerere Kosten auf unsere Bahn zu werfen.

Kapp ist mit der Ansicht des Abg. Christ einverstanden, glaubt aber, daß bei der Kinzigthalbahn zu untersuchen sein wird, ob das schmale oder das breite Geleise zu wählen sei.

Helmreich verteidigt seinen Antrag gegen den Abg. Christ, der ihm ein Anhänger des künstlichen Stapels zu sein scheint; sodann gegen den Commissionsbericht, dem er Empfindlichkeit gegen ihn vorwirft. Sollte sein Antrag verworfen werden, so stellt er den weiteren, die Regierung möge dafür sorgen, daß keine Bauten mehr vorgenommen werden, die unbrauchbar würden, falls der Umbau später nöthig wird.

Ministerialrath Vogelmann. Die Regierung hat in dieser Sache noch keine Entscheidung gegeben; sie ist nicht so leicht hin zu treffen, wo es sich darum handelt, von einem System zum andern überzugehen. Die Nachteile der Beibehaltung, die Vortheile der Aenderung, der Kostenpunkt müßten zuerst klar vorliegen. Mit unserem zweiten Schienengeleis aber muß fortgefahren werden, sonst giebt es Störungen im Betriebe. Sollte sich die Regierung für den Umbau entscheiden, so würde die Kammer umfassende Vorlagen erhalten. Die Gründe gegen den Umbau scheinen ihm persönlich sehr wichtig.

Nachdem Brentano noch den Antrag der Commission kurz verteidigt und insbesondere dargelegt, daß die Frage, ob jetzt umgebaut werden soll, entschieden verneint werden muß, wird der Antrag der Abg. Helmreich und Vaber fast einstimmig verworfen.

Diskussion des Berichtes von Brentano über den

Gesetzentwurf, die Herstellung eines zweiten Schienengeleises betreffend. Für die Strecke von Durlach bis Offenburg und von Appenweiler bis Kehl ist durch das Gesetz vom 28. Februar 1845 schon gesorgt. Der vorliegende Entwurf lautet:

„Art. 1. Zum ferneren Vollzuge des Gesetzes vom 29. März 1838 Art. 3 soll auf den Bahnstrecken von Durlach bis Heidelberg, und von Offenburg bis zur Schweizergrenze das zweite Schienengeleise gelegt werden. Auch soll auf der Strecke zwischen Mannheim und Heidelberg ein zweites Geleise hergestellt werden, wenn und sobald das Bedürfnis es erfordert.“

„Art. 2. Zur Deckung sowohl des hiesür als des zur Vollendung des zweiten Geleises zwischen Durlach und Offenburg erforderlichen Aufwandes ist in den Budgets der Eisenbahnbau- und der Eisenbahnschuldentilgungskasse Vorsorge zu treffen.“

Die Commission schlägt vor, die Strecke von Heidelberg bis Mannheim der übrigen gleichzustellen und daher den Art. 1 so zu fassen:

„Zum ferneren Vollzuge des Gesetzes vom 29. März 1838 Artikel 3 soll auf den Bahnstrecken von Durlach bis Mannheim und von Offenburg bis zur Schweizergrenze das zweite Schienengeleise gelegt werden.“

Ministerialrath Vogelmann. Das Gesetz von 1838 enthält schon die Bestimmung, daß ein zweites Geleise gebaut werden soll; die späteren Gesetzentwürfe haben also nur den Zweck, die Mittel für das zweite Geleise zu verlangen, jetzt für den Rest und zwar eventuell einschließlich der Strecke von Mannheim nach Heidelberg, wo noch untersucht wird, ob die Einlegung eines dritten Schienentrangs möglich ist, wodurch eine große Ersparniß erzielt würde. In dem Bahnhof zu Mannheim ist dies ausgeführt und zwar ohne Eccentrik. Geht es nicht, so wird jedenfalls das zweite Geleise gebaut.

