Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Landtags-Zeitung. 1833-1846
1846

223 (10.9.1846)

Visual Library

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

Landtags-Zeitung.

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

[Nr. 223 u. 224.] Verhandlungen der badischen Stände im Jahre 1846. [10. September.]

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

Einundsiebzigste öffentliche Sitzung der II. Kammer.

(Fortsetzung).

Welte. Der Antrag geht blos dahin, daß die Regierung ermächtigt sein soll, sich bis zu einem Sechstel zu betheiligen.

Geh. Rath. Bekk. Wenn Sie nur eine Ermächtigung aussprechen, so haben wir durchaus nichts zu erinnern.

Geh. Rath Nebenius. Wir wollen nur keine feste Vorausbestimmung.

Geh. Rath Bekk. Was den zweiten Antrag betrifft, so geht er noch weiter, und ist in so fern schlechterdings unausführbar, weil darin ein Termin gesetzt wird. Denken Sie sich, was kann Alles bis zu Ende März 1847 eintreten? Vielleicht müßte man 10 pCt. für das Geld bezahlen, vielleicht 30 pCt. Rabat geben, um ein Capital zu erhalten. Hier müßte also der Staat, er möchte in der Lage sein es ausführen zu können oder nicht, in jedem Fall am letzten März 1847 Capitalien aufnehmen und Millionen verwenden. Das ist schlechterdings unausführbar. Halten Sie diesen zweiten Antrag auch für eine Ermächtigung, so wäre dagegen wieder nichts zu erinnern, denn kommt die Zeit, so wird man von einer Ermächtigung Gebrauch machen, und ist es nicht möglich, ohne die Staatskräfte zu erschöpfen, so kann man es nicht ausführen, sondern man muß eine günstigere Zeit abwarten, und nur darum handelt es sich. Nur das wollte ich in Beziehung auf die Fassung dieser beiden Vorschläge bemerken; wenn sie nur verstanden werden, wie der Abg. Welte angedeutet hat, so ist nichts dagegen zu erinnern.

Rettig. Es sich jetzt beiläufig zehn Jahre, da trat eine Anzahl Patrioten in Constanz zusammen — der Regierungsdirector war auch dabei — um die Frage zu besprechen, wie es möglich zu machen sei, daß die Eisenbahn an den Bodensee geführt werde. Damals habe ich in prophetischem Geiste verkündet, sie wird, sie kann nicht ausbleiben, so wie die badische Rheinbahn einmal einen Zusammenhang gewinnt, so wie das ganze Eisenbahnnetz gegen den Bodensee gedrängt wird, muß nothwendig auch die Kinzigthalbahn zu Stande kommen. Es gereicht mir, den damaligen Zweiflern gegenüber, zur Rechtfertigung, was heute gesprochen worden ist. Daraus werden Sie auch wohl abnehmen, daß ich der Kinzigthalbahn, zumal in der Richtung von Constanz nach Offenburg, mit Freuden entgegensehe. Ich habe mit dem bescheidenen Wanderstab in der Hand alle möglichen Bahnzüge begangen, um mir die Ueberzeugung zu verschaffen, daß die Ausführung möglich sei. Ich habe mich aber auch nach allen Seiten umgesehen, und dadurch bin ich in den Stand gesetzt, einen Zusatz zu dem Art. 1 in Vorschlag zu bringen, der freilich nur Denen verständlich ist, die entweder die Localität genau kennen, oder sich die Mühe gegeben haben, dem projectirten Bahnzug auf der Karte mit Sorgfalt zu folgen. Wenn nämlich die Kinzigthalbahn die Hauptschwierigkeiten überstiegen hat, wenn sie auf der Sommerau angelangt ist, so muß sie sich wieder herabneigen in die Hochebene der Bertholds-Baar, in deren Mitte Donaueschingen liegt. Aber damit hat sie noch nicht alle Schwierigkeiten überstiegen; es zeigt sich eine neue Schwierigkeit durch den Bergrücken, der das rechte Donauufer bildet. So viel ich weiß, wollen die Ingenieure diesen Bergrücken in der Gegend von Immendingen übersteigen. Es muß nun Jeder, der den projectirten Bahnzug ansieht, es werden namentlich die künftigen Unternehmer des Bahnbaues fragen: Warum wendet sich an dieser Stelle plötzlich der Bahnzug rechts nach Südwesten in einem rechten Winkel? wohin geht denn der Weg, wenn wir gerade fort fahren? Die Antwort ist: in gerader Linie kommen wir nach Ludwigshafen und Ueberlingen und in der Fortsetzung der Bahn nach Meersburg, Friedrichshafen, Lindau, Bregenz. Da wird natürlich die Frage entstehen: Ist es denn nicht zweckmäßig, von der Höhe aus ehe sich die Bahn gegen das Bassin des Sees herabsenkt, eine Seitenbahn in gerader Richtung zu machen? Die erste Einwendung, die namentlich meine Freunde in Constanz machen werden, ist die: wir stehen in Gefahr, daß daraus eine Ableitung des Verkehrs auf der Bahn in der Richtung von Constanz entsteht. Das ist nicht der Fall. Alle Waaren und alle Reisenden, welche die Be-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

