Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Landtags-Zeitung. 1833-1846
1846

227 (12.9.1846)

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. 227 u. 228. Verhandlungen der badischen Stände im Jahre 1846. [12. September.]

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

Zweiundsiebzigste öffentliche Sitzung der II. Kammer.

(Schluß.)

Der Berichterstatter schildert die Verhältnisse, welche den Umschwung in der Gewerbsthätigkeit bedingen, der jetzt noch in seiner Entwickelung liegt und wobei manches Interesse sich verletzt fühlt; er verweist auf die Maßregeln, welche die neue Gestaltung fordert, namentlich Sorge für Volksbildung und eine Gewerbeordnung; er widerlegt die Vorurtheile gegen Fabriken, beklagt den Mangel einer Staatsbehörde, welche sich unmittelbar mit dem Zustande des Handels und der Gewerbe befaßt und auf dessen Verbesserung hinwirkt, die Mängel des Vereinstarifs und die auf den Wasserstraßen und dem Binnenverkehr noch haftenden Lasten und Beschränkungen. Einen schroffen Uebergang von den gegenwärtigen Verhältnissen zur Gewerbefreiheit hält die Commission nicht für rathsam; dagegen sollte dem Zunftwesen eine dem jetzigen Interesse der Gewerbe entsprechende Verfassung gegeben werden, die Zünfte sollten sich in Gewerbvereine verwandeln, welche ihre Thätigkeit hauptsächlich der Verbreitung nützlicher Kenntnisse unter den Zunftgenossen zuwenden. Das Aufdingen von Lehrlingen und das Schlichten von Streitigkeiten in Beziehung auf das Gewerbe soll dem Wirkungskreis der Zünfte und ihrer Vorsteher verbleiben; zur Prüfung der um das Meisterrecht Nachsuchenden sollten aber Commissionen oder Gewerberäthe aus unabhängigen, tüchtigen Meistern, wo möglich unter dem Vorsitz eines gebildeten Technikers zusammengesetzt werden. Der Bericht äußert sich weiter über die Berechtigung zur Ausübung der Gewerbe und des Handels und schlägt vor, weil der nahe Schluß des Landtages nicht mehr gestattet, den Gegenstand als Motion zu behandeln:

Sämmtliche Petitionen dem großherzogl. Staatsministerium zu überweisen und eine Abschrift des Berichtes beizufügen.

Scheffelt erklärt sich mit den in dem Berichte niedergelegten Ansichten einverstanden und bittet die Regierung, den begründeten Beschwerden der Gewerbtreibenden durch baldige Vorlage einer guten Gewerbeordnung abzuhelfen.

Blankenhorn schließt sich dieser Aeußerung an.

Buß ebenfalls, mit der Bemerkung, es freue ihn, daß die Ansichten, welche im Jahre 1837 keinen Eingang fanden, jetzt von der Commission so warm vertheidigt werden. Er möchte übrigens einige Vortheile der früheren Zünfte nicht aufgeben, namentlich die Beaufsichtigung der Gewerbsgehülfen.

Ulrich. Der Gewerbstand wird nicht sowohl durch die vielen Fabriken gedrückt, als dadurch, daß Jeder sich zum Fabrikanten hergibt und dann alle möglichen Gewerbe treibt.

Ministerialdirector Rettig. Die Regierung verkennt nicht, daß die allgemeine Bewegung der Zeit auch hier zu einem Gegenstoß führt. Es regt sich der Geist der Association einerseits, und dies ist den Zünften günstig; auf der andern Seite regt sich der Drang nach Fessellosigkeit des Kapitals und der Industrie, und diese beiden Bestrebungen so zu leiten, daß kein Zusammenstoß erfolgt, das ist die schwierige Aufgabe. Richtig ist, daß manche Professionisten die Fabrikanten spielen wollen, ohne das nöthige Kapital und die erforderlichen Kenntnisse zu besitzen. Dies zeigt sich namentlich bei dem Verkaufsrecht. Die Regierung wird nichts Besseres thun können, als die Gewerbsleute, Handelsleute und Fabrikanten zu fragen, bevor sie ein Gesetz vorlegt.

Knapp erzählt die Geschichte der Verhandlungen über diesen Gegenstand auf früheren Landtagen. Die Gewerbfreiheit klingt schön, aber es ist damit dem Mittelstand nicht geholfen; derselbe wird vom Meister zum Knecht des Geldbesitzers und und Fabrikanten. Er ist der Meinung, den Gegenstand zu vertagen.

Schaaff. Es ist sehr leicht über diesen Gestand zu sprechen, aber schwer, etwas Befriedigendes zu thun. Das Beste ist, nach dem Vorschlage des Herrn Regierungscommissärs die Notabeln zu Rath zu ziehen.

Helbing vertheidigt den Bericht, welcher auf Thatsachen und Erfahrungen beruht. Man muß einen Schritt

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

vorwärts thun, denn auf dem jetzigen Standpunkt kann man nicht stehen bleiben.

Der Antrag der Commission wird mit Allen gegen Eine Stimme (Knapp) angenommen.

Discussion über den Bericht des Abg. v. Soiron über 57 Petitionen um Anlegung von Staatsstraßen und Uebernahme von Wegen in den Straßenverband.

v. Itzstein glaubt, die Kammer möge, in Erwägung, daß sämmtliche Petitionen theils zur Berücksichtigung, theils empfehlend dem Gr. Staatsministerium überwiesen werden sollen, annehmen, daß damit das Geeignete gethan werde und von einer Discussion über jede einzelne Petition Umgang nehmen; es werde dadurch eine kostbare Zeit unfruchtbarer Verhandlungen gespart werden.

Der Antrag wird vielfach unterstützt.

Junghanns I. glaubt, daß nur da eine Ausnahme gemacht werden sollte, wo ein Mitglied einen abweichenden Antrag zu stellen hat. Er bemerkt, daß die Petitionen unter Nr. 56 und 57, nämlich die Petitionen von Elsenz und Waldangelloch, sodann von Hilsbach, Michelfeld, Eichtersheim, Mühlhausen, Rothenberg, Rauenberg, Sulzfeld und Adelshofen, um Herstellung einer Straße zwischen den Gemarkungen von Elsenz und Waldangelloch, sich von den andern dadurch unterscheiden, daß Kosten und Ueberschläge gefertigt sind, aber der Bau wegen Armuth der Gemeinden ohne Staatshülfe nicht zu Stande komme, was doch von großer Wichtigkeit wäre. Die Kammer sollte daher die Regierung zu einem Beitrage von 3000 fl. ermächtigen.

Mayer. Ich will mich dem Antrage des Abg. v. Itzstein anschließen und denselben unterstützen, unter der Voraussetzung, daß die übrigen Redner dasselbe thun. Andernfalls hätte ich, wie vielleicht noch Mancher, ebenfalls Wünsche, namentlich für die Straße, um deren Aufnahme die Gemeinden Burg, Buchenbach, Wagensteig, St. Märgen u. s. w. bitten. Sie betrifft Thal- und Waldgegenden und ich möchte sie um so dringender empfehlen, da jene Gegenden von der Eisenbahn entfernt liegen.

Bassermann unterstützt den Antrag des Abg. Junghanns I. und bemerkt, daß durch einen kleinen Staatsbeitrag die Straße durch das Angelthal, eine Verbindung von Württemberg mit der Eisenbahn durch Herstellung einer kurzen Strecke zu Stande gebracht und der ganzen verlassenen Gegend geholfen werden kann.

Dahmen unterstützt den Antrag des Abg. Junghanns I. ebenfalls, welcher von der Kammer angenommen wird.

Rindeschwender verwendet sich mit Nachdruck und Wärme für die Straße von Wolfach nach Schiltach und von da nach Schramberg.

Es war von der Regierung schon beschlossen, die Straße in den Verband aufzunehmen; allein der Beschluß trat nicht in das Leben. Er stellt den Antrag, hier, wo es sich nicht um eine bloße Vicinalstraße, sondern von einer wahren Landstraße handelt, die Petition mit dringender Empfehlung zu überweisen. Die Stadt Schiltach, welcher die Regierung das Ohmgeld entzog, hat einen Rechtsanspruch auf Herstellung dieser Straße.

Ministerialdirector Rettig. Die Regierung wird milde Gaben für arme Gemeinden zur Unterhaltung und Herstellung von Vicinalwegen gerne annehmen; allein allgemeine Empfehlungen könnte man unterlassen.

Rindeschwender. Die Ansicht der Kammer, daß die Straße nothwendig ist, wird ein Gewicht haben.

Reichenbach unterstützt den Antrag des Abg. Rindeschwender und die Kammer beschließt, nicht nur diese, sondern sämmtliche Straßenpetitionen mit Empfehlung dem Gr. Staatsministerium zu überweisen.

Diskussion des von dem Abg. Stösser erstatteten Berichtes über die Adresse der ersten Kammer, die Unterdrückung der öffentlichen Spielbanken im Umfange der deutschen Bundesstaaten betreffend. Würtemberg hat bei dem Bundestage auf Abschaffung der öffentlichen Glücksspiele angetragen. Die badische und einige andere Regierungen verlangten, daß mit den Spielbanken zugleich die Klassen- und Zahlenlotterien unterdrückt werden sollten und darüber kam eine Vereinigung nicht zu Stande. Die erste Kammer hat nun auf die Motion des Freiherrn v. Andlaw eine Adresse beschlossen, worin gebeten werden soll: 1. daß die großherzogliche Bundestagsgesandtschaft beauftragt werde, bei der hohen Bundesversammlung darauf anzutragen, daß, durch einhelligen Beschluß, die Unterdrückung aller öffentlichen Spielbanken in dem ganzen Umfange der deutschen Bundesstaaten und in einer für alle gleichbestimmten, möglichst kurzen Zeitfrist ausgesprochen werde; 2. daß in dem Fall, wenn wider Verhoffen ein solcher einhelliger Beschluß der hohen Bundesversammlung nicht zu Stande kommen sollte, auf diplomatischem Wege, entweder unmittelbar oder an dem Sitz der hohen Bundesversammlung, mit einzelnen deutschen Regierungen, und zwar zunächst und hauptsächlich mit der königlich preußischen und der herzoglich nassauischen, Unterhandlungen angeknüpft werden möchten, zu dem Zwecke der wo möglich gleichzeitigen, auf jeden Fall aber nicht zu sehr entfernten Aufhebung der Spielbanken an den in den Staatsgebieten dieser hohen Regierungen gelegenen Bade-

orten; 3. daß unterdessen für eine so viel immer möglich sparsame Verwaltung des Badefonds zu Baden und insbesondere dahin jetzt schon fürsorglicher Bedacht genommen werde, daß derselbe zu der Zeit des Aufhörens des Spiels nicht mit Schulden belastet sei; 4. daß die Verordnungen, welche das Spielen in auswärtigen Klassen- und Zahlenlotterien und das Collectiren für dieselben, sowie das Ausspielen von unbeweglichen oder beweglichen Gegenständen aller Art, im Inlande, ohne besondere, nur in seltenen Ausnahmsfällen zu ertheilende Erlaubniß, untersagen, namentlich also die Verordnungen vom 3. October 1811 und vom 29. September 1814 unter Androhung verhältnißmäßiger und ausführbarer Strafen, erneuert und wo nöthig ergänzt, hiernächst aber in den strengsten Vollzug gesetzt werden möchten; endlich 5. daß die eben erwähnten erneuerten Verordnungen seiner Zeit der hohen Bundesversammlung mit dem Antrage mitgetheilt werden, daß durch die Vermittlung dieser höchsten Bundesbehörde diejenigen hohen Regierungen, in deren Staaten Verordnungen von gleicher Wirksamkeit nicht bestehen, zu deren Erlassung und Handhabung bewogen werden möchten.