Weller. Es ist kein Grund vorhanden, die Strecke von Mannheim nach Heidelberg bei der Bewilligung der Mittel auszuschließen. Das zweite Geleise ist dort am Nothwendigsten, was man bei der Zweigbahn von Kehl eingesehen, und darum schon vor einem Jahre das zweite Geleise gelegt hat. Der einzige Grund, zwischen Mannheim und Heidelberg nicht zu bauen, kann darin liegen, daß man den Fehler nicht gestehen will, den man gemacht hat, bei dem Friedrichsfelder Vertrag die Hälfte des Bahndammes zu verkaufen. Solange aber das zweite Schienengeleise nicht liegt, ist Mannheim außer Verbindung mit der Hauptbahn.

Ministerialrath Vogelmann. Der einfache Grund

ist der, daß man den Zweck wohlfeiler zu erreichen sucht.

Geh. Rath Nebenius. Wenn in dem Gesetz keine Verbindlichkeit erkannt wird, zu bauen, so haben wir gegen den Antrag der Commission nichts einzuwenden.

Helmreich stimmt gegen den Commissionsantrag, weil man doch umbauen müsse und dann das Geld hinausgeworfen wäre.

Das Gesetz wird nach dem Commissionsantrag mit allen gegen zwei Stimmen (Bader und Helmreich) angenommen.

Hiernach wird die Summe für den Ausbau des zweiten Geleises mit 3,500,000 fl. und weitere 559,000 fl. für die Strecke zwischen Heidelberg und Mannheim in das Budget aufgenommen.

Schluß der Sitzung.

Einundsiebzigste öffentliche Sitzung der II. Kammer.

Karlsruhe, 7. September. Vorsitz des Präsidenten Mittlermaier. Regierungskommission: Geh. Rath Bekk; später Geh. Rath Nebenius.

Discussion des von dem Abg. Peter erstatteten Berichtes über die Motion des Abg. v. Seirion auf Uebertragung der Polizeistrafgewalt und der nicht streitigen, so wie in zwei Punkten auch der streitigen Gerichtsbarkeit an die richterlichen Behörden.

Der drei Druckbogen starke Bericht, eine Meisterarbeit über diesen wichtigen Gegenstand, begründet die Anträge:

1) Dem ersten Antrage der Motion, wonach die gesammte Polizeistrafgewalt, mit Ausnahme eines den Bürgermeistern zu belassenden geringen Theiles an die Gerichte übertragen werden soll, in folgender Fassung beizustimmen:

„Seine Königliche Hoheit den Großherzog in einer unterthänigsten Adresse zu bitten, wo möglich noch auf diesem Landtag, oder doch vor Einführung der neuen Gerichtsverfassung, den Ständen einen Gesetzesvorschlag vorlegen lassen zu wollen, durch welchen, unter Abänderung der §§. 56, 70 und 73 der gedachten Gerichtsverfassung, dann des §. 3 des Einführungsbedicts zum neuen Strafgesetzbuch, und der einschlägigen Vorschriften in den bei D. 1, 2, 3, 4, 6, 9 und 10 dieses Berichtes angeführten Gesetzen und Verordnungen, die gesammte Polizeistrafgewalt, mit Ausnahme einerseits — des den Verwaltungsbehörden bleibenden Rechtes, gegen die ihnen untergebenen öffentlichen Diener im Wege der Dienstpolizei Geld- oder Arreststrafen zu erkennen; so wie des ihnen ebenfalls zustehenden Erkenntnisses über Vergehen der Gefangenen gegen die Hausordnung oder die Disciplinavorschriften der Strafanstalten; und der einer gesonderten Bestim-

mung vorbehaltenen Gerichtsbarkeit über Disciplinarvergehen der Studirenden an den beiden Landesuniversitäten und der Zöglinge anderer Lehranstalten; andererseits aber — der bestehenden Strafscompetenz des Bürgermeisters, wie dieselbe hinsichtlich der Vergehen gegen die Orts- und Feldpolizei durch den §. 51 des Gemeindegesetzes vom Jahr 1831 überhaupt geregelt wurde; und mit Ueberschreitung dieses Maßes, soweit festbestimmte Geldstrafen anzuwenden sind; und wie dieselbe hinsichtlich anderer Gegenstände durch die betreffenden Vorschriften, namentlich durch den §. 71 der neuen Gerichtsverfassung in Bezug auf Anklagen wegen Ehrenkränkungen, wegen unerlaubter Selbsthilfe und leichter Körperverletzungen; durch das Gesetz vom 3. August 1837 in Bezug auf die Nichteinhaltung der nothwendigen Breite der Radfelgen u. s. w.; durch den §. 68 der Rheinschiffahrtsacte vom Jahr 1831 in Bezug auf Beschädigung des Leinpfades u. s. w.; und durch die §§. 14 und 15 der Gr. Verordnung vom 15. Mai 1834 in Bezug auf Schulver säumnisse, besonders festgestellt ist — den Amtsgerichten übertragen werde.“

Eine Petition von Bürgern aus Mannheim, so weit sie die Uebertragung der Polizeistrafgewalt an die Gerichte betrifft, und jene von 96 Bürgern aus den Orten Mosbach, Eberbach u. a. im nämlichen Betreffe, werden damit zugleich erledigt sein.

Dem zweiten Antrage der Motion tritt die Commission gleichfalls in folgender Fassung bei:

„Seine Königliche Hoheit den Großherzog in einer unterthänigsten Adresse zu bitten, wo möglich noch auf diesem Landtag oder doch vor Einführung der neuen Gerichtsverfassung den Ständen einen Gesetzesvorschlag vorlegen lassen zu wollen, durch welchen 1) die Berichtigung der bürgerlichen Standescheine; 2) der Abwesenheitsprozeß; 3) das Pflegschaftswesen; 4) die Bestätigung der Annahme an Kindesstatt; 5) das Einschreiten zu Gunsten der elterlichen Gewalt; 6) die Entmündigungen und Mundtödtmachungen; 7) die Streitigkeiten über Erfüllung von Acten wegen öffentlicher Arbeiten; 8) die Streitigkeiten über den Betrag der Alimentengelder für uneheliche Kinder; — den Amtsgerichten übertragen und in den sechs ersten Punkten sämmtliche bisher außer Wirksamkeit gesetzte Bestimmungen des Code Napoléon wiederhergestellt, beziehungsweise eingeführt werden.“

Der Präsident wünscht, daß nicht die einzelnen Punkte, welche modificirt werden sollen, diskutiert, sondern der Antrag auf eine Adresse gerichtet werde, mit Rücksichtnahme auf die in dem Bericht und der Discussion vorgebrachten Ansichten.

Peter erklärt sich damit einverstanden; die einzelnen

Punkte seien nur Andeutungen, welche den Entwurf eines Gesetzes erleichtern.

Litschgi glaubt, daß die vorgeschlagene Einrichtung nur gleichzeitig mit der Vorlage eines Polizeistrafgesetzbuchs in das Leben treten könne.

Schmitt v. M. hält es für angemessen, die Bestrafung der Polizeivergehen den Gerichten zu übertragen, weil das Vertrauen des Volkes zu der Polizei dadurch geschwächt wird, daß sie zugleich Denunziant oder Ankläger und Richter ist; das hierdurch hervorgerufene Mißtrauen erstreckt sich dann auch auf ihre übrigen Geschäftszweige. Polizeibeamte aus Rheinbayern und Hessen haben ihm versichert, daß sie ihre Wirksamkeit gelähmt fühlen würden, wenn man ihnen die Strafgewalt geben wollte. Er ist daher mit dem Antrage einverstanden, glaubt aber mit dem Abg. Litschgi, daß die Uebertragung der Polizeistrafgewalt an die Gerichte nicht vor Erlassung eines Polizeistrafgesetzes stattfinden solle. In Beziehung auf die nichtstreitige Gerichtsbarkeit stimmt der Redner dem Antrag der Commission ebenfalls bei.

Christ erklärt sich gleichfalls für die Mittheilung an die Regierung und im Allgemeinen für den Satz, daß die Untersuchung und Bestrafung von Vergehen, die bei den Verwaltungsbehörden abgewandelt werden, den Gerichten überlassen werde, in deren Bereich sie gehören.

Die Behauptung, daß das Ansehen der Staatsgewalt schwinden würde, wenn diese ganze Strafgewalt in die Hände der Gerichte käme, ist vollständig falsch; die Regierung kann dadurch an Ansehen nur gewinnen. Sie hat das Recht des Anordnens und Befehlens, und gibt nur das Unangenehme des Vollzugs, das gehässige Geschäft der Untersuchung und Bestrafung ab. Eine andere Frage, ist die, was die Gerichte und die Bürger dabei gewinnen. Es sind Gegenstände darunter, die man im Interesse der Partien zu kurzer Erledigung der Verwaltung überwies. Die Richter müssen sie mit dem ganzen Aufwand ihrer Formen behandeln, und es wäre möglich, daß man durch die Massen geringfügiger Gegenstände die Gerichte der Feierlichkeit des Rechtsprechens entwöhne. Dessen ungeachtet soll man diese Gegenstände den Gerichten übertragen. Der Redner stimmt für die Anträge der Commission.

(Fortsetzung folgt).

Karlsruhe, 7. September. Die heutige Sitzung wurde gegen fünf Uhr mit der Abstimmung über die Anträge in Betreff der Petition von Mannheim über die Vorfälle am 19. November v. J. geschlossen.

Die Anträge der Commission in dem Berichte des Abg. Rindeschwender waren folgende:

1) Dem großh. Staatsministerium die Petition mit der dringenden Bitte zu überweisen: das in der Gemeindeordnung zugesicherte Recht der Gemeinden, sich ohne Rücksicht auf den Gegenstand der Verathung in der vorgeschriebenen Form zu versammeln, und Beschluß zu fassen, gegen Verbote und Gewaltmaßregeln der Verwaltungsbehörden sicher zu stellen und deshalb die geeigneten Belehrungen und Weisungen zu erlassen.

2) Ueber das am 19. November v. J. von dem Regierungsdirector in Mannheim und den Polizei- und Militärbehörden eingehaltene Verfahren strenge Untersuchung — so weit noch nöthig — führen, und je nach deren Resultat die den verletzten Gesetzen und Rechten angemessene Genugthuung gewähren, und der Kammer vom Erfolge seiner Zeit Nachricht geben zu wollen.

Statt des zweiten Antrags schlug die Commission folgende neue Fassung vor:

2) Ueber die am 19. November v. J. stattgefundenen Vorgänge und das dabei eingehaltene Verfahren der betreffenden Staatsbehörden umfassende Untersuchung führen zu lassen, damit je nach deren Resultat von der competenten Behörde ein der Verletzung der Gesetze und Rechte angemessenes Erkenntniß gegeben werde und von dem Resultate dieser Untersuchung seiner Zeit der Kammer Mittheilung zu machen.

Der erste Antrag wurde mit 37 gegen 19 Stimmen angenommen.

Für denselben stimmten: Bassermann, Baum, Bissing, Blankenhorn-Kraft, Bleidorn, Brentano, Buhl, Dennig, Dörr, Gottschalk, Hecker, Heimbürger, Helbing, Helmreich, Jörger, v. Isstein, Junghanns II., Kapp, Knittel, Krämer, Lenz, Matby, Meyer, Müller, Peter, Reichenbach, Richter, Rindeschwender, Scheffelt, Schmidt v. Bruchsal, v. Soiron, Stöffer, Straub, Welcker, Weller, Welte, Zittel.

Gegen den Antrag stimmten: Arnspurger, Bader, Buss, Christ, Dahmen, Fauth, Goll, Hägelin, Junghanns I., Kern, Knapp, Litschgi, Martin, Rombride, Rettig, Selzam, Treffurt, Vogelmann, Ulrich.

Der zweite Antrag wurde nach der neuen Fassung mit 34 gegen 22 Stimmen angenommen.

Dafür stimmten: Bassermann, Baum, Bissing, Blankenhorn-Kraft, Bleidorn, Brentano, Buhl, Dennig, Dörr, Gottschalk, Hecker, Heimbürger, Helbing, Helmreich, v. Isstein, Junghanns II., Kapp, Krämer, Lenz, Matby, Meyer, Müller, Peter, Reichenbach, Richter, Rindeschwender, Scheffelt, Schmidt v. Bruchsal, v. Soiron, Straub, Welcker, Weller, Welte, Zittel.

Dagegen stimmten: Arnspurger, Bader, Buss, Christ, Dahmen, Fauth, Goll, Hägelin, Jörger, Junghanns I., Kern, Knapp, Knittel, Litschgi, Martin, Rombride, Rettig, Selzam, Stöffer, Ulrich, Treffurt, Vogelmann.

Die Abg. Schaaff und Schmitt v. M. enthielten sich der Abstimmung.