stimmung nach der östlichen und südlichen Schweiz haben, finden in Constanz den Endpunkt der badischen Bahnen und das sind allein diejenigen Transporte, hinsichtlich deren zwischen Baden und Würtemberg eine Concurrenz besteht; haben sie einmal Durlach auf unserer Eisenbahn passirt, so können sie nicht mehr nach Würtemberg einlenken. Ich bin überzeugt, daß der Erfolg einer belebten Kinzigthalbahn ein höchst erfreulicher für Constanz sei, daß der Handel daselbst mehr als jetzt aufblühen wird, daß namentlich alle die bedeutenden Speditionsgeschäfte, die jetzt in Ludwigshafen gemacht werden, nach Constanz kommen werden. Diejenigen Transporte von Menschen und Waaren, welche jetzt den beschwerlichen Weg über Stockach einschlagen, werden vorzugsweise die beantragte Seebahn beleben. Auf der andern Seite ist nicht zu verkennen, daß eine solche Zweigbahn für einen großen, für den wichtigsten Theil des Seekreises sehr erwünscht ist. Der Seekreis liegt keineswegs ausschließlich im Schwarzwald, das ist eine ganz irrige Vorstellung, welche sich die Bewohner des Rheinthals machen; einen großen Theil des Seekreises bildet das badische Schwabenland, ein fruchtbares, von wohlhabenden, intelligenten und charakterfesten Männern bewohntes Land. Für diese Landestheile gibt es keine andere Verbindung mit der Rheinbahn als diese Zweigbahn. Man könnte vielleicht sagen: wollt ihr den würtembergischen und baierischen Bodenseehäfen die Reisenden zuführen und uns ableiten? Ich sage, das ist keineswegs der Fall. Mehrere Redner haben schon den Bodensee einen Knäul für die dahin führenden Eisenbahnen genannt. Ja, ich gebe dieß zu, am Bodensee werden 5 oder 6 Eisenbahnen ausmünden, aber es ist eine ganz irrige Vorstellung, wenn man ihre Verbindung auf dem See sucht. Da, wo Eisenbahnen thätig sind, wird der Wassertransport kein Verbindungs-, kein Erleichterungsmittel, sondern eine lästige Störung des Verkehrs. Die Eisenbahnen fordern durchaus, daß ihre Endpunkte sich berühren. Wer auf einen Zwischentransport zu Wasser angewiesen ist, hat Verlust an Zeit und Kosten neben der Gefahr der Beschädigung seiner Waare zu befürchten. Es ist darum für die Kinzigthalbahn von großem Interesse, daß sie dahin geführt wird, wo die Ulm-Friedrichshafener, wo die München-Augsburg-Lindauer Bahn endet, daß sie sich von dieser Seite Bregenz und der Rheinmündung nähert. Es grenzte in der That an Thorheit, wollte man mit der badischen Bahn auf einmal da stehen bleiben, wo die Verbindung mit der großen deutschen Nordbahn anfangen soll. So weit wollen wir die Rivalität nicht treiben, wir wollen nicht vergessen, daß diese Bahnen deutsche Bahnen sind, und daß die Verbindung der deutschen badischen mit der deutschen würtembergischen und baierischen Bahn kein Unglück sondern ein Glück ist. Ohnedem würde es für die Route von Paris über Straßburg nach dem Osten von Deutschland keine andere Eisenbahnverbindung geben, als die von mir beantragte Seitenbahn. Erlauben Sie mir auch noch eine strategische Berücksichtigung. Wo steht ein Theil des achten deutschen Armeecorps, das im Fall eines Krieges zunächst gegen den Rhein zu ziehen hätte? Antwort: in Baiern. Wo steht das erste, zweite und dritte deutsche Armeecorps, das uns zunächst zu unterstützen berufen wäre? In Oestreich. Von Bregenz, von Lindau werden wohl zunächst die Hülfstruppen kommen, wenn die Westgrenze von Deutschland bedroht ist und alsdann wird eine Bahn durch die Schweiz für uns das nicht sein, was eine deutsche Bahn auf deutschem Boden zum Transport von deutschen Völkern ist. Es sind das Andeutungen, die näher zu besprechen sein werden, wenn eine Gesellschaft sich meldet. Ich trage darauf an, zu dem Artikel 1 folgenden Zusatz zu machen: „Diese Bestimmungen sind auch anwendbar auf eine Seitenbahn, welche über Ueberlingen auf dem nordöstlichen Ufer des Bodensees bis zur badischen Landesgrenze zieht, wenn sich eine Actiengesellschaft dazu meldet."

Buss hält es durch die Gerechtigkeit geboten, daß der Staat zu dem Bau der Kinzigthalbahn einen beträchtlichen Zuschuß leiste. Schon jetzt gehe ein großer Verkehr durch das Kinzigthal, den wir durch die würtembergische Concurrenz zu verlieren bedroht sind. Die Bahn werde die Erwerbsquellen des Schwarzwaldes befruchten. Dazu kömmt noch die strategische Bedeutung der Bahn. Wenn wir so schnell als möglich bauen, so werden wir Würtemberg veranlassen können, uns oben anschließen zu lassen, indem wir den Anschluß im Unterlande offen halten; Baiern ist patriotisch genug, den Anschluß zu gestalten. Man sagt zwar, die Schwierigkeiten, die dem Zuge durch Würtemberg entgegenstehen, sind groß. Ja, sie sind sehr groß, allein englisches Geld ist im Stande, diese Schwierigkeit zu besiegen, und daß die Route durch Würtemberg, wie ich glaube, um einige Stunden näher ist, ist von großer Bedeutung. Man hat gesagt, bei der gegenwärtigen Geldklemme sei, wenn auf Staatskosten gebaut werden sollte, eine Steuererhöhung zu befürchten. So lange man an der Rheinthalbahn baute, hat man in die Anleihe hinein gegriffen; jetzt auf einmal droht man mit Steuererhöhung. Ich will keine Steuererhöhung, aber wenn es sich um Hebung der Industrie, der Wohlfahrt des Landes handelt, muß man kühn sein; das sind Vorschüsse, die werden mit hundertfachen Prozenten sich lohnen. Die Zeit

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

weiß im Großen zu arbeiten und es ist ein großes Glück der Natur, daß wir in diese Linie fallen. Es gibt eine nationalökonomische Ahnung, sie ist das Gepräge großer Staatsmänner, sie greift voraus, und hängt nicht an den vorübergehenden Verlegenheiten eines Augenblicks. Ja, die Natur möchte ich sagen, hat ein Genie, und wenn dieses Genie für eine Gegend einen Zug des großen europäischen Handels, des allgemeinen Weltverkehrs bestimmt, dann sage ich, ist es das Gepräge eines großen staatsmännischen Genies, hier zuzugreifen. Ich unterstütze den ersten Antrag des Abg. Bassermann und behalte mir bei seinem zweiten das Wort vor.

Junghanns I. Ich bedauere, meine Herren, in dieser Sache mit allen Rednern vor mir nicht einverstanden zu sein, und mich gegen den gestellten Hauptantrag erklären zu müssen. Ich bedauere dies um so mehr, als es sich hier um das große Interesse eines Landestheils handelt, und als so viele Stimmen sich eifrig dafür erhoben haben, es müsse ihm auf Staatskosten zu Hülfe gekommen werden. Ich lege keinen so großen Werth auf die Eisenbahnen, als die Redner vor mir. Ich glaube, ihr Hauptvortheil liegt in der Beförderung des Handelsverkehrs und ist hauptsächlich da zu suchen, wo ein großer Handel sich findet. Eine Menge Gewerbe gehen durch die Eisenbahn zu Grunde. Unsere Eisenbahn im Rheinthal hat eine Masse Capital vernichtet, den Wohlstand vieler unserer kleinen Städte untergraben. Finden wir nun an der Linie, welche die vorliegende Eisenbahn durchziehen soll, einen solchen Handel? Ich sage: nein. Die Handelsstadt auf jener Linie ist Constanz, alle anderen Städte sind in Beziehung auf den Handel unbedeutend, ihr Hauptgewerbe ist der Feldbau, die Eisenbahn durchzieht nur 6 Aemter des Seekreises, alle anderen Aemter sind von ihr getrennt; sie berührt nicht Bonndorf, Neustadt, Stühlingen, Möskirch, Blumenfeld. (Rettig. Zweigbahnen.) Der Redner neben mir spricht von einer Zweigbahn. Ja, das könnte das Resultat sein, daß wir, nachdem wir mit einer Hauptbahn angefangen hätten, auch noch den verschiedenen Aemtern Zweigbahnen geben müßten. Es giebt keinen Vergleich zwischen dieser Bahn und der großen Bahn im Rheinthal. Die Rheinthalbahn giebt der Staatskasse ein Erträgniß, wenn auch kein vollkommenes, doch ein annäherndes, das die Zinsen und einen Theil des Tilgungsfonds deckt. Die Kinzigthalbahn wird kein Erträgniß gewähren, wenigstens jetzt nicht, es müßten denn die Voraussetzungen in Erfüllung gehen, von welchen man spricht. Schon oft hat man den Grundsatz aufgestellt, der Staat müsse sich nicht in alle Verhältnisse einmischen, man müsse der freien Thätigkeit der Privaten auch etwas überlassen. In England und Nordamerika, Länder die man oft vorführt, hat der Staat keine Eisenbahnen gebaut, er hat es der Industrie seiner Bewohner überlassen. Diese haben die Bahnen gebaut, am Anfang mit Verlust, der Verlust hat sich später ausgeglichen und die Unternehmer befinden sich nun wohl dabei. Wir sind mit hohen Schulden belastet, die Staatsschuld beträgt über 60 Millionen. Verwenden wir nun die Mittel des Staats zu Ausgaben, die vielleicht nützlich, aber nicht nothwendig sind, so trifft uns eben der Nachtheil, daß wir keinen Credit mehr haben, wenn wir nothwendige Ausgaben bestreiten müssen. Es trifft uns der weitere Nachtheil, daß wir, wenn diese Bahn keine Rente trägt, durch eine Steuererhöhung den Ausfall in der Staatskasse decken müssen. Man schlägt uns vor, 5, vielleicht 6 Millionen aus der Staatskasse zu opfern, man schlägt uns vor, auf die Zinsen zu verzichten, die vielleicht 240 bis 250,000 fl. betragen würden. Ich glaube nicht, daß wir jetzt im Stande sind, ein solches Opfer zu bringen; ich glaube nicht, daß das Wohl des Staats es fordert, ich glaube nicht einmal, daß das Interesse des Seekreises dadurch so dringend berührt wird. Vergessen wir nicht bei unserer Sympathie, daß Constanz nur ein kleiner Theil des Seekreises ist, daß es mehr außerhalb, als in dem Lande liegt, daß sein Verkehr meistens in die Schweiz geht, daß es nicht zu verantworten ist, wenn wir dieser Stadt so ungeheuere Opfer bringen, und doch wäre es nur diese Stadt, die den Gewinn von solch' großen Ausgaben hätte. Ich erkläre mich gegen alle Anträge, in sofern sie bezwecken, daß der Staat einen großen Theil der Last dieser Eisenbahn übernehme.

Ullrich. Ich unterstütze den Antrag des Abg. Junghanns (Stimmen: der Abg. Junghanns hat keinen Antrag gestellt.)

Trefurt. Ich bin mit dem Abg. Junghanns nicht einverstanden; der Haupteinwand, den er gegen die Kinzigthalbahn vorgebracht hat, ist der, daß es an Verkehr für eine solche Bahn fehle. Es ist in dieser Beziehung von verschiedenen Seiten, und zuletzt von dem Abg. Buss hervorgehoben worden, daß schon jetzt ein lebhafter Verkehr auf dieser Straße besteht, und daß die Hoffnungen auf eine unendliche Vergrößerung dieses Verkehrs wahrhaft nicht sanguinischer, sondern wohlbegründeter Natur sind, besonders wenn man auf den Vorschlag des Abg. Rettig Rücksicht nimmt. Namentlich der weitere Einwand, daß es sich vorzugsweise nur um das Interesse der Stadt Constanz handle, wäre jedenfalls beseitigt durch den Vorschlag des Abg. Rettig. Man könnte allerdings glauben, daß so wie

das Gesetz liegt, die Bahn nicht sowohl im Interesse der ganzen Seegegend, als dieser Stadt läge; ich komme später hierauf zurück. Mir scheint nicht allein dem Princip, sondern auch der Fassung nach die Tendenz der beiden Vorschläge des Abg. Bassermann, wenn ich sie richtig aufgefaßt habe, dieselbe zu sein, und ich glaube, es kann auch bei richtiger Auffassung des Gegenstandes bei der großen Mehrheit der Kammer eine Verschiedenheit der Ansichten gar nicht bestehen. Man will von Seiten der Kammer Alles thun, was man zu thun in der Lage ist, um die Anlage der Bahn an den See zu begünstigen. Bloße Zusicherungen der Regierung genügen uns nicht, wir müssen also durch unseren Beschluß so viel wie möglich der großh. Regierung eine moralische Nöthigung anlegen, damit sie auch wirklich Alles thue, was sie thun kann, und diese moralische Nöthigung besteht in nichts anderem, als daß wir ihr auch den leisesten Vorwand nicht lassen, mit welchem sie seiner Zeit vor die Kammer treten und sagen könnte: Aus Mangel an Ermächtigung haben wir dieser oder jener Gesellschaft nicht zuschlagen können. Wir müssen daher, damit sie sich nicht entschuldigen kann, eine so viel wie möglich ausgedehnte Vollmacht in die Hände der Regierung legen, entweder dadurch, daß wir einen eigenen Paragraphen in das Gesetz aufnehmen, oder dadurch, daß wir außer dem Gesetz aussprechen, wie weit wir die Regierung ermächtigen wollen. Wenn eine Gesellschaft sich meldet, die auf alle diese Begünstigungen verzichtet, da wären wir wohl Alle einverstanden, daß die Regierung sehr unrecht thun würde, nicht darauf einzugehen; aber wenn es nothwendig ist, soll die Regierung unbedingt dazu ermächtigt sein, und in dieser Voraussetzung glaube ich, daß Alle, welche mit dem Antrag der Commission einverstanden sind, auch mit dem des Abg. Bassermann einverstanden sein werden. Was aber den Vorschlag des Abg. Rettig betrifft, so meine ich, auch dieser läge in der Intention aller Derer, die sich bis jetzt für die Kinzigthalbahn nach dem Project der großh. Regierung ausgesprochen haben, denn ich habe nicht Einen gehört, der nicht unbedingt für das Interesse des Seekreises gesprochen, nicht Einen, der blos ausschließlich das Interesse von Constanz im Auge hätte. Es handelt sich um das Interesse des Seekreises, und da versteht es sich von selbst, daß diese Bahn, wenn der Seekreis einen nahmhaften Nutzen davon haben soll, dorthin geführt werden muß, wo sie große Vortheile gewinnen kann, und wo überdieß eine unendlich reiche Befruchtung von den großen Bahnzügen stattfindet, die auswärts herkommen; denn das wird kein Vernünftiger denken, daß wenn wirklich ein so lebhafter Verkehr am See stattfindet, alle diese Bahnen in den See auslaufen sollen. Natürlich werden alle diese Bahnen mit einander in Verbindung kommen, und eine solche Verbindung wird früh oder spät dieselbe Rücksicht der Regierung verdienen, als die Bahn, wovon es sich jetzt handelt. Ich glaube darum, Alle die für den Entwurf der Regierung stimmen, werden auch für den Vorschlag des Abg. Rettig sein.

Hecker. Es scheint mir, namentlich nachdem der Abg. Junghanns der Bahn das Prognosticon gestellt hat, als werde sie sich nicht rentiren, nothwendig, doch einen Blick auf die Alimentation der Kinzigthalbahn zu werfen; daraus wird sich am besten ergeben, daß schon nach der jetzigen Verkehrsrichtung und nach der voraussichtlichen aller bereits gebauten, in Bau begriffenen oder projektirten Eisenbahnen eine Alimentation der Kinzigthalbahn nothwendig erfolgen muß, die die Erwartung jeder Speculation einerseits sogar übertreffen, andererseits aber für uns die Gefahr herbeiführen muß, daß wenn wir diese Bahn nicht bauen, wir uns nicht nur des wichtigsten Verkehrmittels berauben, sondern auch dem Gesammtlande einen großen Nachtheil zufügen. Die Meinung, daß die Kinzigthalbahn nur eine Concurrenz unserer Rheinthalbahn sein werde, scheint mir auf einer ganz irrigen Voraussetzung zu beruhen. Der Redner verbreitet sich über die Züge, welche die Kinzigthalbahn vorzugsweise vor der Richtung durch Württemberg einschlagen wird, und fährt dann fort:

Nun sage ich, wenn ich diese Alimentationen der Bahn aus dem großen Verkehr von dem adriatischen Meer nach der Nord- und Ostsee betrachte, welche zusammenfließen in dem großen Becken des Bodensees, so müssen wir um jeden Preis nach dem Bodensee hin bauen. Gerade so, wie der große Weltverkehr diese Handelsstraße erheischt, so erheischt sie auch der innere Handelsverkehr. Der Abg. Junghanns I. sagt, es sei kein Handel und Gewerbe auf dem Schwarzwald, und ein ackerbauendes Land bedürfe der Eisenbahn nicht. Dieser Satz ist total falsch. Lassen Sie einmal durch ein ackerbauendes Land Eisenbahnen gehen, so werden Sie sehen, daß der Producent, der Bauer eine ganz andere Gestalt annimmt; er wird Handelsmann. Wenn wir aber diesen Schienenweg nach dem Bodensee nicht bauen, und unsere Kräfte dahin nicht anstrengen, so verlieren wir alles Dasjenige, was ich als Alimentation der Bahn bezeichnet habe, es wird dann die baierische oder würtembergische Bahn in Concurrenz treten und den ganzen Waarenverkehr an sich reißen, der dann für unser Land unwiderbringlich verloren ist. Darum ist jede Zögerung mit der unabwendbarsten Gefahr verbunden, denn es ist nicht damit gethan, daß man in die Welt hinein schreit,

wir sind bereit, eine Concession zu geben, denn das versteht sich von selbst, daß die Regierung eine Concession geben muß, wenn sie nicht mit Blindheit geschlagen ist. Aber gerade in der Zeit, in welcher sogar eine Geldkrisis vorhanden ist, muß man, um etwas zu Stande zu bringen, zeigen, daß man gesonnen ist, etwas Ernstliches zu thun, und das beste Mittel dazu ist offenbar dieses, daß man den Actionären, wenn sie über die Ertragsfähigkeit der Bahn im Zweifel sein sollten, von Seite der Regierung sagt: Wir greifen Euch erstens mit einer Betheiligung am Baukapital unter die Arme, zweitens garantiren wir auch die Zinse des Anlagekapitals. Man muß darum nothwendigerweise die von dem Abg. Bassermann beantragte Bestimmung in das Gesetz selbst aufnehmen, und da man von Seiten der Regierung mit diesem Antrage und seiner Grundidee einverstanden ist, so sehe ich nicht ein, warum die Regierung der Aufnahme desselben in das Gesetz selbst sich widersetzen sollte. Um aber zu zeigen, daß es uns Ernst ist, daß wir nicht blos wünschen und versprechen, nicht blos eine papierne Schanze machen wollen, ist das zweite Mittel das: Wir greifen an, und werfen den Erdwall auf. Dieses hat den großen Vortheil, daß die Actionäre sehen, die größten Terrainschwierigkeiten sind überwunden, der Bahndamm ist gelegt. Man sagt, die Geldmittel fehlen. Ich sage Ihnen, selbst wenn Sie die Geldmittel unter sehr harten Bedingungen aufnehmen müßten, so könnten Sie als verständige Staatsmänner nichts Anderes thun, als das Geld auftreiben um zu bauen. Es ist auch bei einer andern Gelegenheit von Seiten des Abg. Mathy Ihnen scharf genug nachgewiesen worden, daß wir die Mittel zur Herstellung des Erddamms haben. Ich sehe darum, wenn es der Regierung Ernst ist, und sie das Interesse des Landes wahrhaft will, keinen vernünftigen Grund, der dem Vorschlag des Abg. Bassermann im Wege stehen könnte und ich unterstütze ihn darum aus vollem Herzen und erwarte, daß die Kammer in dieser hochwichtigen Sache ihre Schuldigkeit thun wird. Dem Antrage des Abg. Rettig muß ich mich widersetzen, es hieße dies auf unsere Kosten eine Bahn bauen, die der Friedrichshafner oder Lindauer Bahn die Nahrung zuführt, die sonst unserer Bahn bleiben würde.

Geh. Rath Nebenius. Ich muß mich nur gegen jede Vorausbestimmung erklären. Gegen eine Ermächtigung haben wir nichts zu erinnern, und was den Antrag auf den Angriff des Baues betrifft, so lassen wir uns nicht auf Fonds anweisen, die nicht bestehen. Ich spreche nicht mehr über die finanziellen Verhältnisse, weil, was mein College, der Herr Chef des Finanzministeriums früher vorgetragen hat, hinreichend ist, um den Antrag zu widerlegen. Ich muß übrigens bemerken, daß, wenn wir auf die Güterzüge, die der Herr Abgeordnete gegenüber bezeichnet hat, beschränkt werden, ich mich mit aller Kraft gegen jede Unternehmung einer Eisenbahn durch das Kinzigthal widersetzen würde. Wir haben ganz andere Hoffnungen.

Rindeschwender. Ich wiederhole nicht gerne, höre auch nicht gerne Wiederholungen, aber heute danke ich doch dem Abg. Buff für die Wiederholung alles dessen, was theils in dem Bericht, theils sonst über den Werth der Kinzigthalbahn vorgetragen worden ist. Ich danke ihm deßhalb dafür, weil es dadurch eine größere Oeffentlichkeit erlangt, die nothwendig ist zur Beruhigung der Gegend, für die heute gesprochen wird; aber eine wiederholte Wiederholung wird mir gewiß erlassen werden. Die Bedenken, die wir zuerst aus dem Munde des Herrn Präsidenten des Ministeriums des Innern gehört haben, sind sicherlich im Laufe der heutigen Diskussion gehoben und widerlegt worden, am allerklarsten durch die Ausführung des Abg. Trefurt, die mich sehr gefreut hat, und die, wie ich in der letzten Aeußerung des Herrn Präsidenten vernommen habe, auch dort aufgenommen worden ist. Die beantragte Bestimmung soll nämlich hauptsächlich eine Ermächtigung für die Regierung sein, diesem von der Kammer gewünschten und der Regierung zur Pflicht gemachten Bau in jeder möglichen Weise Nachdruck zu geben, und es lautet auch der Vorschlag dahin, denn es ist ihm die Clausel hinzugefügt: „so weit nöthig.“ Ich habe nur bedauert, daß am Anfang der Discussion von Seiten des Herrn Präsidenten des Ministeriums des Innern vorgetragen worden ist, daß man unter diesen Umständen, und wenn große Unterstützungen nothwendig würden, auf eine Steuererhöhung zugleich denken müsse. Wenn wir so weit gekommen sind, und unser Staatscredit so weit gesunken ist, daß wir nicht einmal mehr im Stande sind, einen Beitrag von einigen Millionen zu leisten, dann wollen wir uns lieber gleich bankerott erklären. Diese Erklärung kann wahrhaftig keine gute Wirkung haben, denn auf der einen Seite scheint sie die Anforderungen der Gesellschaft steigern zu wollen, und auf der andern Seite scheint sie einen Mißmuth der übrigen Staatsbürger gegen die Unternehmung erwecken zu sollen. Beides lag nicht in der Absicht des Herrn Präsidenten, sondern war nur eine Aengstlichkeit, die wir aber überwinden wollen. Ich kann dem Antrage des Abg. Rettig, der allgemein gestellt ist, wohl meine Zustimmung geben. Ich will nämlich nicht haben, daß man die Vortheile dieser Bahn lediglich einem Strich des Schwarzwaldes oder der Seegegend zuweise, sondern

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

wünsche auch, daß sie wo möglich andern Theilen dieser Gegend zukommen. Ich sage, wo möglich; wir wollen aber durch allzu große Aussichtsertheilung einstweilen nicht selbst in den Weg treten, und ich beschränke mich darum auf diese wenigen Gründe, um beide Anträge des Abg. Bassermann zu unterstützen.

(Fortsetzung folgt).

Zweiundsiebzigste öffentliche Sitzung der II. Kammer.

Karlsruhe, 9. September. Vorsitz des Präsidenten Mittermaier. Regierungscommission: Geh. Rath Bekk, Ministerialrath Vogelmann. Später Geh. Rath Nebenius und Geh. Referendär Junghanns.

Petitionen werden vorgelegt von den Abgeordneten

Buss: 1) Petition der Kirchspielgemeinde Todtnau und Todtnauberg, um Abänderung einiger hart drückender Verhältnisse. 2) Bitte der Stadtgemeinde Säckingen, um einen Staatszuschuß zur Herstellung einer Straße von Säckingen über den vordern Hauenstein nach St. Blasien. 3) Bitte vieler Bürger und Einwohner von Schönau, um Verbot des Branntweinbrennens aus Roggen und Kartoffeln.

Bissing: Petition des Obergerichtsadvokaten Leonhard von Heidelberg und Altbürgermeisters Heckmann von Neckargemünd, die Philipp Jakob Leonhard'sche Curatel betr.

v. Itzstein: Petition des Sales Werner, ehemaligen Polizeidieners von Durbach, Entschädigung für Montur, Gehalt und Zugskosten betr.

Rindeschwender: Petitionen des Gemeinderaths und Bürgerausschusses von Wolfach, a) um Einführung von Geschwornengerichten; b) Aufnahme der Straße von Schiltach nach Schramberg in den Straßenverband betreffend; c) die Catastervermessung des Landes auf Kosten der Staatskasse betr.; d) die Besetzung des katholischen Oberkirchenraths mit weltlichen Mitgliedern betr.

Schaaf: 1) Petition des Gemeinderaths der Stadt Mosbach, um Vereinigung der Confessionsschulen; 2) Petition des Gemeinderaths zu Neckarburken, 3) des Gemeinderaths zu Muckenthal und 4) des Gemeinderaths zu Dallau, in demselben Betreff.

Dennig berichtet über den an die Eisenbahncommission zurückgewiesenen Posten über einen Güterbahnhof und eine Schleifbahn in Mannheim.

Die eine Hälfte der Commission schlägt vor: auf die Erbauung eines Güterbahnhofs am Rhein nicht einzugehen, dagegen eine Schleifbahn über den Neckardamm zu führen. Für letztere seien 134,000 fl. und zur Herstellung der provisorischen Einrichtungen auf dem Bahnhofe zur Beförderung des Gütertransports 100,000 fl. zu bewilligen. Die andere Hälfte schlägt in Bezug auf die Schleifbahn eine nochmalige Untersuchung der Linie durch den Schloßgarten vor, und bis zu einer Vorlage auf dem nächsten Landtage die betreffende Geldbewilligung von 134,000 fl. zu verschieben.

Dahmen erklärt sich für die Linie durch den Schloßgarten.

Bassermann begründet den Antrag, die 134,000 fl. zu bewilligen, und der Regierung die Wahl der Linie nach gepflogener Untersuchung zu überlassen.

An der Debatte nehmen Theil: Ministerialrath Vogelmann, Brentano, v. Itzstein, Buhl, welcher bemerkt, daß die Schleifbahn über den Neckardamm eine Verbreiterung des Dammes, die Ausfüllung des Inland-Hafens und das Ausgraben eines neuen Kanals durch die Mühlau, also einen Aufwand von 600,000 bis 700,000 fl. im Gefolge und dabei Nachtheile haben würde, welche bei der Linie durch den Schloßgarten beseitigt wären; Hecker, welcher die Nachtheile der Verschiebung für den Mannheimer Handel gegenüber Ludwigshafen hervorhebt und die Schleifbahn über den Neckardamm bevorwortet; Geh. Rath Nebenius, der sich ebenfalls für die Linie über den Neckardamm ausspricht; Dahmen, welcher sich für unverweilte Bewilligung einer Summe erklärt, Gottschalk, Weller, Baum, welcher erklärt, daß er für keine nicht motivirte Bewilligung stimmen werde, nachdem die Stadt Lahr nicht nur von der Regierung, sondern auch von der Kammer verlassen wurde; Schaaff, v. Soiron, Knapp, welcher zur Vorsicht gegen Mannheim mahnt; die Mannheimer sollten den Bau auf Actien unternehmen, da sie ja auch bei der Berbacher Bahn Actien genommen haben u. s. w. Helmreich, Helbing, Goll, Rettig, der, wie Knapp, auf eine Concessionirung der Mannheimer zum Bau einer Schleifbahn verweist, worauf Bassermann entgegnet, daß eine Gesellschaft mit eigenem Betriebsmaterial die Schleifbahn unmöglich betreiben könne (was Hr. Geh. Rath Nebenius bestätigt) und Weller hinzufügt, der Ministerialdirektor wolle eben nicht zu einem Vertrauensvotum für den Ministerialpräsidenten mitwirken; Dennig, welcher aus einem Gutachten der technischen Behörde eine Stelle vorliest, die gegen die Richtung durch den Schloßgarten geht.

Die Kammer beschließt: 1. daß der Güterbahnhof nicht an den Rhein verlegt werde, sondern da bleibe, wo jetzt die provisorischen Einrichtungen getroffen sind und dafür 100,000 fl. bewilligt werden. 2. Daß die Richtung der

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Schleifbahn nach näherer Untersuchung der Regierung überlassen bleibe, und dafür 135,000 fl. in das Budget aufgenommen werden.

Bader berichtet über den Antrag des Abg. Gottschalk, den Eisenbahnbau nach Pforzheim betreffend. Die Commission bemerkt, daß die Frage, ob an Württemberg angeschlossen werden soll, früher immer bejaht wurde. Erst in neuerer Zeit werden Zweifel erhoben, man behauptet, der Vortheil des Landes, ja die Selbsterhaltung gebiete uns, den Anschluß nicht zu gestatten. Allein dieser Gedanke widerstrebt dem Nationalgefühl, und die Gewalt der Umstände wird den Anschluß doch herbeiführen, wenn wir ihn auch für den Augenblick verhinderten. Die große Ostwestbahn, welche Paris mit Wien verbindet, kann nicht auf einer kleinen Strecke ungebaut bleiben. Der Kinzigthalbahn wird der Nichtanschluß eher hinderlich als förderlich sein, indem die Ungewißheit über die künftige Richtung des Anschlusses die Unternehmer abschrecken würde. Beide Kammern haben früher schon für die Richtung über Pforzheim entschieden, weil die Interessen des großen Handelsverkehrs in westöstlicher Richtung (Paris-Wien) dafür sprechen, weil die Bahn über Bretten den Verkehr von seinen bisherigen Wegen ableiten und uns Verluste drohen, auch die Concurrenz der Kinzigbahn mit der württembergischen erschweren würde, weil endlich die Richtung über Pforzheim dem innern Verkehr, sowohl auf badischem als auf württembergischem Gebiete, mehr Nahrung bietet. Die Commission stellt den Antrag: die Kammer wolle in einer Adresse erklären, sie ermächtige die Regierung, wenn sich Unternehmer finden, die Concession zum Bau und Betrieb einer Bahn bis Pforzheim oder weiter bis zur württembergischen Grenze unter den nämlichen Bedingungen, wie für die Kinzigthalbahn ertheilen; nur soll hier eine Staatsbetheiligung nicht stattfinden.

Weller schlägt vor, den Bericht zu drucken und zu vertheilen.

Bader bemerkt, daß durch eine Verschiebung der Diskussion die Adresse nicht mehr zu Stande kommen werde.

Gottschalk unterstützt den Antrag auf Berathung in abgekürzter Form, sonst erscheine der Vorschlag verworfen und die Kinzigthalbahn werde hinausgeschoben.

Weller. Es handelt sich um die wichtigsten Landesinteressen; man will nicht nur über Pforzheim bauen, sondern verbieten, daß über Bretten gebaut werde. Er widersetzt sich der Ueberrumpelung durch die Berathung in abgekürzter Form.

Welcker unterstützt den Antrag des Abg. Weller.

Der Antrag auf Berathung in abgekürzter Form erhält keine zwei Dittheile der Stimmen, ist also verworfen.

Diskussion des von dem Abg. Mittermaier erstatteten Berichtes über die Motion des Abg. Schmitt v. M. auf Vorlage eines Polizeistrafgesetzes und eines Gesetzes über das Verfahren in Polizeistrafsachen. Er widerlegt die in unserer Zeit vielfach verbreitete Ansicht, daß der sonst in der Strafgesetzgebung geltende Grundsatz: keine Strafe ohne Strafgesetz, auf Polizeiübertretungen nicht anwendbar sei und begründet die Nothwendigkeit, den Kreis der Handlungen und Unterlassungen, welche als Polizeiübertretungen aufgestellt werden sollen, in einem Gesetzbuche zusammenzufassen. Die Nachtheile der gegenwärtig bezüglich auf Polizeistrafen herrschenden Unsicherheit und Willkür werden hervorgehoben und über den Umfang eines solchen Gesetzbuches zweckmäßige Andeutungen gegeben. Auf die deutschen Gesetzgebungsarbeiten in diesem Fache wendet er die Worte Feuerbachs an: „Sehr leicht kann die Polizeistrafgesetzgebung mißbraucht werden, um alle menschliche Freiheit in Fesseln zu schlagen und aus dem Bürger eine lebende chinesische Puppe zu machen, die kein noch so unschuldiges Schrittchen thun kann, ohne in Strafe zu fallen." Ein solches Strafgesetzbuch verlangt die Commission nicht; nur ein Werk, welches den Charakter der Einfachheit an sich trägt, in dem Sinne, wie das französische Gesetzbuch im 4. Buche die contraventions aufstellt, erscheint ihr wünschenswerth. In Bezug auf die Strafarten werden Geldstrafen am meisten zu empfehlen sein; die Gefängnißstrafen werden zwar nicht entbehrt werden können, sollten aber nie das Maß von fünf Tagen übersteigen. Das Verfahren wird am besten dem im französischen Code d'instructions, Art. 137—176 vorgeschriebenen nachgebildet. Oeffentlichkeit und Mündlichkeit sollen dabei in jedem Falle eintreten. In der Voraussetzung, daß nach dem Beschlusse in der letzten Sitzung die Entscheidung der Polizeiübertretungen den Gerichten überlassen werde, schlägt die Commission vor: „in einer Adresse Se. Königliche Hoheit den Großherzog zu bitten, dem nächsten Landtage den Entwurf eines Gesetzbuchs über Polizeiübertretungen und über das Verfahren in Polizeistrafsachen vorlegen zu lassen.

Mittermaier tritt den Vorsitz an den Vicepräsidenten Rindeschwender ab.

Welcker hat einige Besorgniß, ein Polizeistrafgesetz in unserer Zeit aus den Händen der Regierung zu empfangen; wenn der Geist, welcher dermalen in der Praxis lebt, in das Gesetz überginge, so wäre dies traurig. Er wird einem Gesetze nur dann zustimmen, wenn es von dem Geiste der Verfassung und der Achtung des Vols beseelt sei.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Schaaff stimmt nicht mit dem Commissionsantrag, weil er von einer Kammer, wie die jetzige und von welcher die nächste nicht sehr verschieden sein werde, nicht die Annahme eines Gesetzes erwartet, wie es die Regierung vorlegen könnte.

Nombride stimmt für den Antrag, weil die Kammer den Beschluß gefaßt habe, um Uebertragung der Polizeistrafgewalt an die Gerichte zu bitten. Wenn aber die Gerichte entscheiden sollen, so müssen sie ein Gesetz haben.

Buss eifert gegen die Tendenz der Kammer, die Regierung aller Macht zu entkleiden und die Gewalt an sich zu reißen; auch sei jetzt die Zeit nicht günstig, ein Polizeistrafgesetz zu erlassen. Der übereilte Gang unserer Gesetzgebung werde nicht mit guten Früchten gesegnet sein; er stimmt zur Zeit gegen die Adresse.

v. Soiron fürchtet auch nicht, was der Abg. Schaaff nicht hofft, daß die nächste Kammer dem Polizeistaat näher stehen werde, als die jetzige; dagegen hofft er, daß sich die Regierung bis zum nächsten Landtage weit genug vom Polizeistaat entfernt haben werde, um der Kammer etwas Vernünftiges vorzulegen.

Hecker würde einem von dem Abg. Schaaff vorgelegten Polizeistrafgesetz alsdann seine Zustimmung geben, wenn er die Auswanderung befördern wollte. Der Abg. Buss will das Mittelalter heraufführen mit seinen privilegirten mönchischen und adeligen Corporationen, in deren Händen die Regierung nur ein Spielwerk wäre. Allein dieser Bussische Staat scheitert an der Zeit und an dem Volksbewußtsein. Wenn die Kammer die Regierung ausziehen will, so will sie dies nur in dem Sinne, daß sie ihr das angesteckte Kleid des Polizeistaats ausziehen will, damit sie in dem Kleide des Rechts und der Gesetzlichkeit erstarke und gesunde. Ein Polizeistrafgesetz, das nicht auf einfachen und wahren Grundlagen beruht, würde der Regierung nur Verlegenheiten bereiten.

Schmitt v. M. hat sich wegen der Nothwendigkeit eines Polizeistrafgesetzes, ohne Rücksicht auf die Zusammensetzung der Kammer, zu seiner Motion entschlossen. Die jetzige Unsicherheit kann nur dazu beitragen, das Ansehen der Regierung und das Vertrauen der Bürger zu ihr zu vermindern. Ein Gesetz wird das Ansehen der Staatsgewalt erhöhen. Wollte man mit Einführung des Gesetzes so lange warten, bis die Gelehrten über die Grundsätze einig sind, so würden wir nie ein solches erhalten. Er würde für wünschenswerth halten, wenn dasselbe gleichzeitig mit dem Strafgesetze in das Leben treten könnte.

Bassermann begreift nicht, wie der Abg. Buss einer Regelung der Polizei durch ein Gesetz in den Weg treten könne, da er doch selbst in einer Schrift (Volks- und Völkermoral) gesagt habe: „so lang noch widerrechtliche kleine, förmliche Beschränkungen der persönlichen Freiheit durch eine allgegenwärtige, launenhafte Polizei, der aber alle höheren, von ihr eigentlich zu besorgenden Interessen der Gesellschaft fremd sind, den Menschen jeden Augenblick an seine bürgerlichen Ketten mahnen u. s. w.“ so lang wird es nicht besser. (Buss protestirt gegen das Vorlesen von Dingen, welche nicht hieher gehören). Es ist eben ein Unglück, Bücher geschrieben zu haben, an die man zu ungelegener Zeit erinnert werden kann.

Mittermaier hat noch keine größere Beleidigung der Regierung gehört, als von Seiten Derjenigen, weche sagen, die Zeit sei der Erlassung eines Polizeistrafgesetzes nicht günstig. Sie trauen der Regierung nicht den Willen zu, gerecht zu sein; sie trauen ihr zu, daß sie im Trüben fischen wolle. Der blinde Autoritätsglaube ist allerdings vorüber; aber es ist eine schönere Aufgabe, ein mündiges Volk zu regieren. Durch ein Polizeistrafgesetz wird das Ansehen der Regierung nicht vermindert; dies beweist die Stimme der ausgezeichnetsten Staatsmänner in den Ländern, wo ein solches besteht. Das Unglück unserer Zustände sind die verdeckten Schlingen der Willkür: es ist herrlich, in einem Staate zu leben, wo man weiß, wie man sich zu verhalten hat. Wir haben diese Beruhigung nicht; wir wissen nicht, was für Vergehen oder Uebertretungen die Laune eines Mannes tagtäglich erfinden kann. Der Redner liebt nicht, die chronique scandaleuse auszubeuten, sonst könnte er merkwürdige Beispiele von Ländern erzählen, wo kein Gesetz besteht, wo z. B. ein Mann polizeilich bestraft wurde, weil er in seinem Treibhause auf das Blatt einer Pflanze den Namen eines liberalen Mannes schrieb, welcher verhaßt war; oder wo den Gendarmen die Melodien verpönter Lieder förmlich eingegeigt wurden. Für ein Gesetz haben wir ein schönes Muster an dem französischen und für die Lokalvorschriften an der Einrichtung, die in Rheinbaiern wie in Frankreich besteht. Die Arbeit ist nicht schwierig, sobald man nur will.

Der Antrag der Commission wird mit allen gegen drei Stimmen (Buss, Fauth und Schaaff) angenommen.

(Schluß folgt.)

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg