

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 1. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1918

64. Sitzung (25.11.1844)

urn:nbn:de:bsz:31-28968

Vierundsechzigste öffentliche Sitzung.

Karlsruhe, den 25. November 1844.

Gegenwärtig

die bisher erschienenen Mitglieder mit Ausnahme:

Er. Großh. Hoheit des Hrn. Markgrafen Wilhelm von
Baden,
Er. Durchlaucht des Hrn. Fürsten von Fürstenberg,
des Frhrn. v. Böcklin,
" Herrn Großhofmeisters v. Verkheim,
" " Generallieutenants v. Freystedt.

Von Seiten der Regierungskommission:
Herr Staatsrath Regenauer,
" Geh. Rath v. Marschall, und
" Ministerialrath v. Stengel.

Unter dem Voritze des zweiten Vicepräsidenten, des Hrn. Staatsraths Wolff.

Die Tagesordnung führt zur Discussion über die Motion des Frhrn. v. Göler d. j., die Errichtung einer Bank für das Großherzogthum Baden betreffend.

Frhr. v. Göler d. j.: Ich muß der verehrlichen Commission und namentlich dem Herrn Berichterstatter meinen Dank aussprechen für die gründliche Behandlung, die sie diesem Gegenstande haben angedeihen lassen.

Wenn bei uns eine Bank in's Leben treten wird, so wird sich ihr Einfluß insbesondere auf die Industrie erstrecken, weil nach der Natur der Verhältnisse haupt-

sächlich für diese die Errichtung einer solchen Creditanstalt nothwendig ist. Denn es ist, wenn solche neue industrielle Etablissements errichtet werden, in der Regel nicht möglich, im Voraus zu berechnen, wie hoch sich die Kosten derselben belaufen werden. Ist dieses aber auch in einzelnen Fällen thunlich, so werden in der Folge immer noch neue Einrichtungen und Maschinen nothwendig, deren Bedarf man nicht voraussehen, deren Kosten man daher auch nicht im Voraus bestimmen kann. Wenn nun ein solches Etablissement erweitert

werden muß, so sind unsere Industriellen, wenn es ihnen an pecuniären Hilfsmitteln gebricht, nur auf die Bankiers, namentlich auf die Frankfurter, verwiesen. Dort müssen sie das erforderliche Geld aufnehmen zu den Zinsen, welche man ihnen gerade bestimmt, weshalb solche Capitalien mit den Commissionsgebühren sehr theuer zu stehen kommen. Es ist daher augenscheinlich, daß unsere Fabrikanten nicht allein theilweise gegen diejenigen der Zollvereinsstaaten, sondern auch namentlich gegen diejenigen des Auslandes in der Concurrenz zurückstehen müssen, weil in andern Staaten, z. B. in England, Frankreich, Belgien, Banken in sehr großer Ausdehnung bestehen, die ihr Capital meistens zu diesem Zwecke verwenden. Ich glaube also, daß die Nothwendigkeit einer solchen Anstalt so ziemlich am Tage liegt.

Der Herr Berichterstatter hat in seinem Berichte die Frage, ob es wünschenswerth sei, daß eine Bank im Großherzogthum gegründet werde, im Allgemeinen bejahend beantwortet; dagegen die specielle Frage, ob man die Errichtung einer Zettelbank unter den bezeichneten oder andern näheren Bestimmungen als ein Bedürfnis des Landes zu betrachten habe, nach einer ausführlichen Erörterung verneint. Ich habe in meiner Motion eigentlich auf die Ermächtigung der zu errichtenden Bank zur Ausgabe von Banknoten auf Inhaber nicht geradezu institirt, und dieselbe nicht als absolut nothwendig dargestellt. Ich glaube übrigens, daß dieselbe, wenn eine Bank mit Erfolg wirken soll, beinahe unerläßlich ist; denn wenn eine Bank zu geringen Zinsen Capitalien darleihen und den Actionären nicht nur Zinsen zahlen, sondern auch eine Dividende gewähren soll, so weiß ich nicht, wie dies ohne Papieremission möglich ist. Nur mit den Zinsen des Capitals, welches die vorhandenen Geldvorräthe übersteigende Notenmenge bildet, kann die Bank ihren Actionären solche Vortheile zuwenden. Die Aussicht auf eine Dividende scheint mir aber, wenn man diese Anstalt in's Leben rufen will, nothwendig; denn ohne Aussicht auf Gewinn läßt man sich nicht leicht auf solche Speculationen ein.

Inzwischen hat der Herr Berichterstatter auch von

Statuten einer Bank gesprochen, welche im Jahre 1842 dem Großh. Staatsministerium vorgelegt worden sind; er betrachtet diese Statuten als das eigentliche Fundament meiner Motion. Ich kann aber dieses nicht als richtig zugeben. Obgleich ich allerdings mit diesen Statuten so ziemlich einverstanden bin, so möchte ich dieselben dennoch nicht als durchaus vollständig und vollkommen geeignet betrachten; sie sind ein Project, was früher schon ausgearbeitet worden ist und worüber Verhandlungen noch zulässig gewesen wären. Namentlich mag der §. 16, welcher den Banknoten die ausschließliche Begünstigung, daß sie von allen landesherrlichen Classen nach ihrem Nennbetrage gleich baarem Geld angenommen werden, zugestanden wissen will, bei der Großh. Regierung damals einige Bedenken hervorgehoben haben; ich finde ihn jedoch zum Bestehen einer Bank nicht für erforderlich; denn wenn eine solche Anstalt einmal errichtet und ihr Credit fest gegründet ist, so werden alle Classen diese Banknoten gleich baarem Geld auch ohne einen gesetzlichen Zwang annehmen. Die Anstalt würde jeweils in dem Stande sein müssen, die vorgelegten Noten sogleich einzulösen, die Staatsclassen daher dieselben, weil die Behandlung sehr leicht ist, mit Vergnügen annehmen. Auf einer solchen Bestimmung also wird, wenn erst eine Gesellschaft zusammen treten sollte, durchaus nicht bestanden werden. Uebrigens wünschte ich, daß man von dem Antrage der Commission, auf den Zusatz: „jedoch ohne ihr die Ermächtigung zu ertheilen auf Inhaber lautende Noten in Umlauf zu setzen,“ Umgang nehmen möchte, und zwar deswegen, weil ich in meiner Motion den Gegenstand ganz allgemein gehalten und nicht ein Wort davon gesprochen habe, daß das Ausgeben von solchen Noten mit der Bank verbunden werden sollte. Wenn einmal eine Gesellschaft zusammentritt, dann wird es sich überhaupt erst davon handeln, wie sich die Sache in ihren einzelnen Punkten gestalten wird.

Der Commissionsbericht hat sich zuletzt noch dahin ausgesprochen, daß man es für wünschenswerth halte, daß statt einer Privatgesellschaft die Großh. Regierung selbst Papiergeld ausbebe. Die hohe Kammer wird sich

erinnern, daß auf dem Landtage von 1842 über diesen Gegenstand verhandelt und diese Frage damals von ihr verneinend entschieden worden ist. Ich gebe zu, daß diese Frage einer sehr umsichtigen Erwägung bedarf und für die eine oder die andere Lösung sich Gründe anföhren lassen. Vörderhand scheint es mir jedoch, daß, wenn man überhaupt eine Gefahr in dem Ausgeben von Papiergeld erblicken will, diese in geringerem Grade vorhanden ist, wenn die Ermächtigung hiezu einer Privatgesellschaft gegeben wird, als wenn die Regierung selbst zur Papieremission schreitet. Ich setze natürlich voraus, daß eine Privatgesellschaft, welcher ein solches Recht verliehen wird, unter der strengsten Aufsicht und Controle der Regierung steht, namentlich in Bezug auf die Erweiterung des Bankfonds und die Festsetzung oder Veränderung des Verhältnisses des Münzschages zu den in Umlauf gesetzten Banknoten. Unter dieser Voraussetzung glaube ich, daß das Ausgeben von solchem Papiergeld von Seiten einer Privatgesellschaft weniger bedenklich ist, weil der öffentliche Credit nicht in Gefahr kommt, erschüttert zu werden und die Regierung eigentlich eher in Versuchung gerathen könnte, diese Emission zu übertreiben. Indessen werde ich mich dem Antrage der Commission dennoch anschließen, weil ich nicht wünsche, daß das Schicksal meiner Motion von einem untergeordneten Punkte abhängig gemacht wird.

Reg. Comm. Staatsrath Regenauer: Im Allgemeinen kann ich nur die Ansicht der Commission theilen, daß es verdienstlich sei, den Gegenstand zur Sprache gebracht zu haben. Dann aber glaube ich, daß es, wenn die hohe Kammer einen unterstützenden Beschluß fassen will, nothwendig sein dürfte, daß der Zusatz, den die verehrliche Commission zu der Adresse vorgeschlagen hat, nicht übergangen werde. Der Herr Antragsteller hat freilich von der Banknotenausgabe in seinem Schlußantrage nichts gesagt, wohl aber in der Begründung selbst, und es geht auch aus seinen eigenen Worten und aus seiner Betrachtung der Sache selbst klar hervor, daß gerade der Punkt, ob einer Bank die Befugniß ertheilt werden soll, Noten auszugeben, mit die eigentliche Lebensfrage der Motion ist. Ich gebe zu, daß eine Bank

ohne diese Bestimmung bestehen und durchaus nützlich wirken kann. Wir sehen ja in andern Staaten und bei uns Creditinstitute, die sehr nützlich wirken, und namentlich für die Landwirtschaft den größten Vortheil haben, ohne daß ihnen eine solche Befugniß eingeräumt wäre. Es ist in dem Commissionsbericht auf die Versorgungsanstalt hingewiesen, welche kein derartiges Privilegium genießt, aber dessen ungeachtet in Baden gerade für den Credit der Grundbesitzer u. s. w. weit größere Vortheile gewährt, als die Bank in Baiern, obschon diese noch des besondern Privilegiums in Beziehung auf Banknoten theilhaftig ist.

Was den von der verehrlichen Commission vorgeschlagenen Zusatz betrifft, so scheint er mir schon darum nothwendig, weil, wenn man überhaupt der Ansicht ist, daß einer Bank dies Privilegium nicht gewährt werden soll, alsdann der Charakter des Instituts ein ganz anderer wird. Es ist etwas ganz Anderes, für eine Bank zu stimmen, welche zugleich das Privilegium für das Ausgeben von Noten hat, als für ein Creditinstitut, welches dieses Privilegium nicht erhalten soll. Für das Letztere werden sich wohl alle Stimmen vereinigen; für eine Bank mit der Befugniß zur Notenausgabe werden sich dagegen die meisten Stimmen sicherlich nicht erklären.

Wir haben meines Wissens in Deutschland nur zwei Institute, ähnlich dem, das der Herr Antragsteller im Auge hat, und von diesen beiden auch nicht eines, was das Privilegium in so ausgedehnter Weise hat, wie es hier vorgeschlagen ist.

Wenn der Herr Motionssteller bemerkt, daß ohne ein solches Privilegium die Bank nicht im Stande sein werde, ihr Geld gleich billig darzuleihen, so hat er vollkommen Recht. Durch das Privilegium würde außer den Actionären der Bank noch eine andere große Classe von Actionären geschaffen, welche mittelst der Annahme von Noten Capitalien in die Bank einlegt, ohne Zinsen davon zu erhalten, welche also die Mittel liefern soll, durch welche die Bank in die Lage käme, ihre Zinsforderungen um so billiger zu stellen. Aber die Classe der Actionäre, die durch Annahme der Banknoten gebildet wird, ist die Staatsgesamtheit; denn jeder Ein-

zelse, der die Noten nimmt, wird gewissermaßen Mitactionär, indem er der Bank ein unverzinsliches Capital darleiht. Wenn man indeß auf diese Weise die Gesamtheit beiziehen will, so kann es doch nur zum Besten ihrer selbst, also des Staates geschehen, und gewähren Banknoten oder gewährt Papiergeld Vortheile, so darf es doch nur der Staat, keine Privatgesellschaft sein, dem man diese Vortheile zuwendet. Indem ich mich darum auf Dasjenige beziehe, was die Commission durch das Organ des Herrn Berichterstatters, in dieser Sache eine Autorität, gesagt hat, so glaube ich, daß die hohe Kammer wohl daran thun wird, der Adresse zwar im Allgemeinen beizustimmen, aber doch nur mit dem Zusatze, welchen die Commission in Vorschlag gebracht hat.

Geh. Rath v. Reck: Die Landwirthschaft und in manchen Gegenden auch die Fabrikindustrie haben bei uns einen so hohen Aufschwung genommen, daß zum gehörigen Betrieb periodisch Capitalien erfordert werden, die der Unternehmer nur mit übermäßigen Opfern aufbringt. Es wäre daher sehr zu wünschen, daß eine Bank bestünde, welche zwischen jenem und den Capitalisten die Verbindung vermittelte. Ohne Zweifel würde das Privilegium, Banknoten zu emittiren, und der große Gewinn, welcher damit verbunden ist, die Gründung einer Bank sehr fördern: ich halte ein solches Zugeständniß aber nicht für rathlich. Die hohe Kammer hat sich bereits früher gegen Erreirung von Papiergeld von Seiten der Regierung ausgesprochen und wird wahrscheinlich dieser Ansicht getreu bleiben. Wir sind in eine Mehrzahl der großartigsten Unternehmungen verwickelt, die wir durchführen mögen, wenn nicht ungewöhnliche Ereignisse die Ordnung stören; im entgegengesetzten Fall läßt sich aber gar nicht bemessen, wie wir den hereinbrechenden Verlegenheiten wegen der Eisenbahn, wegen der Zehntablösung, wegen der neuen Organisation der Gerichte u. s. w. die Spitze bieten können. Wir dürfen uns nicht der Gefahr aussetzen, daß in einem so kritischen Zeitpunkt die Staatskasse auch noch mit einigen Millionen Papiergeld bestürmt wird. Man darf sich nicht mit der

Annahme schmeicheln, daß der Staat immer im Stande sein werde, diese Summe durch seine Zahlungen in Um-

lauf zu erhalten. Das Gränzland am Rhein ist zum Kriegstheater bestimmt, das lehrt die Geschichte, und in solchen Stürmen verlangt man Geld und kein Papier. Lieferanten und Accordanten werden sich Geld bedingen, und wenn man auch die Diener zwingt, die Noten im vollen Werth anzunehmen, so kann man doch nicht gleichmäßig auch die Metzger, Bäcker &c. zwingen; man wälzt daher gerade den Verlust auf Diejenigen, welche am wenigsten Mittel haben, ihn zu ertragen. Die nämlichen Bedenken stehen auch der Notenemittirung von Seiten einer Bankgesellschaft entgegen; ja die Gefahr für das Publicum wird bei ihr noch größer, weil beim Ruin einer Privatgesellschaft auch die Aussicht auf Einlösung der Noten in einer ruhigen Zukunft verloren geht. Man kann sich nicht verbergen, daß ein Bankgeschäft ohne jene Unterstützung mit manchen Schwierigkeiten zu kämpfen habe und wenigstens im Anfang geringen Nutzen für die Actionäre abwerfen wird. Unser Land hat für seinen übrigens sehr großen Geldumsatz keinen Centralpunkt, wie die meisten andern Länder, weil wir einmal die Gegenstände der Consumtion (Socialwaaren) rheinstromaufwärts beziehen, die inländischen Erzeugnisse aber (Getreide, vieles Holz, Fabrikate als Sichorie und Tabak) in südlicher Richtung ausführen; weil zweitens die Versorgungsanstalt in weiterem Umfang die Capitalien ausgleicht, indem sie Depositen annimmt, auf Hypotheken leiht und Conto corrente hält, und weil endlich die Banquiers in den größern Städten überall Wechselgeschäfte aller Art machen. Die Bank wird also von Anfang an die Concurrnz bereits etablirter thätiger Unternehmung zu tragen haben; allein ich zweifle nicht, daß sie bei dem steigenden Unternehmungsgeist Gelegenheit genug zu Geschäften finden und unter der Leitung einsichtsvoller Männer für die Actionäre nicht minder vortheilhaft wirken wird, als für das allgemeine Interesse, und wünsche daher, daß die Sache der Großregierung zur möglichsten Berücksichtigung empfohlen werden möge.

Staatsrath Rebenius: Ich halte es mit dem Herrn Motionensteller allerdings für wünschenswerth, daß der Industrie sichere Gelegenheit verschafft werde, Geld zu

mäßigen Zinsen zu erhalten. Ich erkenne an, daß die Errichtung einer Bank mit der Ermächtigung, Zettel auszugeben, als ein bequemes Mittel zu dem beabsichtigten Zwecke zu betrachten sei; eine solche Anstalt wird allerdings zu mäßigeren Zinsen Geld ausleihen können, und dafür, daß dies wirklich geschehe, ließe sich durch die Concessionsurkunde oder die Statuten Fürsorge treffen. Ich würde es nicht für nothwendig halten, daß um den Umlauf der Zettel möglich zu machen, die Staatskasse für verbindlich erklärt werde, die Noten anzunehmen. Daß der Verkehr das Bedürfnis fühle, sich eines leichteren Umlaufmittels zu bedienen, als des Silbers, kann man nicht bezweifeln, wenn man erwägt, welche nicht unbedeutende Masse fremder Noten sich auch bei uns im Umlauf befindet. Ich will aber die Gründe nicht wiederholen, welche ich im Commissionsberichte gegen jede Ermächtigung zur Ausgabe von Noten ausführlich niedergelegt habe. Gegen die Errichtung einer Bank für Escompto-, Depositen- und Contocorrentgeschäfte läßt sich nichts erinnern; wir finden in andern Staaten auch Anstalten dieser Art, welche keine Banknoten ausgeben, namentlich in Württemberg; allein bei einer solchen Bank würden nur die bisherigen Geschäfte unserer Banquiers gewinnen können, die nicht sehr beträchtlich sein möchten, da das ganze angegebene Betriebscapital unserer Banquiers zu Karlsruhe und Mannheim nur zwischen 300,000 und 400,000 fl. beträgt. Dem Vorschlage des Herrn Motionenstellers, wornach unbestimmt bleiben würde, ob die Adresse zugleich auf eine Zettelbank zu beziehen sei oder nicht, vermöchte ich nicht beizutreten. Dagegen hätte ich nichts zu erinnern, wenn man statt der Worte „Errichtung einer Bank“ setzen wollte: „Errichtung einer Escompto-, Depositen- und Darleihen-Bank“, wornach sodann der von der Commission vorgeschlagene Zusatz als überflüssig wegfallen könnte, da nach dieser Fassung der Antrag nicht zugleich auf eine Zettelbank bezogen werden könnte.

Es scheint ein Mißverständnis obzuwalten, wenn behauptet wird, die Commission habe auf die Ausgabe von Papiergeld angetragen. Sie hat nur bemerkt, daß jedenfalls dieses Mittel, sich ein Capital von 3 bis

4 Millionen zu verschaffen, der Regierung vorzubehalten wäre. Ob der gegenwärtige Zeitpunkt hierzu geeignet sei, darüber hat die Commission keine Berathung gepflogen; die Regierung würde ohne Zustimmung der Stände zu einer Papieremission nicht schreiten können; ich denke aber, daß man sich gegen eine solche Maßregel, wenn das Bedürfnis wirklich nachgewiesen werden sollte, nicht erklären würde.

Ich glaube, daß, wenn nicht mehr als 3 bis 4 Millionen Papiergeld ausgegeben würden, gar keine Gefahr damit verbunden wäre, und daß selbst in Zeiten einer commerciellen Crisis, bei der Höhe der Einnahmen und Ausgaben der Staatskassen, der Verkehr derselben mit den Abgabepflichtigen jene Summe würde im Umlaufe erhalten können. Diese Frage liegt übrigens nicht zur Erörterung vor. Ich will nur noch bemerken, daß man selbst in den Ländern, wo seit Jahrhunderten die Zettelbanken bestehen, zur Einsicht gekommen ist, daß man diese Zettelbanken gar nicht mit andern, die Bedürfnisse des Handelsverkehrs befriedigenden Anstalten verbinden soll, sondern eine Trennung ganz zweckmäßig ist. Ich glaube ferner, daß die hier bereits bestehende Depositen-Anstalt wohl auch der inländischen Industrie nützlich werden könnte, wie bisher, wenn man ihr etwa durch gesetzliche Bestimmungen Darleihen auf Vorräthe erleichtern würde.

Die Kammer beschließt hierauf, die Adresse in der von der Commission vorgeschlagenen Fassung anzunehmen.

Die Tagesordnung führt zur Discussion der Berichte der Petitionscommission über die Bitten der Städte Pforzheim und Bretten, die Herstellung einer Eisenbahn zur Verbindung mit Württemberg und die Berücksichtigung ihrer Interessen bei den hierauf bezüglichen Verhandlungen betreffend.

Oberforstrath v. Gemmingen: In den beiden Commissionsberichten über die Petitionen der Städte Pforzheim und Bretten, den Zug der Eisenbahn zur Verbindung mit Württemberg betreffend, ist nach gründlicher und umsichtsvoller Erwägung aller Momente zur Evidenz dargethan, daß, abgesehen von den besondern Verhältnissen dieser beiden Städte selbst, für Baden jede

andere Zuglinie, als die über Pforzheim, nur Nachteile, Verluste und Gefahren im Gefolge haben würde, welche den Vortheil eines geringern Kostenaufwands bei weitem überwiegen. Treten nun hierzu noch die Localverhältnisse der gewerbreichen Stadt Pforzheim, welche ich, als im Commissionsberichte bereits vollkommen beleuchtet, nicht weiter ausführen will und für welche, wie bei näherer Würdigung jeder Unbefangene zugeben muß, die Bestimmung der fraglichen Bahnlinie eine Lebensfrage bildet; wird ferner noch erwogen, daß hierbei die Interessen der Stadt Karlsruhe mit denen der Stadt Pforzheim zusammenfallen, so dürfte man wohl nicht mehr im Zweifel sein, daß die zweckmäßigste Richtung einer Eisenbahn zur Verbindung mit Württemberg diejenige über Pforzheim und Durlach sei. Ich stimme deshalb dem Antrage der Petitionscommission, die Bitte der Stadt Pforzheim dem hochpreislichen Staatsministerium empfehlend zu überweisen, in der vollen Ueberzeugung bei, daß diese Stadt die gleiche Berücksichtigung verdient, welche andern weit minder bedeutenden Orten, ohne daß man die dadurch veranlaßten, verhältnismäßig größern Kosten scheute, zu Theil wurde.

Geh. Rath v. Reck: Nach den Vorlagen der Commission ist die hohe Kammer veranlaßt, sich auszusprechen, ob die Ostbahn über Pforzheim oder über Bretten zu bauen sei. Der Bericht empfiehlt die erste Richtung. Ich hätte nun freilich gewünscht, erst dann ein Votum ablegen zu müssen, wenn das Für und Wider vollständig erhoben und darüber Mittheilungen von der Regierung hieher gemacht wären; indessen sind es doch nur Nebenpunkte, die noch ungewiß bleiben. Die Gründe aber, welche über die Vorfrage entscheiden, scheinen mir klar und keinen Zweifel übrig zu lassen, daß das Großherzogthum auf seine Kosten weder die eine noch die andere Bahn bauen soll. Wir haben nämlich:

1) Bei der Rechnungsnachweisung gesehen, daß unsere Staatsschuld auf eine besorgliche Höhe gestiegen ist. Darunter befinden sich die Eisenbahnschulden, bis der Bau der Nordbahn fertig ist, im Betrag von 30 Millionen. Der wider Verhoffen hohe Ertrag des Betriebs derselben mag darüber beruhigen; allein er soll uns doch

nicht übermüthig machen. Wer bürgt dafür, daß nicht eine unerwartete Begebenheit den Verkehr schmälert oder ganz unterbricht; wie schwer wird es dann auf dem Lande lasten, wenn es die Capitalzinsen aufbringen und das große Personal und die Baulichkeiten aus eigenen Mitteln unterhalten muß, vielleicht zu einer Zeit, wo Kriegslasten, Quarantaine-Anstalten gegen Seuchen u. die Kräfte noch außerordentlicher Weise in Anspruch nehmen. Solche Fälle gehören nicht zu den wahrscheinlichen, aber doch zu den möglichen, und alle Diejenigen, welche großes Grundeigenthum besitzen, mögen sich doch erinnern, daß in Zeiten der Gefahr das bewegliche Vermögen sich verbirgt und die Staaten vorzugsweise immer auf sie greifen müssen. Bevor die Eisenbahnschuld nicht wenigstens theilweise wieder getilgt ist, sollte man die Schulden nicht abermals um eine so große Summe vermehren. Wir haben zwar keinen Ueber-schlag der Kosten, allein die Straße von Durlach nach Pforzheim bis an die Württembergische Gränze mißt 7,3 Stunden und würde, da die Nordbahn auf 60 Stunden 30 Millionen kostet, einen Aufwand von 3,650,000 fl. verursachen, die Tunnel und Einschnitte am Gebirg bei Pforzheim noch gar nicht gerechnet. Dagegen erkenne ich an

2) daß es nicht minder in dem eigenen Interesse des Großherzogthums, als in den Pflichten für den Nachbarstaat Württemberg liegt, demselben die Verbindung seiner Eisenbahn mit der badischen Nord- und Ostbahn zu gestatten, so fern es auf seine Kosten bauen und über den Betrieb und künftige Eventualitäten auf eine Weise übereinkommen will, die beiden Theilen die möglichen Vortheile gewährt, Baden die Herrschaft dieser Bahn auf eigenem Gebiet, den Ankauf und die Leitung einer Verbindungsbahn über Pforzheim nach dem Eckenweierhof stipulirt. Ich zweifle gar nicht, daß ein für beide Theile nützlichcs Uebereinkommen zu erzielen ist und Württemberg die Kosten nicht abschrecken werden, da seine Finanzen bekanntlich besser stehen, als die unsrigen, und es überdies nicht mehr fragen kann, ob es überhaupt bauen, sondern nur, in welcher Richtung es geschehen soll.

3) Wenn Württemberg die Richtung der Bahn be-

stimmt, so wird es diejenige über Bretten wählen, denn sie ist für die Güter, welche von Mannheim und Frankfurt kommen, um $5\frac{1}{2}$ Stunden näher, als über Pforzheim; für die Güter, welche von Straßburg und der Schweiz kommen, ist sie zwar um nahe 2 Stunden weiter, allein diese Entfernung wird durch die große Steigung auf dem Pforzheimer Gebirg mehr als ausgeglichen. Die Steigung beträgt das Drei- und Vierfache von demjenigen, was im Rheinthale als Maximum gestattet ist und wird nicht nur das Material schneller abnutzen, sondern auch den Kohlenverbrauch steigern und die Fahrzeiten verlängern.

4) Die Bahn von Bretten nach dem Eckenweierhof ist 8 Stunden, von Durlach dorthin 9 Stunden lang; der Bau ist also aus diesem Grund minder theurer und ebenso der Betrieb, da er für den nördlichen und östlichen Zug länger gemeinschaftlich ist, minder kostspielig.

5) Damit will ich nicht sagen, daß nicht auch eine Eisenbahn über Pforzheim gebaut werden soll, wenn die Staatsschulden einmal geringer sind; ich glaube im Gegentheil bestimmt, daß dieselbe noch nachkommen wird, und finde in dem Bahnzug über Bretten dagegen kein Präjudiz. Noch weniger kann ich mit der Commission in dem Bau über Bretten eine Gefährdung für das öffentliche Interesse um deswillen finden, weil die Groß-Regierung gegen ihren Willen dahin kommen könne, eine Bahn von Bruchsal nach Speyer zu bauen und in kürzester Linie dann den Zug durch das Land zu führen. Ich traue der Regierung und den Kammern zu, daß sie Nichts thun, was dem Lande schadet; hält man aber dies dennoch für möglich, so liegt in der Beseitigung der Brettener Bahn noch gar keine Garantie gegen den Bau einer Bahn von Bruchsal nach Speier; denn wir haben oben gesehen, daß die Bahn über Pforzheim ungefähr um eben so viel steiler und kostspieliger, als die Bahn über Bretten länger ist. Ob man auf dem einen oder dem andern Weg nach der Stelle der Versuchung in Bruchsal gelangt, ist gleich viel; die Lust, direct von da nach Rheinbaiern zu gelangen, wird gleich stark bleiben, man muß sich eben mit einem bestimmten Willen waffnen, und dies scheint mir nicht so schwierig.

6) Die Commission findet für die Richtung über Pforzheim ein besonderes Motiv darin, daß sie weiter ist, als die Bahn über Bruchsal. Es ist schwer, von der Ansicht des großen Meisters der Nationalökonomie abzuweichen, der den Bericht erstattet hat; allein ich kann mich nicht überzeugen, daß es den Handel befördert, wenn man ihn einen langen und schlechten Weg führt, sondern glaube, daß man ihn nach Möglichkeit erleichtern und ihm einen so guten und kurzen Weg bauen muß, wie möglich. Was endlich

a) den Eigenhandel betrifft, der bekanntlich der vortheilhaftere ist, weil er am meisten Capital beschäftigt und der Kaufmann dabei alle Chancen des Steigens und Fallens der Preise im Ankauf und Verkauf zu seinem eigenen Nutzen ausbeuten kann, so liegt er für einen Theil von Württemberg und Baiern in den Händen der Stadt Mannheim; für sie ist es von großer Wichtigkeit, ob man sie zwingt, die Güter auf einem Weg von 24 Stunden über Durlach, oder von 19 Stunden über Bretten nach dem Eckenweierhof zu führen; denn die 5 Stunden, welche man auf der ersten Route zusetzt, wird sie auf der Gränze ihres Handelsgebiets in jenen Ländern auf den ganzen Umkreis verlieren und den Markt für ihre Waare vielleicht um eine halbe Million Menschen rebusirt sehen.

b) Was den Transit betrifft, so scheint mir die Besorgniß, daß der Zug der französischen Waaren von Straßburg abgeleitet und über Meß nach Mannheim geführt werden möchte, ungegründet; die französische Regierung hat ihre guten Gründe, für Straßburg zu sorgen, und die neueste Bestimmung der Bahn von Paris nach Straßburg über Frouard muß uns deshalb vollkommen beruhigen; denn es ergibt sich daraus für Meß ein Umweg von 8 Stunden, welchen der kürzere Weg von Mannheim über Bretten nicht ausgleichen kann. Wenn aber auch wirklich einmal der französische Waarenzug nach Osten statt über Straßburg über Mannheim gehen sollte, so sehe ich darin keinen Schaden; im Gegentheil würde die ganze Expeditionsgebühr, welche der Straßburger

Handelstand jezo hat, den Mannheimer Spediteurs zufließen; und für die Eisenbahn ist es gleichgültig, ob sie die Güter über Pforzheim oder Bretten führt, der letzte Weg ist für sie vielleicht noch vortheilhafter.

8) Darin bin ich mit der Commission einverstanden, daß die Bedürfnisse der inländischen Bevölkerung und Verkehrs über die Bahnlinie entscheiden müssen, jedoch immer nur, wenn die Vorfrage, ob man auf Staatskosten baut, einmal bejaht ist. Abgesehen von dieser Vorfrage, scheint es aber noch nichts weniger wie ausgemacht, ob die inländischen Interessen der einen oder der andern Linie die wichtigeren sind. Die Gegend von Pforzheim ist reich an Waldungen und führt viel Holz aus, die Stadt hat viel Industrie, besonders Bijouteriefabriken, was Bretten nicht aufweisen kann. Dagegen ist die Umgegend der letztern Stadt sammt dem anstossenden Amt Eppingen die Kornkammer unseres Landes. Von jeher hat sie den großen Markt in Durlach versehen, und die Früchte schoben sich dann bis Rastatt, Offenburg und noch weiter. Die Getreidepreise stehen im Oberland um 25—30 Procent höher, wie in jenen Gegenden; ein wohlfeiler und schneller Verkehr kann unter Umständen eine große Wohlthat für beide entgegengesetzte Landestheile und für die Einnahme der Bahn sehr ergiebig werden.

Ueber die Berechnung der Population, welche von der einen und andern Eisenbahn Nutzen zieht, sind die Ansätze verschieden. Der Commissionsbericht behauptet, daß 42,799 Menschen mehr dieses Vortheils theilhaftig werden, wenn die Bahn über Pforzheim hinzieht. Wenn dem auch so wäre, so hielt ich in dem jetzigen Augenblick einen Aufwand von vier Millionen Gulden nicht für gerechtfertigt und will deshalb auf die Bedenken gegen die Berechnung selbst nicht näher eingehen, daß z. B. Durlach mit seinen Ortschaften zu Gunsten von Pforzheim gerechnet ist, für Bretten aber nicht in Anschlag kommt, obschon Durlach mit der einen wie mit der andern Linie in Verbindung steht. Obgleich ich die Gründe der Stadt Bretten für sehr triftig und ihre Sache der größten Aufmerksamkeit werth halte, so hätte

ich doch gewünscht, daß sie bei der Wahl der Ausdrücke in Beurtheilung des frühern Berichts unserer verehrlichen Commission glücklicher gewesen wäre; denn wer in aller Welt könnte auch nur einen Augenblick zweifeln, daß es dem Herrn Berichterstatter, so wie den übrigen Mitgliedern, lediglich um Recht und Wahrheit zu thun, und sie dabei von der innersten Ueberzeugung geleitet waren.

Staatsrath Nebelius: Was der Herr Geh. Rath v. Neck über die verschiedenen Handelszüge und die Interessen, die sich daran knüpfen, gesagt hat, scheint mir durch den Commissionsbericht und die Zahlen, die er in der Beilage enthält, hinlänglich widerlegt zu sein. Es ist wahr, daß durch die Wahl des Zuges über Bruchsal die Transportlinie in der Richtung von Norden nach Süden, von Frankfurt und von Mannheim nach dem württembergischen Gebiete, nach Kammstatt, Stuttgart, Ulm und Friedrichshafen verkürzt, und durch die Wahl des Zuges über Pforzheim etwas verlängert werde.

Ich habe dieses als einen Nachtheil, aber keineswegs als einen Vortheil bezeichnet, und nur behauptet, daß diese Verlängerung in keiner Weise die Interessen unseres Landes verlese.

Hierin könnte kein Bestimmungsgrund liegen, den Zug über Bretten zu verwerfen.

Unter dem Gesichtspunkt des großen Handelsverkehrs hat sich die Commission gegen die Richtung der Bahn über Bretten vielmehr aus dem Grunde erklärt, weil der Zug über Pforzheim für den großen Güterverkehr von Osten nach Westen kürzer und günstiger ist, und die Wahl des Zugs über Bretten und Bruchsal seinen Verkehr von seiner bisherigen Richtung ableiten, und uns mit bedeutenden Verlusten bedrohen würde. Hierzu kam noch die Besorgniß, daß die Wahl des Zugs über Bretten nach Bruchsal noch in späterer Zukunft weitere nachtheilige Folgen haben könnte, und auch diese Besorgniß hat, was der verehrte Redner gesagt, nicht beseitigt, sondern eher verstärkt.

Was der Herr Geh. Rath v. Neck von dem Einfluß der Wahl des Zuges über Pforzheim auf den Eigen-

handel der Stadt Mannheim, und dem nach seiner Meinung in Folge der Wahl dieses Zuges ihr drohenden Verluste eines Marktgebietes von einer halben Million Consumenten für den Absatz ihrer Waaren gesagt hat, ist mir in der That ein Räthsel, das zu lösen ich nicht zu versuchen wage, und dessen Lösung wohl auch der verehrte Redner neben mir schuldig bleiben dürfte.

Gegen die von dem Herrn Redner neben mir ange-deuteten Vorschläge muß ich mich im Interesse des Landes und unverletzlicher Grundsätze einer gesunden Staatspolitik auf das Nachdrücklichste erklären.

Er will der benachbarten Regierung die Wahl des Zuges, den Bau und den Betrieb einer Bahn auf unserm Gebiete überlassen, die für den allgemeinen Handel von hoher Wichtigkeit ist. Der Stadt Pforzheim läßt er nur die Hoffnung auf die Herstellung einer Zweigbahn zur Verbindung mit dem Eckenweierhof, in welcher Richtung sie nach der Länge des Schienenweges von der Hauptstadt des Landes 15,3 Stunden weit entfernt bliebe, während ihre Entfernung von Karlsruhe in der Richtung der Ostbahn über Königsbach nach Durlach nur 6,8 Stunden betrüge.

Haben wir die Mittel nicht zu bauen, so müssen wir darauf verzichten; allein ich zweifle nicht, daß uns zu reichende Mittel zu Gebote stehen.

Schon jetzt beginnt das Capital sich zu verzinsen, und wenn nicht alle Wahrscheinlichkeit trügt, so muß der Ertrag auf den bis jetzt gebauten Strecken noch bedeutend wachsen. Alle Verhältnisse, von welchen die Frequenz und der Ertrag einer Eisenbahnunternehmung abhängen, sind auf der Linie von Pforzheim nach Durlach und Karlsruhe gleich günstig, wie im Durchschnitt zwischen Mannheim, Offenburg und Kehl in der Richtung der bereits im Betriebe stehenden Bahn. Der Bau eines Tunnels erhöht zwar die Anlagekosten über den durchschnittlichen Betrag, dagegen ist aber auch der Lokalgüterverkehr auf der Strecke von Pforzheim bis Durlach und Karlsruhe von höherer Bedeutung als auf andern Strecken von gleicher Länge. Günstigere ökonomische Resultate sind noch von Verbesserungen im Betriebe zu erwarten; denn man kann in der Kunst, durch

zweckmäßige Vorkehrungen die Kosten zu vermindern, keine Rückschritte, sondern nur Fortschritte machen.

Das Anlage- und Betriebscapital unserer Nordbahn wird sich im Ganzen auf 30 Millionen belaufen, vielleicht nur auf 26 bis 28 Millionen. Wenn wir auch noch zwei bis zwei und eine halbe Millionen weiter aufwenden müssen, so werden wir das große Werk nur auf zweckmäßige Weise vervollständigen.

Unsere in einer Richtung weit hin ziehende Nordbahn hat nur eine ganz kurze Zweigbahn von Offenburg nach Kehl. Diese Zweigbahn wird durch die Herstellung der Ostbahn, mit der sie die Nordbahn verbindet, ein Bestandtheil einer Hauptbahn, für welche, in östlicher Richtung von der Nordbahn aus, der kürzeste Zug zugleich derjenige ist, welcher das Großherzogthum hier in seiner größten Breite durchschneidet. Mit Recht tadelt man, daß man dem großen Verkehr Umwege zu machen zumüthe, um die Transporte länger im Lande zu erhalten, aber noch weniger läßt es sich rechtfertigen, sich für Umwege zu entscheiden, wenn der kürzere Weg dem eigenen Landesinteresse vortheilhafter ist.

Es ist wahr, daß die Herstellung der Verbindung über Pforzheim um ungefähr eine Million Gulden mehr kostet, als die Wahl des Zuges über Bretten; allein es ist in dem Commissionsberichte klar nachgewiesen, daß in jener Richtung eine weit beträchtlichere einheimische Bevölkerung die Vortheile einer Eisenbahnverbindung gewinnt, und die Unternehmung im Verhältniß zu ihrem Nutzen, zu dem innern Verkehre nicht kostbarer, sondern noch ökonomisch vortheilhafter wäre. Obwohl für Württemberg der Zug über Pforzheim, wenn nicht, wie man insbesondere im Hinblick auf die Interessen seines untern Schwarzwaldes annehmen darf, günstiger, doch jedenfalls gleich günstig, wie der Zug über Bretten erscheint, so ist übrigens allerdings nicht daran zu zweifeln, daß die dortige Regierung in so fern ihr nach dem Vorschlage des Herrn Redners neben mir die Wahl des Zuges und der Bau auf eigene Kosten überlassen würde, sie sich für die Richtung über Bretten erklären müßte, da sie auf der andern Linie eine weit größere Strecke auf

unserm Territorium zum Vortheile unseres einheimischen Verkehrs zu bauen hätte.

Der Herr Redner neben mir schreckt vor dem im Verhältniß zu dem großen Zwecke mäßigen Mehraufwande zurück; er findet sich durch eine Vergleichung unserer finanziellen Lage mit der unseres Nachbarlandes entmuthigt. Ich dagegen meine, daß wenn Württemberg vor der Unternehmung eines Baues einer das Königreich von Norden nach Süden und von Osten nach Westen durchziehenden Bahn nicht zurückschreckt, wir noch viel weniger von der Vervollständigung unserer großen Unternehmung durch eine angemessene Betheiligung an dem Bau der Ostbahn zurückschrecken dürfen.

Betrachten Sie die Lage beider Länder. Unsere Rheinebene zieht sich ungefähr sechzig Stunden in gerader Richtung hin, ohne der Herstellung eines Planums, mit verhältnißmäßig wenigen und unbedeutenden Ausnahmen, Schwierigkeiten darzubieten, welche die Baukosten über das geringste Maß des Aufwandes für einen Schienenweg zu erhöhen geeignet wären. Ohne bedeutende Abweichungen von der geraden Linie berührt die Bahn alle Städte zwischen dem Gebirge und dem Rhein, oder nähert sich ihnen auf ganz kurze Entfernung. Die Thäler der parallel laufenden Vorgebirge und Hochgebirge münden fast allerwärts in der Nähe der Bahn und ihrer Stationen aus. So sind also die Verhältnisse, wie für die Kosten des Baues, auch für die Theilnahme der Bevölkerung des Landes an den Vortheilen der Eisenbahnverbindung oder für die Frequenz und den Ertrag der Bahn im innern Verkehr gleich günstig. Dazu kommt noch die größere Lebhaftigkeit des allgemeinen Reiseverkehrs in der Richtung der Rheinstraße.

Ganz anders stellen sich alle diese Verhältnisse in Württemberg dar, wie ein Blick auf die Beschaffenheit des Terrains dieses Landes, auf die dadurch bestimmte Richtung der dort projectirten Bahnlinie und die Lage seiner Städte lehrt.

Die angeregte Vergleichung ist daher nicht geeignet, uns zu einem kleinmüthigen Entschlus zu stimmen, sondern sollte uns vielmehr ermuthigen, unsere Unternehmung durch die Wahl des zwar etwas kostbareren, aber

ungleich vortheilhaftern Zuges für die Ostbahn in einer den Interessen des Landes entsprechenden Weise zu vervollständigen.

Der verehrte Redner bringt die Vortheile, welche die Herstellung einer Eisenbahn über Pforzheim einer zahlreichen einheimischen Bevölkerung und einer mehr als dreifach größern städtischen Bevölkerung, als die Wahl des Zuges über Bretten gewährt, gar nicht in Anschlag. Ich frage aber, ob wir einen andern Grund hatten und haben konnten, den Eisenbahnbau zu unternehmen, als den Landeseinwohnern die Wohlthat einer solchen Verbindung zu Theil werden zu lassen, und ob nicht allerwärts die Richtung der Bahnlinie durch die Rücksicht auf die Bevölkerungsverhältnisse bestimmt wurde.

Man hat die auf die Bevölkerungsverhältnisse bezüglichen Angaben des Commissionsberichts in Zweifel ziehen wollen. Ich setze aber ein vollkommenes Vertrauen in die Genauigkeit der Materialien, die mir von Seiten des Herrn Regierungscommissärs mitgetheilt worden sind.

Die Commission hat sich für den Zug über Pforzheim allein schon in Erwägung der hohen Wichtigkeit der Localinteressen erklärt, welche für diese Richtung sprechen, abgesehen von dem großen Güter- und Handelsverkehr.

In Beziehung auf den großen Verkehr wäre es, wenn die Besorgnisse der Commission, daß die Wahl des Zuges über Bretten nur die berührten Nachtheile bringen dürfte, auch gänzlich unbegründet sein sollte, wohl ziemlich gleichgültig, ob man den einen oder den andern Zug wählt; denn die Masse der Güter wird immer von Osten nach Westen gehen; und es kann in Beziehung auf diesen großen Güterzug nur von der Gefahr die Rede sein, denselben durch die Wahl der Linie über Bretten von längern einheimischen Transportlinien auf kürzere, lediglich zum Vortheil fremder Routen und ohne Gewinn für allgemeine Handelsinteressen, abzuleiten.

Was der verehrte Redner zuletzt über die Gereiztheit gesagt hat, die sich in der Petition der Stadt Bretten kundgegeben hat, so konnte sich die Commission nicht im Geringsten dadurch verletzt fühlen; ich lobe es, wenn Jeder seine Interessen mit aller Kraft und allem Nachdruck

geltend zu machen sucht, wer sich auf dem Standpunkte der unparteiischen Beurtheilung des Gesamtwohles befindet, kann dies nur wünschen, denn das Gemeinwohl ergibt sich aus der Summe von einzelnen Interessen, und wo sie im Conflict stehen, aus deren gegenseitiger sorgfältiger Abwägung und angemessenen Vermittelung, so weit eine solche möglich ist; je sorgfältiger und nachdrücklicher jedes einzelne Interesse von den zunächst Betheiligten hervorgehoben wird, desto leichter fällt denen, welche zur unparteiischen Prüfung berufen sind, ihr Urtheil.

Geh. Rath Vogel: Ich habe die Absicht nicht und bin nicht im Stande, Ihnen Beiträge zu liefern zu Ihrer besseren Erleuchtung über die Frage, ob Sie sich für den Zug über Pforzheim, oder für den über Bretten entscheiden sollen. Ich werde die Sache von einer formellen Seite betrachten, und um dieses zu thun, bitte ich den Herrn Berichterstatter, zwei Fragen zu beantworten. Die erste Frage ist die: ob die Absicht der Commission bestimmt dahin geht, daß über die Petition der Stadt Bretten zur Tagesordnung übergegangen werde; und die zweite ist: haben sich beide Städte, nämlich Pforzheim und Bretten, oder welche von beiden, an die Großh. Staatsregierung gewendet; haben sie eine Resolution erhalten und welche?

Staatsrath Nebelius: Die eine der beiden Fragen ist im Commissionsberichte bereits beantwortet.

Die Commission hat auch erklärt, daß, wenn sich ein formeller Anstand ergeben würde, eines ihrer Mitglieder bereit sei, die angeregte Frage als Motion aufzunehmen, und an die hohe Kammer das Ansuchen zu stellen sei, den Commissionsbericht als eine Begründung der Motion zu betrachten.

Die Commission bleibt, wie ich hoffe, bei ihrem Antrage stehen, die Petition der Gemeinde Pforzheim dem Großh. Staatsministerium empfehlend zu überweisen. Daß man zugleich die Petition der Stadt Bretten anschliesse, versteht sich schon des Zusammenhanges der Sache wegen. Allein beide Petitionen kann man nicht zugleich empfehlen, ohne in einen Widerspruch zu gerathen. Hilfsmittel lagen mir allerdings vor, sonst

hätte ich keinen Bericht erstatten können, und habe mich bemüht, diese Frage, die eine wichtige ist, so viel als möglich zu beleuchten, und in der hohen Kammer zur Sprache zu bringen, da möglicher Weise in der Zwischenzeit von diesem Landtage bis zum künftigen die Verhandlungen beginnen können.

Es schien mir auch im Interesse der Regierung erwünscht, daß ihr jetzt schon die Ansichten der Kammern bekannt werden. Wer das Gute will, kann nur wünschen, daß die Mittel und Wege, es zu erreichen, auf die mannichfachste Weise besprochen werden.

Geh. Rath Vogel: Ich danke dem Herrn Berichterstatter für seine Erklärung. Es handelt sich von einer wichtigen Frage, nämlich, ob man die Bitte der einen Stadt für begründet erklären und die der andern zurückweisen soll.

Um mir die Wichtigkeit dieser Frage ganz klar darzustellen, habe ich mir im Augenblicke den Fall gedacht, wir wären als diejenige Behörde hier versammelt, die fest zu entscheiden hat, ob über Pforzheim oder Bretten gebaut werden soll; und gegen diese Entscheidung wäre kein Mittel mehr vorhanden.

Ich unterstelle einen solchen Fall, weil ich glaube, dadurch anzudeuten, wie gründlich man Alles erwägen muß, um sich entschließen zu können, die eine Petition mit bestimmter Empfehlung an das Großh. Staatsministerium zu überweisen und über die andere zur Tagesordnung überzugehen oder aber, sie auch an das hohe Staatsministerium gelangen zu lassen, ohne jedoch eine bestimmte Ansicht darüber auszusprechen.

Wenn ich zu einem solchen Beschlusse mitwirken sollte, so müßte ich eine so feste Ueberzeugung haben, wie sie nöthig wäre, um jetzt sogleich zu beschließen, nach welchem Zuge die Bahn gebaut werden müsse.

Ich weiß nicht, ob die Materialien dazu reif und vollständig sind. Wir kennen die Ansichten der Großh. Regierung noch nicht, und ich glaube nicht, daß man schon jetzt definitiv eine Entscheidung geben könnte.

Ich sehe unsere Verhandlung als ein weiteres Material an, woraus die Großh. Regierung die verschiedenen Ansichten über eine so wichtige Frage zu erken-

nen vermag, und gewiß nicht unwichtig wird ihr auch die Ansicht der ersten Kammer sein.

Betrachte ich die Sache von dieser Seite, so werde ich zu einer allgemeinen Frage über das Petitionsrecht geführt. Ich habe hierüber eine Ansicht, welche nicht ganz mit dem übereinstimmt, was in Beziehung auf das Petitionsrecht sich als Uebung gebildet hat. Es ist aber jetzt die Zeit und Gelegenheit nicht, Ihnen über das ganze Petitionsrecht meine Ansichten vorzutragen, und es besteht nun einmal die Uebung, daß man auch bloße Bittschriften an das Großh. Staatsministerium, mit oder ohne Empfehlung, oft auch mit dringender Empfehlung, ja sogar mit sehr dringender Empfehlung, nicht selten auch bloß zur Berücksichtigung überweist. Alle diese Beisätze kennt die Verfassungsurkunde nicht. Will man bei solcher Uebung auch bei der gegenwärtigen Gelegenheit stehen bleiben, so scheint mir wohl begründet zu sein, daß man entweder beide Petitionen an das Großh. Staatsministerium übergibt, ohne noch zur Zeit bestimmt und entschieden die eine oder die andere zu empfehlen, oder aber, daß man über beide Petitionen zur Tagesordnung übergeht, jedoch nicht zu einer Tagesordnung, die den Schein haben könnte, als wollte die hohe Kammer der Sache nicht die Wichtigkeit schenken, die sie verdient, sondern in der Richtung und aus dem Grunde, weil die Aufmerksamkeit der Großh. Regierung auf diese wichtige Frage zu lenken, nicht nöthig, sondern anzunehmen ist, daß sie sich mit allem Eifer damit beschäftigt.

Staatsrath Nebelius: Ich würde diesem Antrage ohne Bedenken beistimmen, wenn ich von der Voraussetzung ausgehen würde, von welcher der Herr Geh. Rath Vogel ausgeht. Er glaubt, daß die Ueberweisung mit Empfehlung eine Entscheidung sei. Es handelt sich aber nur um die Empfehlung der Bitte, daß bei den voraussichtlich bevorstehenden Verhandlungen mit Württemberg über die Herstellung einer Eisenbahnverbindung die Interessen der Stadt Pforzheim berücksichtigt werden möchten. Durch diese Empfehlung würde die hohe Kammer in der That aussprechen, daß sie nach den Thatfachen, die

die man jetzt kennt, den Zug über Pforzheim für vortheilhafter halte.

Wenn uns die hohe Regierung später eine Vorlage machen sollte, und es sich zeigt, daß die thatsächlichen Voraussetzungen bei der nähern Prüfung sich anders herausgestellt haben, so versteht es sich von selbst, daß man ein anderes Urtheil darüber fällen kann. Ich habe noch in einer andern Beziehung eine kurze Erklärung abzugeben. Ich habe den Wunsch ausgesprochen, daß die hohe Regierung einen Techniker an solche Eisenbahnen absenden möge, deren Betrieb die gleichen Schwierigkeiten darbietet, wie die beträchtlichen Anstiegen, welche die Bahn über Pforzheim erhalten würde. Es ist mir hierbei jedes Mißtrauen in die Einsichten unserer technischen Behörde fremd geblieben. Ich glaube in einer andern Stellung, als die Frage über die Berufung fremder Techniker zur Leitung unserer Eisenbahnbauarbeiten vorlag, hinlänglich gezeigt zu haben, wie wenig ich zu solchem Mißtrauen geneigt bin. Wir dürfen der Geschicklichkeit und Tüchtigkeit unserer technischen Verwaltung vollkommen vertrauen, die ohne Mitwirkung fremder Techniker, deren Berufung in den Kammern gewünscht worden war, aber zum Vortheil des Landes, das dadurch vielleicht 100—120,000 fl. erspart hat, unterblieben ist, ihre Aufgabe auf eine Weise gelöst hat, die der Commission, welche die technischen Arbeiten begann, und namentlich ihrem würdigen Vorstande zum großen Ruhme gereicht, so wie auch der spätern Verwaltung, die sich fortschreitende Verbesserung angelegen sein ließ, zu gerechtem Lobe. Allein bei solchen großen Unternehmungen, darf man es an der äußersten Vorsicht nicht fehlen lassen, und diese gebietet, wo eigene Erfahrungen mangeln, sich durch Untersuchungen an Ort und Stelle von fremder Erfahrung sorgfältig zu unterrichten.

Reg. Comm. Geh. Rath v. Marschall: In Beziehung auf die Herstellung einer Eisenbahn zur Verbindung der badischen Rheinbahn mit der Bahn in Württemberg sind schon seit langer Zeit mit der Krone Württemberg Unterhandlungen gepflogen worden, die noch nicht zu einem bestimmten Ziele gediehen sind. Sie werden

es daher, hochgeehrteste Herren! natürlich finden, daß die Regierung gegenwärtig nicht in der Lage ist, in diese wichtige Angelegenheit hier näher einzugehen. Ich muß mich auf die Versicherung beschränken, daß die Großregierung die Ansichten, die in dem Berichte Ihrer verehrlichen Commission niedergelegt sind, so wie die Ansichten, die sich bei der heutigen Discussion ergeben haben, in sorgfältige Erwägung ziehen wird. Die vorliegende Frage ist übrigens von der Art, daß sie ohne ständische Mitwirkung nicht definitiv erledigt werden kann. Die Regierung wird daher ihre Ansicht den Kamern seiner Zeit offen darlegen.

Die zur Lösung der vorliegenden Frage erforderlichen Materialien über die Bevölkerungsverhältnisse, die Länge der Zuglinien u. s. w. wurden von mir dem Herrn Berichterstatter allerdings auf sein Ansuchen mitgetheilt.

Generalmajor v. Lasalle: Hochgeehrteste Herren! Die Eisenbahn, dieses wunderbare Produkt des menschlichen Geistes, dessen mannichfaltige Folgen in ihrer ganzen Ausdehnung vorherzubestimmen, dem Scharfsinne eine nicht zu lösende Aufgabe ist, übt ihren Einfluß nicht nur auf die Verhältnisse, welche unter dem Schutze des Friedens gedeihen, auf den Handel, den Verkehr, die Gewerbe, überhaupt auf die leibliche und geistige Wohlfahrt der Völker, sie hat eine hohe Bedeutung auch für den Fall des Krieges. Es ist daher bei der Frage, welche Richtung einer Eisenbahn zu geben sei, der Dienst, welchen dieselbe in strategischer Beziehung zu leisten vermag, ein Gewicht, welches in der Waage der Entscheidung nicht fehlen darf, soll die Staatsgewalt nicht der gerechte Vorwurf treffen, sie habe der die allseitigen Momente überblickenden Umsicht entbehrt, deren eine so hochwichtige Angelegenheit bedarf. Ich erlaube mir, da die vorliegende Frage von dieser Seite weder in dem Commissionsberichte noch bei den heutigen Discussionen beleuchtet wurde, dies zu unternehmen. Die Vortheile, welche die Eisenbahnen der Kriegsführung gewähren, können sich bei dem so überaus künstlichen Bau und Betrieb derselben nicht immer auf die Operationen, die auf dem eigentlichen Kriegsschauplatze im Angesicht des Feindes stattfinden, beziehen; denn der zerstörende Tritt der

verschiedenen Heere, welche nach den Wechselfällen des Krieges über dieselben hinziehen, wird sie zum Gebrauche auf längere Zeit, vielleicht für die Dauer eines ganzen Feldzuges, untauglich machen. Die Eisenbahnen haben ihre strategische Bedeutung, vorzugsweise als Verbindungswege zwischen dem Innern des Landes, und den Operationsbasen oder Defensionslinien, als Zufuhrbahnen für Truppen, Kriegsmaterial und Mundvorräthe und als Abfuhrbahnen für Kranke, Verwundete, Gefangene und für materielle Gegenstände, welche vom Kriegsschauplatze zu entfernen sind. Ist ihre Wirksamkeit in dieser Beziehung schon im Allgemeinen höchst erspriesslich, so ist sie insbesondere in einem Föderativstaate von ganz entschiedener Wichtigkeit. Die Grenzvertheidigung eines solchen erfordert Verbindungsbahnen mit den Binnenländern um so dringender, als hier die Truppen und die Kriegsvorräthe im Frieden und selbst bei bedrohtem Frieden nicht, wie im Centralstaate, an den äußersten Grenzen zusammengezogen, sondern in den einzelnen Bundesstaaten zerstreut sind, eine Vorschübung derselben gegen die Grenze in Zeiten der Gefahr gewöhnlich den letzten Momenten der Rüstung vorbehalten bleibt, es mithin vom höchsten Interesse ist, dieselbe in der kürzesten Zeit bewirken zu können. Je mehr nun solcher Verbindungsbahnen von der Grenze nach dem Innern Deutschlands führen, je mehr sich solche der Mitte der Grenz-Defensionslinie in möglichst senkrechter Richtung nähern, um so zuverlässiger ist der jeweilige Schuß der Grenze zu crachten. Ein Blick auf die Karte zeigt, daß der wichtige Theil der Rheingrenze von dem Wiesenfluß bis zur Murg oder die oberrheinische Defensionslinie mit dem Innern des südlichen Deutschlands weder durch einen schiffbaren Fluß, noch durch Kanäle, noch durch Eisenbahnen in Verbindung gesetzt ist. Eben so wenig ist eine Aussicht vorhanden, daß eine solche durch die Thäler der Wiese, der Treisam, der Elz, der Kinzig, der Rench oder der Murg hergestellt werde. Während dem deutschen Mittelrheine schiffbare Flüsse und Eisenbahnen die schnelle Hülfe zuführen, ist demnach einer der schönsten Theile unseres Landes, das fruchtbare rheinische Oberland bei dem jetzt noch bestehenden Vertheidigungssystem

Deutschlands, ohne Hoffnung auf baldige Unterstützung, dem Einfall des Feindes preisgegeben. Unter diesen Verhältnissen tritt die unabwiesbare Nothwendigkeit ein, die in Aussicht gestellte Ostbahn mit ihrer Ausmündung in das Rheinthal so weit nach Süden zu rücken, als durch Vereinbarung mit dem Nachbarstaate, dessen Interessen hinsichtlich des oberrheinischen Schutzes mit den unsrigen in vollkommenem Einklang stehen, nur immer thunlich ist. Es ist daher in strategischer Beziehung bei der vorliegenden Frage die Ausmündung derselben bei Durlach, und um auf dem kürzesten Wege von Wien, München und Stuttgart dahin zu gelangen, die bisherige Heer- und Poststraße über Pforzheim angedeutet. Durch diese Bahn wird der oberrheinischen Defensionslinie, deren rechter Stützpunkt die Festung Rastatt mit ihrem verschanzten Lager, die gleichfalls zu ihrer Besetzung, Armirung und Verproviantirung beschleunigter Zufuhren bedürfen, bildet, wenigstens eine der erforderlichen Verbindungsbahnen mit den rückwärts gelegenen Staaten Deutschlands, wenn auch nur auf ihrem äußersten rechten Flügel, verschafft.

Für den Zug über Pforzheim spricht noch insbesondere die Wichtigkeit Pforzheims, als eines strategischen Punktes, von wo aus gebahnte Straßen nach dem obern und untern Murgthal, nach dem Kniebis und dem Rheinthal führen, wo daher im Falle des Krieges Magazine anzulegen, und wohin Vorräthe aller Art aus dem Innern zu verbringen sind. Sowohl die allgemeinen militärischen Interessen Deutschlands, als die besondern Württembergs und Badens erfordern mithin, daß in dem Bereich der oberrheinischen Grenzvertheidigungslinie eine bis in das Herz von Deutschland führende Ostbahn in thunlicher Bälde zu Stande komme, und, indem sie Pforzheim berührt, nicht unter Durlach und dem Pfingthale ausmünde.

Major v. Türkheim: Ich unterstütze den Antrag des Herrn Geh. Rath's Vogel. Der Herr Geh. Rath v. Reck hat meine Ueberzeugung dahin festgestellt, daß ich die Bahn über Bretten jenem Zug über Pforzheim vorziehen muß; einmal wegen des Kostenpunktes, und dann wegen der größern Leichtigkeit des Transports. Der einzige Grund, welcher mich für die Wahl der

Linie über Pforzheim bestimmen könnte, wäre der von dem Herrn Generalmajor v. Lasollaye bezeichnete strategische Gesichtspunkt.

Ich glaube, daß ein in militärischer Hinsicht so äußerst wichtiger Verbindungsweg nicht einseitig von der Regierung wird bestimmt werden können, sondern diese sich darüber mit der Bundesmilitärcommission wird in's Benehmen setzen müssen. Da wir nun dieser Commission nichts zu befehlen haben, so glaube ich, wird der Antrag des Herrn Geh. Rath's Vogel eher zum Ziele führen, wenn wir die Petition, ohne einer von beiden einen Vorzug zu geben, dem Großh. Staatsministerium übergeben.

Führ. v. Andlaw: Ich unterstütze den zweiten Vorschlag des Herrn Geh. Rath's Vogel, nämlich über beide Petitionen zur Tagesordnung überzugehen, insbesondere auch in der Richtung, die der verehrte Redner selbst bezeichnet hat. Ich glaube, daß allerdings die Gründe, die für Pforzheim sprechen, überwiegend sind, wage es jedoch nicht, mich darüber zu entscheiden, weil ich die Sache noch nicht für spruchreif halte. Eine Ueberweisung beider Petitionen aber scheint eine Art Inconsequenz zu involviren. Der Zweck der Ueberweisung einer Petition an das Gr. Staatsministerium kann doch wohl kein anderer sein, als die Bitte, daß geschehen möge, was das Petikum verlangt. Wenn wir nun beide Petitionen überweisen würden, so würden wir dadurch gegen die Absicht der hohen Kammer ausdrücken, daß die Bahn sowohl über Pforzheim, als über Bretten geführt werden möge. Ich halte also diese doppelte Ueberweisung nicht für zweckmäßig, und glaube nicht, daß die hohe Kammer sich dafür aussprechen werde; es wäre eine *contradictio in adjecto*. Einer der bewährtesten Männer des Fachs hat sich über diesen Gegenstand ausgesprochen; in seinem Vortrage hat die Großh. Regierung gewiß Materialien, die außerordentlich schätzbar sind. Eine Ueberweisung wäre nur eine leere Form, und von leeren Formen bin ich kein Freund. In dem Uebergehen zur Tagesordnung kann für beide Städte nichts Kränkendes liegen, wenn man Dasjenige in Erwägung zieht, was der Herr Geh. Rath Vogel bemerkt hat, daß man die

Sache noch nicht für spruchreif, d. h. nicht für so vorbereitet halte, um eine feste Ansicht auszusprechen, als wäre man berufen, in letzter Instanz zu entscheiden. Für die hohe Kammer liegt in dem Uebergang zur Tagesordnung eine Art von Beruhigung; sie hat sich über die Sache alsdann nicht definitiv ausgesprochen, und wenn seiner Zeit eine Vorlage von Seite der hohen Regierung erfolgt, so hat sie ihren Beschluß nicht anticipirt, sondern steht in einer vollkommen unparteiischen Haltung da. Ich wiederhole daher nochmals den Antrag auf motivirte Tagesordnung, wofür auch ein formeller Grund spricht, nämlich, daß die Enthörung der Petenten nicht nachgewiesen ist.

Staatsrath Rebenius: In der gleichzeitigen Ueberweisung beider Petitionen liegt durchaus kein Widerspruch, in so fern man die Form der Ueberweisung gehörig wählt, und unter entsprechenden Gesichtspunkten geschehen läßt. Ich für meine Person glaube in dieser Sache eine Ueberzeugung zu haben, welche feststeht, so daß ich, abgesehen von dem einzigen, auf die Schwierigkeit des Betriebs auf die Pforzheimer Linie bezüglichen Bedenken, worüber die berührte nähere Untersuchung Beruhigung gewähren soll, gar nicht voraussehe, welche andere Verhältnisse noch zum Vorschein kommen können; allein es ist mir, wie es scheint, nicht gelungen, von dieser meiner Ansicht die Mehrheit der verehrlichen Kammermitglieder zu überzeugen. Für eine Empfehlung der Petition der Stadt Pforzheim kann nur stimmen, wer nach den ihm bekannten Thatsachen die Ueberzeugung bereits gewonnen hat, daß die Linie über Pforzheim den Vorzug verdiene; allein es entscheidet ja eine Ueberweisung nichts, denn die hohe Kammer ist nicht in der Stellung, wie bei Annahme eines Gesetzes; sie spricht nur eine Meinung aus, die nur so viel gilt, als die hohe Regierung sie gelten lassen mag und von welcher sie selbst wieder abgehen kann, wenn sie eines Besseren belehrt werden sollte. Nach den Grundsätzen, die heute geäußert worden sind, kann man nie eine Petition überweisen.

Fzhr. v. Göler d. j.: Ich glaube, daß ein formeller Grund gegen die Ueberweisung, namentlich der der

Stadt Pforzheim, durchaus nicht vorliegt; denn die Stadt Pforzheim hat sich, wie der Herr Berichterstatter bemerkte, an das Großh. Staatsministerium gewendet, und bis jetzt keine Entschließung erhalten. Nach dem bekannten Sprichwort: „keine Antwort ist auch eine Antwort,“ ist dies aber als eine abschlägige Antwort zu betrachten. Es sind daher die formellen Bedingungen vorhanden. Ich glaube, daß der Herr Berichterstatter sehr deutlich auseinander gesetzt hat, wie eine solche empfehlende Ueberweisung zu verstehen sei, und habe wenigstens nicht so viel Phantasie, um mir vorzustellen, daß wir hier eine endliche und definitive Entscheidung über diese Frage abgeben sollen. Wir sprechen nur eine Meinung aus, von deren Werth die Regierung halten kann, was sie will. Im Uebrigen bin ich mit dem Commissionsantrag vollkommen einverstanden; denn ich für meine Person habe eine ganz feste Ansicht darüber, daß alle Gründe für die Richtung des Zugs über Pforzheim sprechen, nicht der Stadt Pforzheim wegen, sondern weil mir nach der Ausführung des Commissionsberichts die Richtung über Pforzheim die beste scheint.

Meine Meinung geht demnach dahin, die Petition der Stadt Pforzheim einfach — und ohne Empfehlung — an das Großh. Staatsministerium zu überweisen, hinsichtlich der Petition der Stadt Bretten aber zur Tagesordnung überzugehen.

Reg. Comm. Geh. Rath v. Marschall: Aus dem Umstande, daß die Stadt Pforzheim auf ihre Eingabe noch keine Antwort erhalten hat, darf nur gefolgert werden, daß die Zeit noch nicht gekommen ist, in welcher eine solche gegeben werden kann. Ich glaube kaum, daß die Pforzheimer selbst eine Antwort erwartet haben; der Zweck ihrer Eingabe war nur der, alle Momente, welche für ihr Interesse sprechen, geltend zu machen.

Geh. Rath Vogel: Nach constitutionellen Grundsätzen kann das Sprichwort nicht gelten: „keine Antwort ist auch eine Antwort.“ Ich glaube, daß die Stadt Pforzheim keine Veranlassung hat, zu fürchten, als werde ihre Bitte nicht berücksichtigt werden. Ich habe durchaus nicht geglaubt, mir einbilden zu können, als ob wir

hier versammelt seien, um eine endliche Entscheidung zu geben.

Ich wiederhole, daß wenn die hohe Kammer sich entschließen sollte, die eine Petition empfehlend zu überweisen und hinsichtlich der andern zur Tagesordnung überzugehen, sie eine so feste Ueberzeugung gewonnen haben müßte, als wenn sie diesen Vormittag noch in letzter Instanz entscheiden müßte.

In der Ueberweisung einer Petition an das Großh. Staatsministerium kann ich nicht eine leere Form erkennen; es gibt keine leere Formen in der Verfassungsurkunde. Ich glaube vielmehr, daß die Ueberweisung einer Petition an das Großh. Staatsministerium ein Act der gewichtigsten Art sein soll, den ich aber bei einer Ueberweisung, wie sie hier vorgeschlagen ist, nicht finde.

Nach meiner Ueberzeugung sollte die hohe Kammer über beide Petitionen zur Tagesordnung übergehen, und diesen Antrag wiederhole ich, aber wie schon gesagt, keineswegs in dem Gedanken, als ob ich die Sache nicht für hochwichtig hielte. Will die hohe Kammer nicht über beide Petitionen zur Tagesordnung übergehen, dann trage ich darauf an, beide Petitionen an das Großh. Staatsministerium zu überweisen, in dem Sinne, nach welchem das Petitionsrecht gegen meine Ueberzeugung sich ausgebildet hat.

Frhr. v. Andlaw: Ist es nicht eine leere Form, wenn man die zwei Petitionen an das Staatsministerium überweist, und damit sagt: hier sind zwei Wünsche die sich widersprechen, wir empfehlen beide, denn wir wissen nicht, für welche wir uns entscheiden sollen?

Geh. Rath Vogel: Meine Antwort hat sich nicht auf eine Aeußerung des Frhrn. von Andlaw bezogen.

Frhr. v. Marschall: Ich erlaube mir mit wenigen Worten den eventuellen Vorschlag des Herrn Geh. Rath's Vogel zu unterstützen.

Eine besondere Empfehlung hinsichtlich der Petition von Pforzheim beizufügen, halte ich nicht für angemessen, glaube vielmehr, daß beide Eingaben gleich zu behandeln sind. Ich muß in dieser Beziehung darauf aufmerksam machen, daß der Herr Berichterstatter selbst anerkannt hat, es beruhe der Antrag auf Empfehlung

des Zugs über Pforzheim nur darauf, wie die Sache sich dormalen verhalte; es soll also darüber nicht unbedingt abgesprochen werden.

Ich gestehe, daß, wenn man den gründlichen Bericht unserer Commission durchliest, die Wage allerdings für Pforzheim zu sinken scheint. Allein es liegen uns die Materialien zu einem definitiven Ausspruche nicht alle vor; es dürften noch andere Momente einwirken, worüber wir zur Zeit nicht im Klaren sind; es sind die technischen Vorarbeiten noch nicht vollendet, es sind die Unterhandlungen mit unserm Nachbarstaate Württemberg noch im Gange.

Diese beiden Momente könnten auf unser Urtheil ganz wesentlich influiren, und wenn wir uns jetzt entschieden für die Richtung über Pforzheim aussprechen, so sind wir nicht sicher, ob wir daran gut thun, ob wir nicht später doch eine andere Ansicht adoptiren werden. Es scheint mir daher angemessen, beide Petitionen einfach an das Großh. Staatsministerium zu überweisen. Der Zweck unserer Verhandlung, zur richtigen Lösung dieser wichtigen Landesfrage beizutragen, ist durch den trefflichen Commissionsbericht, so wie durch die heutige Discussion in der hohen Kammer erreicht.

Geh. Rath v. Reck: Da die hohe Kammer sich mehr mit dem formellen Geschäftsgang beschäftigt hat, und auch der Herr Berichterstatter dormalen nicht tiefer in die Materie eingegangen ist, so muß ich mich begnügen, auch die andere Seite dieser hochwichtigen Angelegenheit hervorgehoben zu haben. In Bezug auf die Form möchte aus der strengen Anwendung der Geschäftsordnung folgen, daß man über beide Petitionen zur Tagesordnung überzugehen habe. Die Praxis ist aber eine ganz andere; wir haben schon weniger wichtige Dinge an das Staatsministerium gebracht, und müssen also auch diese überweisen. Da übrigens die Regierungskommission sich weder für die eine, noch die andere Ansicht ausgesprochen hat, und wir selbst nicht im Besiß vollständiger Materialien uns befinden, also nicht genau in allen Theilen unterrichtet sind, so dürfte sich die hohe Kammer kaum in der Lage sehen, der einen oder der andern Bahn den Vorzug zu geben. Sie

könnte damit später durch vollständige Vorlage zu einem widersprechenden Beschluß veranlaßt werden; es scheint mir daher rathlich, beide Petitionen in gleicher Form zu überweisen.

Staatsrath Nebentus: Ich unterstütze den Antrag des Frhrn. v. Marschall, nicht aber deshalb, weil ich bei meiner Ueberzeugung etwa nicht stehen bleibe, sondern, weil ich die Discussion über Formfragen nicht verlängern möchte, über welche bereits mehr gesprochen wurde, als über die Sache selbst.

Forstmeister v. Kettner: Ich theile die von dem Frhrn. v. Göler d. j. geäußerte Ansicht vollkommen, weil man dadurch am besten über die schon hinlänglich besprochene Formfrage hinwegkommt.

Ich bin überzeugt, daß die Zuglinie über Pforzheim bei Weitem den Vorzug verdient, und erkläre mich daher hiefür ganz entschieden. Wenn wir diese Frage bejahen und nach Pforzheim bauen, so machen wir diese Frage zu einer badischen, und es wird nur die Fortsetzung der Bahn bis zum Eckenweierhof eine gemeinschaftliche Frage werden.

Bei der Abstimmung beschließt die Kammer die Petition der Stadt Pforzheim mit Empfehlung an das Großh. Staatsministerium zu überweisen und ihr des Zusammenhanges der Sache wegen die Petition der Stadt Bretten anzuschließen.

Frhr. v. Göler d. ä. erstattet hierauf Namens der Commission den Bericht über den von der Regierung vorgelegten Gesetzentwurf, die Erhöhung des Schulgeldes betreffend.

Beilage Nr. 296.

Die Kammer beschließt mit Zustimmung der Regierungskommission die Discussion in abgekürzter Form.

Frhr. v. Andlaw: Ich erlaube mir nur zwei Worte über diesen Gegenstand, da über denselben vor wenigen Monaten in dieser hohen Kammer ausführlich verhandelt worden ist. In Folge dieser Berathung hat sich die hohe Kammer damit einverstanden erklärt, daß das Schulgeld erhöht werden soll. Ich habe damals die Minorität der Commission gebildet, und bilde sie heute noch, weil ich mich nicht überzeugen kann, daß

die Folgen einer solchen Erhöhung für den Einzelnen, der sie zu tragen hat, nicht sehr empfindlich sein werden. Ich glaube, daß der Satz von 30 fr. nach dem Gesetz von 1835 das Maximum ist, was man als niedersten Betrag den Gemeinden auferlegen kann. Ich beschränke mich, zu erklären, daß ich von dieser Ansicht nicht abweiche.

Prälat Hüffel: Auch ich will nicht wiederholen, was ich bereits bei der frühern Discussion gesagt habe, sondern nur darauf aufmerksam machen, daß die hohe Kammer bereits die Bitte gestellt hat, daß das Schulgeld von 30 fr. auf 48 fr. erhöht werden möchte. Ich habe die feste Ueberzeugung, die hohe Kammer werde von dem einmal gefaßten Beschlusse nicht mehr abgehen. Die Regierung hat diesen Entwurf darum jetzt vorgelegt, damit wenigstens vom 1. Januar laufenden Jahres den Schullehrern eine kleine Aufbesserung zu Theil werde. Es wird nur sehr wenige Gemeinden treffen, und diejenigen, die es trifft, werden dieses kleine Opfer bringen können.

Geh. Rath v. Reck: Ich muß mich der Ansicht des Frhrn. v. Andlaw anschließen. Nach dem Schulgesetz wurde das Schulgeld regulirt und das Minimum auf 30 fr. festgesetzt, das aber bis auf das Maximum von 2 fl. erhöht werden kann. Nun hat man allenthalben darauf Rücksicht genommen, den Lehrern ein möglichst genügendes Schulgeld zu geben, und nur in armen Gemeinden, wo man wirklich fürchten mußte, daß die Bürger nicht im Stande seien, ein höheres Schulgeld aufzubringen, und die Gemeinde selbst keine Mittel hat, bestimmt, es soll bei dem niedersten Betrag von 30 fr. sein Bewenden haben. Die Zahl dieser Gemeinden ist namentlich im Hochgebirge nicht so gering; es werden daher die dadurch veranlaßten Nachtheile ausgedehnter sein, als man anzunehmen scheint. Zudem wird das erhöhte Schulgeld den Schulbesuch nicht befördern.

Prälat Hüffel: So weit ich die Motive kenne, welche den Regierungserkenntnissen wegen Festsetzung des Schulgeldes zu Grunde liegen, war es nicht allein die Armuth der betreffenden Gemeinden, sondern es waren auch frühere Normen, wornach der geringe Betrag

des Schulgeldes bestimmt wurde. Nach diesen früher bestandenen Verhältnissen hat man sich gerichtet. Manche Gemeinden hatten früher gar nichts bezahlt. Ich halte daher die Einwendung des Herrn Geh. Rathes v. Reck nicht für stichhaltig und wiederhole meinen Antrag, diesem Gesetzentwurfe beizustimmen.

Die Kammer nimmt hierauf den in einem Artikel bestehenden Gesetzentwurf dem Commissionsantrag zufolge unverändert an. Bei der Abstimmung durch nament-

lichen Aufruf wird derselbe ebenfalls mit allen gegen drei Stimmen (Geh. Rath v. Reck, Frhr. v. Andlaw und Frhr. v. Lürkheim) genehmigt und somit die heutige Sitzung geschlossen.

Zur Beurkundung:

Die Secretäre:

Karl Frhr. v. Göler.

F. v. Kettner.