Der Bericht erörtert die Sätze: daß der Gewinn, welcher für die Sittlichkeit durch Aufhebung der Spielbanken bezweckt wird, wirklich auch erreicht werde; sodann, daß die Bitte der Adresse auch auf die übrigen öffentlichen Glücksspiele, die Klassen und Zahlenlotterien, ausgedehnt werden soll. —

Die Commission schlägt demnach vor, der Adresse im Ganzen beizutreten, dabei aber den Wunsch zu Protokoll niederzulegen: daß es der großherzogl. Regierung gefallen möge, so bald und so oft sich Gelegenheit zeigt, auch die Aufhebung dieser Lotterien zu bewirken, deßhalb kräftigst einzuschreiten, ohne jedoch die Aufhebung der öffentlichen Spielbanken von der gleichzeitigen Aufhebung der Classen- und Zahlenlotterie abhängig zu machen.

Geh. Rath Nebenius widerspricht der Darstellung des Commissionsberichtes über die Aeußerung des Regierungscommissärs in der ersten Kammer und verliest die Worte aus den Verhandlungen.

Stösser verliest die Stellen, auf welche sein Bericht sich gründet, als Beweis, daß seine Darstellung richtig war.

Nach einer kurzen Erörterung hierüber, sprechen über den Gegenstand selbst:

Jörger, welcher den Antrag stellt, daß alle öffentlichen Hazardspiele, einschließlich der Lotterien, gleichzeitig unterdrückt werden sollen.

Welcker kennt noch viel größere Gebrechen in Deutschland, will aber doch den Spielbanken das Wort nicht reden; viel schändlicher aber sei das Lotto und es sei unbegreiflich, daß deutsche Regierungen sich nicht schämen, durch die Unternehmer den Aberglauben zu Hilfe rufen zu lassen, um armen Dienstboten den letzten Kreuzer abzulocken. Er wünscht, daß sich die Regierung mit den übrigen Regierungen wegen Aufhebung des Spiels benehme, widersetzt sich dagegen der Berufung an den Bund, dem man solchen Antheil an unserer Gesetzgebung nicht übertragen sollte. Entweder soll der Antrag wegen Aufhebung der Glücksspiele als Wunsch zu Protokoll niedergelegt, oder in der Adresse die Beziehung auf den Bund gestrichen und dafür gesetzt werden, durch Verabredung mit den betreffenden Regierungen.

Jörger unterstützt den Antrag des Abg. Welcker.

Christ will nicht, daß Baden die Bank aufgebe, so lange Baiern das Lotto nicht aufgiebt, welches die ärmsten Klassen ausbeutet. Wenn Deutschland sich entschließt, das Spiel überall aufzuheben, so wird Baden keine Ausnahmsstellung annehmen; allein vor der Hand sieht er keinen Anlaß zu einem vereinzelten Verbot.

v. Itzstein erklärt sich mit Wärme gegen das Spiel. Ministerialdirector Rettig, Jörger, Schaaff und Stösser nehmen noch das Wort.

Die Kammer nimmt den Antrag des Abg. Welcker an, den Wunsch in das Protokoll niederzulegen, daß die Regierung auf jedem geeigneten Weg, durch Verabredung mit andern Regierungen und Schärfung der Verbote, für Unterdrückung sowohl der Spielbanken als der Lotterien und des Lotto in Deutschland wirken möge.

Die Sitzung wird um halb sieben Uhr Abends geschlossen.

Einundsiebzigste öffentliche Sitzung der II. Kammer.

Diskussion die Kinzigthalbahn betr.

(Fortsetzung.)

Geh. Nebenius. Was der Herr Abgeordnete mich hat sprechen lassen, habe ich nicht gesagt, ich habe nicht davon gesprochen, daß Steuern umgelegt werden sollen, sondern nur: wenn man von Thaten sprechen wolle, so müßte man etwas anderes thun, als die Regierung auf die Verwendung von Fonds hinweisen, die wir nicht haben, das wäre nach meiner Ansicht etwa eine That, wenn man eine Steuerumlage machte, um Fonds zu sammeln. Ich habe also nur hypothetisch gesprochen.

Mathy. Es wird wohl Niemand daran denken, daß ein Opfer oder ein Vorschuß des Staates aus laufenden Einnahmen bestritten werden soll. Ich bin heute in der glücklichen Lage, mich kurz fassen zu können, was mir immer

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

sehr angenehm ist. Zuerst will ich meine Ansicht über den Antrag des Abg. Rettig aussprechen, mit dem ich im Allgemeinen einverstanden bin. Ich zweifle nicht daran, daß die Zeit kommen wird, wo an die Bahn von Offenburg nach Constanz nicht nur eine Zweigbahn, sondern mehrere anschließen werden; allein wir haben jetzt über den Gesetzentwurf in Betreff der Hauptbahn zu berathen und ich glaube nicht, daß es am Platze wäre, in diesen Entwurf künftige Zweigbahnen aufzunehmen. Wir haben bei dem Gesetz über die große Landesbahn nicht die Zweigbahn nach Württemberg, nicht die Mainneckarbahn und auch nicht die Zweigbahn nach Baden aufgenommen; es wird daher auch hier nicht angemessen sein, künftige Verzweigungen in den Entwurf hereinzuziehen. Hiernächst vereinige ich meine Bitte mit der des Abg. Welcker dahin, daß die Regierung doch nicht den Anträgen des Abg. Bassermann entgegentreten möge; die Herrn Redner der Regierung kämen ja sonst in Widerspruch mit ihren eigenen Erklärungen und Hoffnungen. Ich habe bei der früheren Discussion über diesen Gesetzentwurf schon den Satz aufgestellt, der von keiner Seite bestritten wurde: wir müssen mit einer Bahn an den See nach Constanz. Ich bin nun, um einen Gesellschaftsbau zu fördern, da ein Staatsbau nicht geschehen soll, der Meinung, wir dürfen von keinem Punkt unserer Landesbahn aus, von welchem eine Linie an den See möglich ist, ein Stück dieser Linie zum Bau und Betrieb in fremde Hände geben, sonst erschweren wir uns die Fortsetzung der Linie und erleichtern die Unternehmen der auswärtigen Mitbewerber. Sollte es aber möglich sein, daß wir glaubten, zu einem solchen Fehler gezwungen zu sein, so müssen wir auf der andern Seite durch Begünstigungen die Nachtheile wieder aufzuwiegen suchen, welche dadurch der Linie an den See durch Baden zugefügt worden sind. Den Folgen eines solchen möglichen Fehlers zu begegnen, und zugleich der Dringlichkeit der Kinzigthalbahn Rechnung zu tragen, das ist der Zweck der Anträge. Der Zusatz zu Art. 1 läßt das Gesetz aussprechen, was wir alle mit der Regierung sagen, wir wollen Alles thun, um eine Bahn durch das Kinzigthal herbeizuführen; er sagt, der Staat wird sich, so weit nöthig, und bis zu einem Sechstel des Baukapitals bei dem Unternehmen betheiligen und unter Umständen auf die Zinsen verzichten, bis die übrigen Theilhaber eine Rente von 4 Procent beziehen. Verwirklichen sich nun die Hoffnungen des Herrn Präsidenten des Ministeriums des Innern, so hat der Staat nicht nöthig, von dieser Ermächtigung Gebrauch zu machen; verwirklichen sie sich aber nicht in vollem Maße, so wird der Staat vielleicht in die Lage kommen, von dieser Ermächtigung mehr oder weniger Gebrauch zu machen; aber in das Gesetz gehört die Ermächtigung, unter Umständen ein solches Opfer zu bringen, in das Gesetz gehört sie, weil dieses sonst gar keine Bedeutung hat und durchaus wirkungslos ist. Es könnte dann die Regierung selbst und der Herr Präsident des Ministeriums gehindert sein, für diese Bahn dasjenige zu thun, was er für nothwendig hält, wenn ihm nicht das Gesetz die Ermächtigung dazu gibt, wenn er nicht den Schild des Gesetzes dem Widerstand, den Intriguen und Kabalen von andern Seiten her entgegen halten kann.

Finden sich Unternehmer, welche billige Bedingungen eingehen, so versteht es sich von selbst, daß die Regierung nichts Ueberflüssiges thun wird. Ich hoffe auf eine andere Betheiligung. Ich möchte die Gemeinden und Bezirke der betheiligten Gegenden darauf aufmerksam machen, daß es auch an ihnen sein wird, sich herbeizulassen mit Anerbieten zur Beschleunigung des Baues der Bahn. In Frankreich spricht das Gesetz aus, daß die Departements und Gemeinden sich betheiligen müssen, in Frankreich thut aber der Staat, was auch wir vorschlagen, er kömmt ihnen entgegen und bringt nöthigenfalls Opfer. Auch in der Schweiz haben Gemeinden Opfer gebracht, die ihnen später reichliche Früchte tragen werden. Die Stadtgemeinde Baden im Aargau hat z. B. der züricher Nordbahn-Gesellschaft angeboten, falls sie einen Bahnhof dorthin stellen wolle, unentgeldlich das ihr gehörige Terrain abzutreten, 200—250 Baumstämme zu liefern, und die unentgeldliche Benutzung ihrer guten, nahegelegenen Steinbrüche zu gestatten. In solcher Weise suchen die Gemeinden die Ausführung von Bahnen, die ihnen nützlich sein werden, durch Anerbieten und Opfer von ihrer Seite zu erleichtern. Freilich könnten uns die Bewohner jener Bezirke entgegenhalten: Hat man denn auch von den Städten und Bezirken des Rheinthales solche Opfer verlangt? hat man ihnen nicht auf Staatskosten die große Bahn gebaut, wozu auch wir beitragen müssen, ohne sie im Geringsten in Anspruch zu nehmen? Wenn sie uns das entgegenhalten, so haben sie nicht Unrecht, aber wir haben die Verhältnisse nicht geschaffen, die angeblich den Staat verhindern, auch noch die Bahn durch das Kinzigthal zu bauen, und wenn sie die Verhältnisse würdigen, werden sie sich auch ohne Neid in ihrem eigenen Interesse zu dem Möglichsten verstehen, und ihre vereinigten Kräfte werden vielleicht noch mehr als die Staatsbetheiligung bis zu ⅙ die Ausführung beschleunigen, und sie ist dringend nothwendig, wenn dem Lande und den unmittelbar betheiligten Gegenden nicht der größte Schaden erwachsen soll. Den

zweiten Antrag hat Herr Geh. Rath Bekk gewiß nicht richtig aufgefaßt, wenn er fragt, was denn geschehen solle, wenn am letzten März 1847 das Capital nicht unter 10, vielleicht nicht unter 30 Proc. zu bekommen ist. Davon spricht der Antrag nicht, er sagt blos: „Sollte bis Ende März 1847 die Begebung der Bahn nicht erfolgt sein, so wird das Ministerium des Innern die Bahnlinie von Offenburg bis Hornberg und von Constanz bis Singen bestimmen," — das ist das erste Geschäft — „die Expropriationen vornehmen'" — das ist das zweite Geschäft, welches in der Nacht vom 31. März auf den 1. April, und selbst in der Walpurgisnacht nicht zu vollbringen ist; — endlich: „die Entschädigungen anweisen, und den Bahndamm herstellen lassen." Wenn bis zu der Zeit, wo man etwa Capitalien aufnehmen müßte, der Zinsfuß auf 10 oder 20 Proc. steht, so wird die nächste Ständeversammlung bestimmt nichts einwenden, wenn die Regierung kein Geld aufgenommen hat. Wenn die Welt untergegangen sein wird, so würden wir es Ihnen, wenn wir allenfalls noch zusammenkommen könnten, nicht übel nehmen, daß Sie dann einen Bau unterlassen haben. Allein der Antrag ist nothwendig, um die Ausführung zu beschleunigen, und weit entfernt, die Bildung einer Gesellschaft zu verzögern, wird er sie erleichtern, denn einer Gesellschaft kann es nur angenehm sein, wenn schon vorgearbeitet, also die Zeit bis zur Benutzung der Bahn abgekürzt ist. Was nun die Mittel betrifft, so will ich mich nicht wiederholen, Sie Alle wissen so gut als ich, und der Herr Präsident des Ministeriums des Innern weiß es auch, daß wir zu einem Aufwand, wie er hier allmählig gefordert wird, einer Steuererhöhung nicht bedürfen. Man hat bei den Wahlen das Gerücht einer Steuererhöhung, von dem man sagte, daß es zum Zweck liberaler Wahlen verbreitet worden sei, mit den allerstärksten Ausdrücken gebrandmarkt, und das Gerücht war damals so gut begründet als jetzt. Man hat aber Mittel genug bei der Amortisationskasse, in den Grundstocksgeldern, in dem Betriebsfond; man kann Mittel finden in der Einrichtung einer schwebenden Schuld, die später ersetzt oder consolidirt wird. Das wissen Sie Alle recht gut, das habe ich bei einer andern Gelegenheit bewiesen und das kann mir Niemand mit Grund bestreiten. Von Offenburg bis Hornberg und von Constanz bis Singen ist eine Länge von 16¼ Stunden, und die Kosten für Herstellung des Bahndammes belaufen sich nach den eigenen Ueberschlägen der Techniker noch nicht auf 3 Millionen, welche Sie allmählig hier verwenden müßten. Und wenn die Hoffnung des Herrn Präsidenten des Ministeriums des Innern, die auch ich theile, nicht in Erfüllung geht und sich keine Gesellschaft findet, welche den Bau ausführt, ohne einen Beitrag vom Staate zu verlangen, dann könnte die Regierung sagen: hier haben wir einen Bahndamm von 16¼ Stunden, dies ist der Staatszuschuß und wir verzichten nöthigenfalls auf die Zinsen, wenn eine Gesellschaft ihn unternehmen will. Glauben Sie, daß keine Interessenten für die Kinzigthalbahn da sind, die ein solches Anerbieten gerne annehmen und zum Weiterbau schreiten würden? O, Sie haben selbst ausgeführt, wie wichtige Interessen an diese Bahn sich knüpfen, Sie haben selbst zu deutlich bewiesen, wie nothwendig sie kommen muß, als daß Sie vor diesem Zusatz der Commission, der keine unerfüllbaren, keine unverhältnißmäßigen Anforderungen macht, nur irgend Besorgnisse haben sollten, und ich halte dafür, daß im Interesse der Beschleunigung der Bahn dieser zweite Antrag vielleicht noch wichtiger ist als der erste.

Was sonst noch gegen den Antrag der Commission vorgebracht worden ist, darauf werde ich kaum erwidern. Wenn man mit dem Abg. Junghanns I. bei der Kinzigthalbahn weiter nichts sieht, als kleine Amtsstädtchen des Schwarzwaldes und Seekreises, durch welche sie zieht und durch welche sie nicht zieht, ja dann kann man freilich keine große Hoffnung auf diese Bahn haben; allein die Verhältnisse, die hier in Frage kommen, sind eben anderer Art, sie sind größer und schon vielfach dargestellt, ich will sie nicht wiederholen. Ich glaube schließen zu können und empfehle Ihnen die Anträge des Abg. Bassermann. Sie können dadurch allein einen Beweis geben, daß wir es ernstlich mit dem Gesetz meinen, daß wir nicht ein Stück Papier, welches nichts bedeutet, jenem Landestheil, dessen Existenz an die Ausführung der Kinzigthalbahn geknüpft ist, hingeben wollen. Ich bitte Sie, diese Anträge zu unterstützen.

Geh. Rath Bekk. Wenn es sich wirklich nur um eine Ermächtigung handelt, dann haben wir nichts dagegen zu erinnern; aber dann müssen Sie auch die Fassung darnach machen, und uns nicht schriftlich etwas Anderes geben, als was Sie mündlich bemerken. Der Herr Abgeordnete sagt, nach dem zweiten Antrag soll die Bahnlinie ausgesteckt, die Güter erworben und der Bahndamm hergestellt werden. Ja, ist denn das so etwas Kleines? Auf die Frage, wie viel Geldmittel vorhanden sind, will ich mich nicht einlassen, ich verweise Sie auf das, was der Herr Chef des Finanzministeriums ausgeführt hat und was vollkommen einleuchtend ist. Man kann überhaupt nicht eine Verbindlichkeit zu Ausgaben aussprechen, ohne sie zu dotiren: man müßte im Budget eine Position eröffnen, welche die Mittel an die Hand gibt, das zu bezahlen, was hier ver-

wendet werden soll. Dazu kommt, wenn man einmal, trotz der allerschlimmsten Conjuncturen, nach dem dürren Buchstaben des Gesetzes, den Bahndamm hergestellt hat, daß man genöthigt sein würde, entweder den Bau fortzusetzen, oder ein todtes Capital in der Erde liegen zu lassen, bis günstige Conjuncturen eintreten, welche es wieder möglich machen, den Bau zu vollenden. Auf eine solche Weise muß man sich nicht hineinführen lassen, sondern man muß zum Voraus wissen, was man will; das respice finem will ich Ihnen in das Gedächtniß zurückrufen. Der Abg. Buff hat gesagt, ein großes staatsmännisches Talent hänge nicht von den Verlegenheiten des Augenblickes ab. Ja, ich möchte erwidern, ein großer Staatsmann muß abwarten; Fabius Cunctator hatte auch ein großes Talent. Die Hand am Pulse der Zeit, wollen wir sehen, wenn der Augenblick kommt, zu handeln, aber man kann nicht zum Voraus einen bestimmten Termin setzen, wo etwas zu geschehen habe, und ich sehe nicht ein, was es für einen Vortheil bringe, es nicht dabei bewenden zu lassen, daß man einfach eine Ermächtigung ausspricht, wie der Abg. Trefurt richtig ausgeführt hat. Ich stimme mit dem Abg. Trefurt überein, aber man muß auch die Redaction dem entsprechend machen, was man eigentlich will. Ich will in Beziehung auf den Antrag des Abg. Rettig nur bemerken, daß ich von jener Seite keine Gründe gehört habe, welche dem Antrage entgegenstehen können.

Martin unterstützt den ersten Antrag des Abg. Bassermann, hat aber gegen den zweiten das Bedenken, daß er zu einem vollständigen Bau auf Staatskosten führen könnte.

Kern hat auch die Ueberzeugung, wie die Redner vor ihm, von der Nothwendigkeit und Nützlichkeit einer Kinzigthalbahn, und macht auf die unvermeidlichen Nachtheile, welche durch Concurrenzbahnen erwachsen, aufmerksam, wenn mit der Herstellung der Bahn nach dem Bodensee gezögert wird; nicht nur im öffentlichen Interesse, sondern auch im partikulären des Schwarzwaldes müßten die schädlichsten Folgen eintreten. Der ganze Schwarzwald und der Seekreis würde von der Theilnahme an dem Handelsverkehr gänzlich ausgeschlossen, sogar der bisher sehr schwunghafte Waarentransport durch das Kinzigthal müßte Noth leiden. Die großen Kosten, welche die Bahn durch das Kinzigthal erfordert, verkennt er nicht, indem der bloße Bauaufwand per Stunde auf 800,000 fl. zu stehen kommt und ein Tunnel für mehr als zwei Millionen gebaut werden müßte; allein die Vortheile, welche die Bahn darbietet, übersteigen bei weitem die Nachtheile. Diese Richtung einer Verbindung des Rheinthals mit dem Bodensee ist auch bei weitem die kürzeste. Sie beträgt nur 37 Stunden, während die durch das obere Rheinthal 61 betragen würde; sie wird jene Gegenden durchziehen, wo der Gewerbsfleiß und die Industrie am meisten blüht, hätte die reichste Alimentation zu erwarten und würde sicher gut rentiren. Die Hauptschwierigkeit sei, die Kosten zu decken, welche sich wohl auf 24 bis 25 Millonen belaufen dürften. Von einem Bau auf Staatskosten kann nach der bestimmten Erklärung der Regierung nicht die Rede sein, also muß die Bahn an eine Gesellschaft gegeben werden. Dieß wird in diesem Augenblick leider nicht ausführbar sein, weil die Verhältnisse des Geldmarktes nicht günstig sind. Wenn aber der Staat sich einigermaßen betheiligt, so dürfte man vielleicht doch hoffen, daß sich Spekulanten melden. Ganz einverstanden bin ich mit den Anträgen der Commission und denen des Abg. Bassermann, daß die Staatskasse sich mit $1/6$ betheilige, und der Staat ermächtigt werde, so lange auf die Zinsen zu verzichten, bis die übrigen Actionäre 4 Prozent beziehen. Den Antrag, daß der Staat bis 31. März 1847 anfange auf seine Kosten zu bauen, kann ich nicht unterstützen, weil ich glaube, für ein Unternehmen, das von so vielen Eventualitäten abhängt, könne man keinen Anfangspunkt bestimmen.

Bassermann. Es wird, glaube ich, zur Abkürzung der Discussion und zur Erzielung einer möglichsten Einstimmigkeit beitragen, wenn ich meine beiden Anträge so modifizire, daß sie lauten: „Die Regierung wird ermächtigt, die Staatskasse so weit nöthig und bis zu einem Sechstel des Baukapitals, bei dem Unternehmen zu betheiligen, auch auf die Zinsen zu verzichten" u. s. w., und den zweiten Antrag: „Sollte bis Ende März 1847 die Begebung der Bahn nach Maßgabe des Art. 7 nicht erfolgt sein, so ist das Ministerium d. Inn. ermächtigt, die Bahnlinie von Offenburg bis Hornberg, und von Constanz bis Singen bestimmen, die Expropriationen vornehmen, die Entschädigungen anweisen und den Bahndamm herstellen zu lassen." Ich glaube, diese Aenderung bedarf keiner weitern Begründung, hoffe aber auch, daß kein Mitglied dieser Kammer einen Anstand nehmen wird, in dieser Fassung den Anträgen beizustimmen.

Geh. Rath Nebenius. Ich muß dem zweiten Antrag widerholt widersprechen, denn Sie halten dadurch höchst wahrscheinlich die Bildung einer Gesellschaft auf, indem diese wird warten wollen, bis gebaut ist. Dann muß ich Ihnen wiederholen, daß wir Anstand nehmen müssen, einen solchen Bau auf's Ungewisse hin zu unternehmen, auf die Gefahr hin, drei Millionen, wenn wir sie auch hätten, in den Bau zu legen, ohne zu wissen, welchen Fortgang die Sache gewinnen wird. Haben wir drei Millionen übrig, so wäre es besser, sie zusammen zu halten, und später

etwas Größeres zu unternehmen. Sie sprechen immer von Ernst in dieser Sache. Ich sage Ihnen meine individuelle Ansicht: Wenn es sich darum handelte, das Unternehmen auch durch eine Steuererhöhung zu begünstigen, wenn wir dadurch eine Eisenbahn durch das Kinzigthal erhalten könnten, ich würde nicht davor zurückschrecken.

Knapp. Ich wünsche so sehr als Jemand in diesem Saale das Glück des Seekreises. Ich habe zwar die sanguinischen Hoffnungen nicht, von denen der Abg. Buss erfüllt ist, auch die Bewohner jener Gegend haben sie nicht, und zwar aus dem Grunde, weil sie das Glück im Rheinthal gesehen haben. Fragen Sie, ob das Rheinthal durch die Eisenbahn wohlhabender oder ärmer geworden ist, und Sie werden die Antwort bekommen, die Eisenbahn hat keinen Wohlstand, wohl aber Armuth gebracht. Man sollte glauben, daß wenigstens die eine oder andere Stadt Vortheile daraus zieht; aber die Schilderung, die der Abg. Bassermann vor einiger Zeit davon gegeben hat, wie auch Mannheim in Rückstand gekommen sein soll, beweist, daß die Eisenbahn nicht das Glück des Landes ist. Sie bringen hier einen Antrag von mehreren Millionen für die Kinzigthalbahn. Ich habe nichts dagegen einzuwenden; aber was helfen die Millionen? Sie müssen den Verkehr des Kinzigthals erhöhen, und dafür sorgen, daß keine Bahn über Bretten oder Pforzheim gebaut wird, denn wird eine solche gebaut, so schneidet sie der Kinzigthalbahn die Lebensader ab. — Wie es mit der Bildung von Actiengesellschaften aussieht, darüber haben wir in unserem Lande einige Erfahrungen gemacht. Sie werden sich zu erinnern wissen, daß im Jahr 1838 ein ganz vortheilhafter Vertrag vorgelegt worden ist, die Stadt Mannheim wäre in die Lage gekommen, allein den Anstoß der Bahn dorthin zu haben; die Bedingungen waren sogar so gestellt, daß keine Bahn jenseits hätte gebaut werden dürfen. Dieser Vertrag war zum Vortheil des Landes und man hätte glauben sollen, die Städte würden sich um die Actien reißen; allein, was ist geschehen? Man hat diesen günstigen Zeitpunkt vorübergehen lassen, und das Resultat davon ist, daß man unsere Bahn verkümmert hat, weil die Geldherren von Frankfurt und Mannheim nicht zur gehörigen Zeit eingeschritten sind. Der Abg. Rettig hat den Vorschlag gemacht, daß man Zweigbahnen errichten soll. Ich theile diese Ansicht und glaube, daß dieß im Interesse von Constanz ist, das, seiner geographischen Lage nach, zur Schweiz gehört

Helbing. Ich will über die Nothwendigkeit einer Verbindung unserer Landesbahn mit dem Bodensee nicht mehr sprechen, sie ist überzeugend dargethan. Ich werde meinerseits Alles dazu beitragen, was ich vermag, um eine solche Verbindung herzustellen, und gehe darin noch weiter als die bisherigen Anträge. Ich bin nämlich der Ansicht, daß die Wahrscheinlichkeit, daß die Bahn von Waldshut nach Constanz geführt werde, weit größer ist, als die des Baues von Offenburg nach Constanz, weil bei der Rheinthalbahn keine Störung des Betriebs im Winter zu befürchten ist, und nach dem Zeugniß von Sachverständigen die Transportkosten und der Zeitaufwand, um von Offenburg nach Constanz zu kommen, nicht größer sein werden, als bei der Linie über das Gebirge des Schwarzwaldes. Ich muß deswegen wünschen, daß in den ersten Antrag des Abg. Bassermann auch die Bahn von Waldshut nach Constanz aufgenommen werde, und werde deßhalb einen veränderten Antrag stellen. — Den zweiten Antrag des Abg. Bassermann: einen Theil der Bahn oder den ganzen Bahndamm auf Kosten des Staats zu bauen, ehe wir einen Unternehmer für die ganze Bahn haben, kann ich nicht unterstützen, weil ich darin einen indirecten Zwang für den Staat erblicke, den Bau auf seine Kosten festzusetzen, wenn er keinen Liebhaber fände; dazu möchte ich nicht beigetragen haben. Mein Antrag geht daher dahin: „die Kammer wolle erklären, daß sie es unter den obwaltenden Umständen für eine Verpflichtung der Regierung halte, kräftig dahin zu wirken, daß eine Verbindung unserer Landesbahn mit dem Bodensee in möglichster Bälde hergestellt werde. Die Kammer ermächtige zugleich die Regierung, den Bau der Kinzigthalbahn und der oberen Rheinthalbahn an den Bodensee nicht nur durch günstige Vertragsbedingnisse, sondern auch, wenn nöthig, durch materielle Theilnahme an den Kosten bis zu einem Sechstel des Anlagekapitals zu befördern."

Dieser Antrag wird mehrfach unterstützt.

Brentano macht auf die ungewöhnliche Lage aufmerksam, in welcher heute die Kammer eine Geldbewilligung geben und die Regierung sie nicht annehmen will, während es sich in der Regel umgekehrt verhält. Für den Bau der Kinzigthalbahn sprechen national-ökonomische Gründe. Da sie aber nicht sehr zur Speculation reizt und die Regierung nicht selbst bauen will, so wird der Staat sich betheiligen müssen. Wenn der Abg. Junghanns dagegen bemerkt, die Eisenbahnen befördern die Gewerbee nicht, sie seien nicht nothwendig, um den Nationalwohlstand zu heben, so kommt mir das vor, wie die Geschichte von den deutschen Kleinstädtern, welche ein Gesetz erließen, daß die Straßen nicht verbessert werden dürfen, damit die Handwerker und die Chirurgen viel zu thun bekommen. Ich könnte dem Abg. Junghanns, wenn er die Amtssitze anführt, welche die Kinzigthalbahn nicht berührt, entgegnen, daß auch die

Rheinthalbahn eine Masse von Amtssitzen bei Seite liegen läßt, und doch ist es Niemand eingefallen, dieß als einen Grund geltend zu machen, daß man die Rheinthalbahn nicht bauen soll. Es unterliegt keinem Zweifel, daß der rechte Zeitpunkt wo eine Gesellschaft sich bilden konnte, verhindert worden ist; allein um so mehr ist es Pflicht der Regierung, jetzt nachzuhelfen. Die Summe von drei Millionen ist nicht groß für den wichtigen Zweck, für die Wohlfahrt eines ganzen Landtheiles und die Interessen der Gesammtheit und im Vergleich mit den Summen, welche für Militär, Gesandtschaften u. drgl. verwendet werden, ohne daß man dabei von Steuererhöhung spricht. Die Summe, welche für die Kinzigthalbahn verwendet werden soll, ist nichts als ein Darleihen, wofür wir keinen Zins bekommen, wofür wir aber einen großen volkswirthschaftlichen Vortheil haben. Wenn man von Seiten der Regierungsbank erklärt, wir haben die Mittel nicht, um drei Millionen herbeizuschaffen, so kann ich Ihnen sagen, daß wir allerdings diese Mittel haben. Wie ich sehe, wird eben der Bericht ausgetheilt, dem ich Namens der Eisenbahn Commission über den Antrag des Abg. Helmreich wegen Umlegung des Schienengeleises erstattet habe. Die Commission schlägt Ihnen vor, diesen Antrag zu verwerfen, und bringt Ihnen dadurch eine Ersparniß von 1,500,000 fl. Ferner will ich Sie darauf aufmerksam machen, daß erst vor Kurzem ein Rechtsstreit entschieden worden ist, den ein Frankfurter Bankhaus gegen die Staatskasse wegen Vergütung von 1,000,000 fl. geführt hat. Die Staatskasse hat diesen Rechtsstreit in I. Instanz gewonnen, sie wird ihn, wie ich die Sache kenne, auch in II. Instanz gewinnen. Dadurch sind drei Millionen gespart, die man für dieses Unternehmen verwenden könnte, und es ist darum gewiß nicht am Platze, wenn man sagt, der Staat habe die Mittel nicht. Ein solcher Ausspruch wird es sogar unmöglich machen, daß wir nur Darleihen contrahiren können, denn wenn fremde Bankhäuser die Schilderung unserer Finanzlage hören, wonach bei Verwendung geringer Summen schon Steuererhöhungen in Aussicht gestellt werden, dann werden sie freilich kein Geld hergeben. Den letzten Antrag des Abg. Bassermann, daß wir bis Ende März 1847 Hand an das Werk legen sollen, halte ich gerade für den wichtigsten, denn hier handelt es sich darum, daß die Bahn und zwar so schnell wie möglich zu Stande komme, daß wir vor Andern den Bodensee erreichen. Dieß ist aber bei den jetzigen Conjunkturen des Geldmarkts nicht nur dadurch möglich, daß man sogleich Hand anlegt. Ich unterstütze beide Anträge des Abgeordneten Bassermann, und trage bei der großen Wichtigkeit des Gegenstandes auf namentliche Abstimmung an.

Geh. Rath Bekk. Ich will nur darauf aufmerksam machen, daß der Umstand, daß man nicht noch eine andere große Summe zu bezahlen hat, uns eben kein Geld bringt. Geld müssen wir haben, um diesen Aufwand zu bestreiten, und wenn wir auch durch den Antrag der Commission wegen Umlegung des zweiten Schienengeleises von einer Ausgabe befreit werden könnten, so haben wir damit keinen Kreuzer gewonnen. Ebenso verhält es sich mit dem Rechtsstreit von einer Million, von dem ich nichts weiß; wir haben damit nichts gewonnen. Wenn übrigens der Abg. Brentano auf sonstige Ausgaben, auf die Verwendung für die Gesandtschaften hinweist, so muß ich doch darauf aufmerksam machen, daß dies eine Kleinigkeit ist, im Vergleich mit der vorliegenden Frage. Und wegen des Aufwandes für das Militär wird der Herr Abgeordnete schwerlich die Behauptung aufstellen, daß die Sicherheit von Deutschland einen geringeren Werth habe, als die Herstellung einer Eisenbahn, wenn gleich diese Bahn einen sehr großen Werth hat. Ich muß nochmals auf den zweiten Antrag des Hrn. Abg. Bassermann zurückkommen und auf den Umstand aufmerksam machen, daß es sehr leicht möglich, sogar wahrscheinlich ist, daß man dadurch das Zustandekommen einer Gesellschaft erschwert, also auch die Verwirklichung des Wunsches hinausschiebt, den Seekreis bald durch eine Eisenbahn durch das Kinzigthal mit der Rheinbahn verbunden zu sehen. Denn wenn die Speculanten wissen, es wird jetzt auf Staatskosten einstweilen der Erddamm von Homburg bis Offenburg und zugleich von Constanz bis Singen gelegt, so werden Sie eben denken, es ist besser, wir warten es ab, und dann müßte sich die Regierung à tout prix ergeben, denn stecken lassen kann der Staat das Geld nicht, es läge sonst ein todtes Capital in der Erde. Ich mache Sie also darauf aufmerksam, ob es nicht in dem eigenen Interesse des Seekreises liegt, von Nr. 2 abzustehen, weil man dadurch das Zustandekommen der Gesellschaft und folglich die Vollendung der Bahn selbst entfernter legt. Die Nr. 1 wird ihren Zweck hinreichend erfüllen, ob sie in der Fassung des Abg. Bassermann oder in der des Abg. Helbing angenommen wird. (Fortsetzung folgt.)

Nachtrag.

In der 58 Sitzung übergab der Abg Scheffelt eine Petition der Gemeinderäthe und Landwirthe von Tüllingen, Oetlingen, Haltingen, Efringen und Eimmeldingen, um baldige Prüfung und Bestätigung des schon längst von der hohen Regierung vorgelegten Wiesenkulturgesetzes. Der Redner fügte bei: Die Bittsteller hoffen, daß die hohe Kammer ihre Aufmerksamkeit auch der Landwirthschaft treibenden Klasse, welche noch in mancher Beziehung der Unterstützung und Aushülfe bedarf, schenken werde.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg