

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Landtags-Zeitung. 1833-1846 1845

361 (1.3.1845) [1.3.1844] [361 und 362]

Drittes Abonnement.

Ein Abonnement besteht aus 125 Nummern und kostet 2 fl. 42 kr.; durch die Post bezogen für Baden 3 fl. 57 kr. Die Bestellungen sind für jedes folgende Abonnement zu erneuern.

Landtags-Zeitung.

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

[Nr. 361 u. 362.] Verhandlungen der II. Kammer der badischen Stände i. J. 1844. [1. März.]

Herausgegeben von den Abgeordneten

Bassermann, Baum, Bissing, Duhl, Gottschalk, v. Hstlein, Mathy, Rindeschwender, Sander, Welcher, Weller und Anderen.

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

155te öffentliche Sitzung der 2. Kammer.

(Fortsetzung.)

Trefurt fährt fort:

In Bezug auf den Verkehr von Norden nach der östlichen Schweiz und die deßfallige Benachtheiligung der badischen Nordbahn und der Seitenstraßen des Oberlandes durch die Bahnrichtung nach Bretten, will der Redner so eben von dem Abg. Bader angeführten, jedenfalls gründlichen Beweisführungen nicht vorgreifen und sich begnügen, zu bemerken, daß seines Erachtens weniger die Richtung der Bahn über Pforzheim oder Bretten, als vielmehr das für jenen Verkehr von Entscheidung sei, ob die württembergische Eisenbahn bis zum Bodensee fortgesetzt werde, oder nicht.

Der Redner hebt sodann wiederholt die gegründete Befürchtung hervor, daß wenn ein Mal die Ostbahn über Bretten nach Bruchsal geführt sei, über kurz oder lang die Seitenbahn von da nach Speier gebaut werde und dadurch der Ostwestverkehr zum großen Nachtheil der badischen Bahn und Mannheims selbst abgelenkt werde. Daß die Mannheimer Petition diese Befürchtung für so völlig unbegründet und unwahrscheinlich halte, wundere ihn hauptsächlich deßhalb, weil dieselbe gleichzeitig eine andere Befürchtung hege, welche ganz offenbar auf viel schwächeren Wahrscheinlichkeitsgründen beruhe, die Befürchtung nämlich, daß nicht bloß eine Seitenbahn von Bruchsal nach Speier, sondern statt derselben eine von Heilbronn über Sinsheim und Wiesloch nach Speier gebaut werden möchte. Den kleinen Verkehr und die Landesindustrie anlangend, weist der Redner mit den Commissionsberichten der ersten und zweiten Kammer auf die offenbar für Pforzheim sprechenden Bevölkerungs- und Gewerbsverhältnisse hin, und in Bezug auf den Kostenpunkt erkennt er zwar an, daß nach den Eröffnungen, welche die Herrn Commissäre der Regierung beim Beginne der Sitzung

machten, die Bau- und Betriebskosten sich etwas höher belaufen dürften, als solche in den Commissionsberichten angeschlagen seien; er glaubt aber, daß selbst unter dieser Voraussetzung die größere Erträglichkeit und größere Gemeinnützigkeit der Richtung über Pforzheim immer noch überwiege, es tröste ihn übrigens hierbei die Erinnerung, daß, als man früher bei Erbauung der badischen Bahn von der zuerst projektirten geraden Linie abweichen wollte, in verschiedenen Punkten, z. B. bei Bruchsal, die Techniker die Schwierigkeiten und Kosten im Anfang viel beträchtlicher veranschlagt hatten, denn nachher, nachdem die Regierung mit der Kammer die Krümmungen der Bahn vereinbart hatte, welche das wahre Interesse des Landes forderte. Er stimmt hiernach für den Commissionsantrag.

Regenauer will nicht mit der Versicherung beginnen, daß er nur das allgemeine Interesse im Auge habe; — er spricht, obwohl Abgeordneter von Bretten, lediglich nach seiner Ueberzeugung und nach den vorliegenden Akten, auch für die in der That gekränkte Interesse seines Bezirkes. Er spricht nicht allein als Abgeordneter, sondern hauptsächlich auch vom Standpunkt des Finanzmannes, als welcher er oft vor dem Heroismus erschrickt, mit welchem Summen von der Kammer in Ausgabe dekretirt werden

Der Redner beleuchtet die vorliegende Frage in staatswirthschaftlicher, technischer, strategischer und finanzieller Beziehung. In staatswirthschaftlicher Rücksicht, welche ihm die wichtigste ist, führt er aus, wie der Reiseverkehr nothwendig dadurch sehr belästigt würde, daß die von Norden kommenden, nach Osten Reisenden, vier Stunden weiter zu fahren haben würden über Pforzheim, als auf der Richtung nach Bretten. Daß der Waarenverkehr in der Richtung von Westen nach Osten vielleicht ein Mal noch bedeutender werden könne, als er jetzt ist, will er zugeben und daß es eine schöne Idee sei, sich einen Waarenzug zu denken vom atlantischen bis zum schwarzen Meer —

allein vor der Hand sei der bei Strasburg in das Vereinsgebiet tretende westöstliche Waarenzug, größtentheils französische Weine, Krapp, Del, baumwollene, wollene und seidene Waaren in ungefährem Betrag von 25,000 Centnern, nicht von der Bedeutung, als man ihn habe darstellen wollen; überhaupt sei für unsern Handel über Strasburg durch die Concurrerzbahn nach Metz nichts zu besorgen, indem für jene französische Produkte der nächste Eingang in das Vereinsgebiet über Strasburg sei — auch nichts von einer Seitenbahn von Speier nach Bruchsal, wenn sie je zu Stande käme. Wenn je etwas zu befürchten wäre, so sei es von dem Weg über Knielingen. Der große Waarenverkehr von Norden nach Süden und Südosten müsse hauptsächlich in's Auge gefaßt werden und in dieser Beziehung führt der Redner aus, wie der Transit in südöstlicher Richtung nach dem Bodensee in unser Oberland durchaus nicht von der Bedeutung sei, wie man von vielen Seiten anzunehmen scheine; der Hauptsache nach, so weit er nämlich von Kehl und Lahr ausgehe, werde er uns aber immer bleiben müssen. Ein Haupttrichtung für den großen Waarenverkehr von Norden her, sei die nach der Donau, und diesen Transport vermittele hauptsächlich Mannheim, und es legt der Redner hier die bedeutenden Handelsinteressen Mannheims, besonders dessen Großhandel mit Colonialwaaren nach dem südöstlichen Deutschland für die Richtung über Bretten in die Waagschale. In Bezug auf den Binnenverkehr schiebt er voraus, daß ihn die Unbilligkeit, mit welcher die dem Bericht angehängten Listen gefertigt seien, unangenehm berührt habe, auch hat er bedeutenden Grund an der Genauigkeit und Richtigkeit mehrerer Angaben zu zweifeln. Daß Pforzheim, wenn die Bahn vier Stunden daran vorüber gieng, zu einem kleinen Landstädtchen herabsinken sollte, begreift er nicht; die dortigen Industriezweige werden durch eine Eisenbahn keinen größeren Aufschwung erhalten können, als sie bereits hätten, denn der glänzende Bestand solcher Stablissemens hänge von ganz andern Bedingungen ab, ebenso würden auch die kleineren Gewerbe eher bedroht als begünstigt durch die allzugroße Nähe einer Eisenbahn. Auf den technischen Punkt übergehend, macht der Redner die großen anerkannten Terrainschwierigkeiten geltend, und in strategischer Hinsicht scheint ihm, daß Bruchsal, zwischen den Festungen Germersheim, Landau und Kastatt gewissermaßen in der Mitte liegend, besser zum Ausmünden der Ostbahn geeignet sein dürfte, als das ziemlich zur Seite liegende Durlach. — Was den finanziellen Punkt betrifft, erinnert er an die zu Anfang der Sitzung vernommenen Eröffnungen, deren Annahme er noch bei weitem für zu

gering hält, jedenfalls sind ihm die bedeutenden Mehrkosten der Bahn über Pforzheim nicht im Verhältniß stehend mit dem, was dadurch erreicht und gewonnen werden solle; das Verlangen, eine Hauptverbindung mit unserer Landesbahn herzustellen, lasse sich auf anderem Wege und billiger realisiren, überhaupt müsse ja die Bahn nicht auf Staatskosten gebaut werden. Der Redner schließt mit der Versicherung, daß er bei sorgfamer Prüfung gefunden habe, der staatswirthschaftliche, technische und finanzielle Gesichtspunkt spreche unverkennbar für die Bahnlinie über Bretten. Deshalb stellt er den Antrag auf empfehlende Ueberweisung der Petition von Bruchsal und Bretten an das Staatsministerium, eventuell aber, alle drei Petitionen zur Kenntnissnahme zu überweisen.

Dahmen ist bei Lesung der Bruchsaler Petition auf die Meinung geführt worden, als müßte deren Verfasser der bitterste Feind dieser Stadt sein, denn es werde darin ein Gespenst hervorgerufen, welches wohl von den Gegnern der Städte Bruchsal und Bretten zu erwarten gewesen; allein nimmermehr hätte er sich träumen lassen, daß die Bruchsaler zu der Besorgniß kommen könnten, Baden werde auf den Gedanken geführt oder dazu gezwungen werden, von Bruchsal nach Speier eine Eisenbahn anzulegen. Sowohl in strategischer Hinsicht, der Festung Germersheim halber, als auch in jeder andern Beziehung, würde er diese Richtung für durchaus unzuweckmäßig halten; er glaubt sogar, die bayerische Regierung selbst würde einer solchen entgegen sein, da sie schwerlich gern zugäbe, daß die aus Württemberg kommende, den östlichen Handel mit dem westlichen verknüpfende Bahn nach Speier käme, und so Ludwigsbafen, für dessen Hebung bisher so viel geschehen und durch die bayerische Bahn noch mehr geschehen solle, brach gelegt werden würde. Schmerzlich hat es ihn berührt, daß die Eingabe der Mannheimer Handelskammer einen Mann so unglücklich behandelt habe, dessen Verdienste, namentlich in Bezug auf die Hebung und Ausdehnung des Handels und der Schiffahrt dieser Stadt, nicht hätten vergessen werden sollen. Der Redner fährt nun fort: Das dritte Material, welches uns vorliegt, ist der Commissionsbericht. Ich anerkenne, daß er Alles, was irgend zu seinem vorgesteckten Ziele führen könnte, so erschöpfend und glänzend als möglich an das Licht gestellt hat. Doch muß ich an unsere Herrn Collegen aus dem Oberlande die Frage richten, worin denn der Nachtheil liegt, den sie in ihrem Verkehr und Wohlstand erleiden werden, wenn die Güter, welche von Norden, von Mannheim, Frankfurt, Mainz, Metz, Calais, Ostende und

Antwerpen kommen, und für das südliche Deutschland bestimmt sind, bei Bruchsal die Eisenbahn verlassen und nicht bei Durlach? Was kann Raistatt für einen Gewinn dabei haben, wenn die Güter von Bruchsal bis Durlach auf unserer Bahn fahren, dort aber den Weg links einschlagen und nach Kanstatt gehen, um auf der nach Ulm und Friedrichshafen (wohl der Schlüsselstein des württembergischen Eisenbahnunternehmens) in die südliche Schweiz verführt zu werden? Das ist mir ein Räthsel (Vader: Wir wollen es lösen.) Man hat gesagt, daß dadurch die Kinzigthalstraße verliere, Ich glaube dieß nicht; der Kaufmann wird seine Güter dahin schicken, wo er Correspondenzen hat. Sind diese Häuser in Kanstatt, so wird er die Güter nicht durch's Kinzigthal schicken, wohl aber dann, wenn jene am Bodensee sind. Der Vortheil seiner Expedition liegt darin, daß die Güter so lang wie möglich auf seinen Namen laufen und ihm dafür rentiren.

Der Redner gibt die Versicherung, daß er sich, ohne die Intention der Regierung zu kennen, stets gegen den Bau auf Staatskosten und die daraus entstehende Vermehrung der Schuldenlast ausgesprochen habe und glaubt, da es für die Alimantation der württembergischen Bahn nothwendig sein werde, mit der Bahn längs des Rheins in Verbindung zu treten, so würde die württembergische Regierung es nicht verschmähen, selbst als Aktionär einzutreten; bei Ertheilung einer Concession werde Baden schon die gehörigen Bedingungen setzen, um keinerlei Nachtheil besorgen zu müssen. Er stimmt für empfehlende Ueberweisung der Petition von Bruchsal und Bretten an das Staatsministerium, ohne indessen die der Stadt Pforzheim davon auszuschließen.

Lichtenauer. Seitdem sich unsere Eisenbahn der von Norden kommenden und theils nach Süden, theils nach Südosten bestimmten Gütern bemächtigte, habe ich Gelegenheit gehabt, mich von dem großen Nutzen des Verkehrs nach dieser Richtung zu überzeugen. Offenburg empfängt jetzt diese Güter durch die Eisenbahn und befördert sie auf den Straßen nach Basel und durch das Kinzigthal an Ort und Stelle. Die Fuhrleute erhalten dadurch einen ununterbrochenen Erwerb, dessen Vortheile den Anwohnern der bezeichneten Hauptstraßen ebenfalls zu gut kommen. Wenn nun die Verbindungslinie über Bretten vor der über Pforzheim den Vorzug erhielte, so wäre der Verlust des erwähnten großen Güterzugs, der zugleich eine bedeutende Personenfrequenz auf der Route von Norden nach Süden zur Folge hat, unwiderrüßlich ausgesprochen. Dieser Verlust betrüge nach dem Urtheil Sachverständiger mindestens die jährliche Summe von 150.000 fl. für diese

Bahn. Allein er würde noch den weiteren Nachtheil einer Verkümmernng des Verdienstes der arbeitenden Klasse im Gefolge führen — und weder das Eine noch das Andere werden Sie, im wohlverstandenen Interesse des Landes, wünschen. Aus diesen Gründen werde ich mit dem Antrag der Mehrheit der Commission stimmen, und zwar um so mehr, weil nach der Erklärung der Regierung die Bahn nicht auf Staatskosten gebaut und betrieben werden soll, also der Kostenpunkt zur Zeit nicht in Betracht kommt. Wenn auch einige Städte im Unterland durch die Zugrichtung über Bretten sich Vortheile versprechen, so sind diese keinesfalls von solchem Belang, daß sie die für das Oberland durch diese Richtung entstehenden großen Nachtheile überwiegen würden, und ich darf wohl erwarten, daß jene Städte, und besonders das glückliche Mannheim, nicht so ungeschwisterlich sein und auf ihre unbedeutenden Erwartungen verzichten werden, um bedeutendere Nachtheile für einen bei weitem größeren Theil unseres Vaterlandes, im Oberland, abzuwenden. Indessen bin ich nicht gegen die Ueberweisung der beiden Petitionen von Bruchsal und Bretten, indem ein Gegenstand von so ernster Natur auch eine allseitige Beleuchtung verdient.

Löffler. Ich bestätige die Wahrheit dieser Rede nach ihrem ganzen Inhalt und schließe mich mit aller Ueberzeugung dem Antrag der Commission an.

Schaaff. Ich theile die Ansicht, daß es sich bei der Concessionsertheilung zu einer Eisenbahn nicht, wie der Abg. Weller meint, um die Constituirung einer Staatssevitut handle, welche Ansicht ich schon früher bei einem ähnlichen Anlaß ausgesprochen habe; allein nichtsdestoweniger theile ich die von dem Abg. Trefurt ausgesprochene und jetzt bestätigte Ansicht, daß wir die Ueberzeugung haben können, es werde die Regierung eine solche Concession ohne ständische Zustimmung nicht ertheilen. Sie würde sie nicht ertheilen, selbst wenn die Verfassung eine solche einseitige Ertheilung nicht verböte, und zwar, weil sie gewiß nicht die große Verantwortung allein auf sich nehmen wollte, sondern sie gerne mit den Abgeordneten des Landes theilt. Ich fürchte deshalb die einseitige Ertheilung einer solchen Concession nicht, wollte mich übrigens im Voraus ausdrücklich dagegen verwahren.

Die mit meiner Ansicht über die Zweckmäßigkeit der Bahnrichtung über Bruchsal und Bretten, welche alle hier zu erwägenden Interessen vermittelt, übereinstimmende gründliche Ausführung der Redner vor mir überhebt mich einer wiederholten Darlegung. Jedoch glaube ich einige Punkte berühren zu müssen, welche bei Ertheilung einer Concession oder bei vorbereitenden Unterhandlungen nach meinem Da-

fürhalten nicht aus dem Auge verloren werden dürfen. Wir müssen stets den Schlüssel zu dieser Bahn in der Hand behalten, und darin liegt die Beruhigung für das Oberland. Wir müssen Herr sein über diese Verbindungsbahn mit Württemberg, Herr über den Fahrtenplan und über den Tarif, es muß uns zustehen, jederzeit eine andere Bahn in die württembergische einmünden zu lassen, sei es wo es wolle, und diesen Punkt darf man bei Unterhandlungen mit der auswärtigen Regierung nicht außer Acht lassen. Ich nehme dies als Grundbedingung an, und würde eher für neue Schulden und den Bau auf Staatskosten stimmen, als darauf verzichten, Herr zu sein über den Anschluß an die Württemberger Bahn. In strategischer Hinsicht wünsche ich, daß man es dahin bringen möge, der Württemberger Bahn dieselbe Spur zu geben, wie die unsrige bereits hat, damit man von Ulm mit dem nämlichen Zug nach Raftatt fahren kann. Wenn man gegen die Aeußerungen in der Eingabe der Mannheimer Handelsinnung Einiges erinnert hat, so muß man auch bedenken, daß manche Angriffe abzuwehren waren und daß die Sache so bedrohlich zu stehen schien, daß man leicht auch etwas die Schranken der Mäßigung übertreten konnte; ich will das auch nicht rechtfertigen, aber meinem Freunde Tresurt will ich doch bemerken, daß seine Ansicht, „man müsse nicht zu große Kapitalien beim Handelsstande in einer Stadt zusammenkommen lassen, das gefährde den kleinen Handel“, ganz irrig ist, — was der Redner weiter ausführt.

Soll. Die von dem Hrn. Minister v. Dusch vorgelegten Rechnungen wegen des größern Aufwandes der Bahnlinie von Pforzheim, im Gegensatz zu der über Bretten, haben mich nicht erschreckt, weil die erstere einen hinreichenden Ersatz für den fraglichen Mehraufwand in sichere Aussicht stellt. Allein die unmittelbar darauf folgende Erklärung, „keinerlei Schulden mehr für Eisenbahnbauten machen zu wollen“, hat mich um so schmerzlicher berührt, als, worauf zum Theil schon hingewiesen wurde, daraus hervorgeht, daß sich wahrscheinlich die Speculation des Wegs nach Osten bemächtigen dürfte. Es wäre eine höchst nachtheilige Speculation und im directen Widerspruch mit den Grundsätzen von 1838, welche das Vaterland von den verderblichen Folgen des Actienschwindels durch den Bau der Bahn auf Staatskosten bewahrten. Ich wünsche zwar auch, wir möchten mit dem Schuldenmachen endlich am Ziele sein, allein ich halte es für unmöglich, denn ich bin überzeugt, daß uns die Gewalt der Umstände und zwar im wohlverstandenen Interesse dieses noch unvollendeten großartigen Communicationsmittels, dazu nöthigen werde. Ich wundere mich, daß sich der Abg. Schaaff so

geneigt zeigt, den Actionärs die Linie und damit zugleich den Schlüssel nach Osten zu überliefern; er scheint aber die hieraus entstehende Gefahr gar nicht in Erwägung gezogen zu haben, was aus seinen strategischen und commerciellen Notizen, die mich nicht befriedigen, hervorgeht, weshalb er denn auch keine Unterstützung von mir erwarten darf. Das von dem Abgeordneten Regenauer angebotene Aequivalent, welches wir in Bretten für die aufgegebene Richtung über Pforzheim finden, genügt mir nicht, und wenn auch einzelne Angaben der Gemeinden des Bezirksamts Pforzheim in der dem Bericht beigelegten Tabelle wegen der Zufuhr von Bodenerzeugnissen nach dem Rheinthale überschätzt sein sollten, so ist dieser Irrthum entschuldbarer, als die Uebertreibung in der Eingabe der Mannheimer Handelskammer. Was aber die Concurrenz der Neckarstraße betrifft, so wird die Handelskammer zu Mannheim dieselbe nicht stören wollen, weil sie ihr ohne Zweifel die gleichen Vortheile, wie die Eisenbahnstraße darbietet, überhaupt läßt sich diese Flußconcurrnz wegen des Unterschieds der Frachtverhältnisse und aus andern nahe liegenden Gründen nicht beseitigen. Ich hätte in technischer und in anderen Beziehungen dem Hrn. Abg. Regenauer noch Manches zu bemerken, allein ich verzichte darauf, weil ich ihn nicht mehr auf seinem Plage erblicke.

Die Anlage der Eisenbahn im Großherzogthum ist eine Staatsanstalt, welche allen Verhältnissen die erforderliche Rücksicht tragen soll, insofern diese Verhältnisse dem allgemeinen Interesse nicht entgegen sind. Ich glaube daher, daß Sie die Gemeinnützigkeit der Eisenbahn, von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, um so entschiedener fordern, weil gerade darum der frühere Plan möglichst schneller und directer Verbindung verlassen und das gegenwärtige System, obschon ungleich kostspieliger, zur Erleichterung des großen und kleinen Verkehrs, folglich auch im wohlverstandenen Interesse des Bahnerträgnisses, wovon Sie sich jeden Monat gewiß mit wahren Vergnügen überzeugen werden, angenommen wurde. Nun hegt aber die Stadt Mannheim Besorgnisse und bittet die Regierung, bei einer Verbindung mit Württemberg der Linie über Bretten den Vorzug zu geben, und begründet ihre Bitte mit dem Versuche einer eben nicht leidenschaftlosen Widerlegung des über diesen Gegenstand erstatteten Berichts in der ersten Kammer. Ich will nicht lange bei dem Inhalte dieser Bitte verweilen, allein zur Steuer der Wahrheit muß ich doch erklären, daß der Herr Berichterstatter auf's ängstlichste bemüht war, die etwaigen Nachtheile aufzuführen, welche der Weg über Pforzheim dem uns Allen am Herzen liegenden Handel Mannheims etwa zufügen könnte, wie

denn dieß auch von dem ausgezeichneten Manne, der nach dem Untergange des Mainzer Stapels die erste Idee zur Gründung des Mannheimer Hafens hervorgerufen und durch die spätere Realisirung desselben sich wesentliche Verdienste um die Wohlfahrt der Schwesterstadt erworben hat, nicht anders zu erwarten war, allein er hat diese vermeintlichen Nachtheile nicht gefunden, dagegen aber auf eine Verbindung aufmerksam gemacht, die aus der Gewährung des Wunsches der Mannheimer Handelskammer unausbleiblich hervorgehen würde, wenn wir nicht bessere Wächter ihres Interesses wären, als sie selbst. Ich erinnere an die Seitenbahn von Bruchsal nach Speyer, welche unter allen Umständen errichtet würde, die fragliche Brochüre mag darüber sagen, was sie will. Es wäre verlorne Zeit, hier gegen diese Seitenbahn etwas anzuführen, denn der Schaden liegt für das Land und für Mannheim auf flacher Hand und ist Ihrem Scharfsinn bei der bloßen Nennung dieser Verbindung eben so wenig entgangen, als er dem Verfasser dieser Brochüre entgehen konnte. Mannheim will durchaus die Straße über Bretten für die Beförderung seiner Güter nach Württemberg, Bayern, nach dem Bodensee und der südöstlichen Schweiz. Dieses Verlangen muß jedoch, wenn es näher untersucht und geprüft sein wird, als leere Besorgniß in sich selbst zerfallen, — denn ist es wohl wegen ein Paar Stunden räthlich, in dieses Begehren einzugehen, Menschen und Güter auf dem kürzesten Wege über die Grenze zu schaffen, dem Nachbar den Transithandel von Norden nach Südost, ohne Kostenersparniß für den Empfänger, in die Hände zu spielen, auf den herrlichen Straßen des Oberlandes und Schwarzwaldes eine Grasweide anzulegen und Friedrichshafen auf den Trümmern von Ludwigshafen zum Stapelplatz der südöstlichen Schweiz zu erheben? Dieß wäre mit einem allzuempfindlichen Nachtheile für die Bahnkasse verbunden, den der Hr. Präsident des Staatsministeriums zurückweisen wird. Man spricht in der oft erwähnten Brochüre auch von einer kürzeren Verbindung zwischen Paris und Wien, durch eine Eisenbahnlinie über Metz, Saarbrücken, Kaiserslautern und Mannheim. Je nun, ich vermag diesen Weg nicht zu sperren und gebe zu, daß er der kürzere ist, allein wenn wir ihn über Bretten nach Württemberg begünstigen, so würden wir das Interesse des Landes offenbar gefährden und die größere Strecke des Verkehrs über Pforzheim und Nehl unwiederbringlich verlieren; wir würden endlich die Fortsetzung der Bahn nach Südosten für die Zukunft absolut unmöglich machen. Uebrigens ist eine directe Verbindung zwischen Paris und Straßburg als ausgemacht zu betrachten, demnach nichts natürlicher, als uns hier anzu-

schließen. Mannheim fordert dabei etwas, was ihm nichts nützen, dem Lande aber zu unberechenbarem Schaden reichen würde, und hegt endlich Besorgnisse, die wahrhaftig nicht vorhanden sind. — Ich gehe nun über auf den Verkehr von Pforzheim selbst. Seine glückliche Lage, die Gelegenheit zur Ausdehnung seiner jetzt schon bedeutenden Industrie, seine Bezugs- und Absatzquellen würden durch die Linie über Bretten auf eine höchst nachtheilige Weise alterirt und seinem Wohlstande ein höchst empfindlicher Stoß versetzt werden. Die Prosperität dieser uralten gewerblichen Stadt, die man gewöhnt war, eine Perle in der badischen Krone zu nennen, würde durch die Beibehaltung ihrer Straße eben so wenig in Frage gestellt, als die andere Linie durch die unmittelbare Störung dieser Verhältnisse etwas gewänne. Man war bisher darauf bedacht, die Verbindung der Wasserstraßen möglichst zu erleichtern. In Pforzheim hat die Natur für diese erleichterte Communication gesorgt, und man würde es unbegreiflich finden, wenn der sich vermöge des großen Holzhandels des Landes hieraus ergebende Vortheil nicht benützt werden sollte. Der Mehraufwand der Pforzheimer Bahn würde nicht allein durch eine größere Einnahme compensirt, sondern es würde sich sogar ein Ueberschuß herausstellen, wenn der fragliche Mehraufwand für die Errichtung der Bahn noch beträchtlicher wäre. Ich verweise in dieser Beziehung auf eine größere Strecke auf unserem Grund und Boden, auf einen dreifachen Personentransport, welcher bei der dichten badischen Bevölkerung und unter Zurechnung der württembergischen Aemter Neuenbürg, Calw, Herrenberg, Leonberg, Nagold und Freudenstadt, eben so wenig bestritten werden kann, als daß der Zufluß der Reisenden von Süden und Westen nach Osten geringer sein soll, als der von Norden. Ich verweise endlich auf die große Gütermasse, welche sich auf dieser Straße bewegt und von der die Hälfte, nämlich der Eigenhandel der Stadt Pforzheim, unserer Bahn entfremdet würde, wenn man sich für Bretten entschied. Meine Herren, wenn geschähe, was Mannheim gewiß nur aus ungegründeter Furcht vorschlägt, so würde man in der That die mörderische Hand nicht sowohl an jenen „Baum in der Pracht seiner Blüthe“, wie sich die Mannheimer Handelskammer ausdrückt, sondern man würde diese frevelhafte Hand an die Blüthe eines dem ganzen Lande angehörigen Gutes legen. Die vorurtheilsfreie Auffassung der von so vielen Seiten vorgetragenen Momente reden der Linie über Pforzheim das Wort, ich bitte sie daher, im wohlverstandenen Interesse des Landes, den Commissionsantrag zu unterstützen.

Gottschalk. Der erste Redner hat gesagt, die Sache sei noch nicht spruchsfrei. Damals wußte ich nicht, ob er Recht habe, oder nicht. Nun aber, da inzwischen so Vielerlei durcheinander gesprochen wurde, muß man sich wahrlich eingestehen: dieser Brei ist noch nicht ausgekocht — mir graust wenigstens ob einer entscheidenden Mixtur. Zuerst sagte der Herr Minister des Auswärtigen: „Es ist uns erwünscht, die Ansicht dieses Hauses zu hören.“ Dabei dachte ich: es wäre doch gut, wenn der Herr Minister immer solchen Antheil an den Petitionen nähme. — Ich fühle übrigens die Pflicht, mich zu allererst gegen dasjenige zu verwahren, was der verehrte Hr. Staatsminister sagte: Es handle sich nur um eine Concession, und da brauche man die Kammer nicht, die Regierung fordere ja kein Geld. Es ist bereits von der andern Seite zugegeben worden, daß in einer so wichtigen Sache die Kammer gehört werden müsse. Schon das Expropriationsgesetz gibt der Regierung auf, uns darüber zu fragen — das Expropriationsgesetz bezieht sich doch wohl nicht allein auf die Hauptbahn von Mannheim bis zur Schweizergränze!

Man hat uns im Eingange der heutigen Verhandlungen darauf aufmerksam gemacht, wie der Zug über Pforzheim so viel mehr koste, als der über Bretten; und doch braucht man kein Geld dazu. Auf der einen Seite sagt man uns: wir brauchen kein Geld, und auf der andern Seite hören wir den jetzigen Vorstand des Finanzministeriums mit einer außerordentlichen Bangigkeit über den großen Geldaufwand sprechen. Dies kann ich mir nicht recht zusammenreimen — denke aber doch, man sollte eine Aktiengesellschaft nicht mit der Unmöglichkeit der Ausführung abschrecken. Ich wünsche auch, daß wir kein Geld dazu brauchen, wünschte eben so, daß wir unser Schuldbuch schließen könnten, und wäre längst damit einverstanden gewesen, dergleichen Bauten an Actiengesellschaften zu überlassen.

Was die Frage betrifft, ob die Bahn über Pforzheim oder über Bretten geführt werden soll, so wäre ich bald mit mir im Reinen, wenn Baden nichts weiter wäre als die Pfalz; dann würde ich auch sagen: Es liegt im Interesse von Mannheim, über Bretten zu gehen. Aber es scheint mir, man habe bedeutend außer Acht gelassen, daß wir über 30 Millionen für die Ausführung unserer Hauptbahn verwenden, — und dieser will man nun einen großen Theil ihrer Frequenz abschneiden. Der dadurch entstehende Ausfall ist, gegenüber dem Mehraufwand für den Bau der Bahn, auch von Erheblichkeit. Ist es darauf abgesehen, der Linie von Paris etwas hülfreiche Hand zu bieten, so vermeine ich doch, obschon ich der guten Stadt Mannheim sehr wohl will, die andern Landestheile ver-

dienen auch Berücksichtigung. Ich behaupte sogar, die Einmündung der französischen Bahn in der Mitte des Landes ist günstiger, indem dann Kebl auch einen Nutzen davon zieht. Der Abg. Weller hat gesagt, die Gegenstände, welche die Pforzheimer Route befahren, seien unerheblich, es wäre nur Holz, Steine und dergleichen; er ist sogar so weit gegangen, daß er glaubte, diese Artikel würden sich in Zukunft der Eisenbahn nicht bedienen. Ich aber sage, sie werden sich derselben bedienen, und sie wird sich gut dabei befinden. Viele Züge werden ohne genügende Ladung sein, und für solche ist es gewiß zweckmäßig, wenn sie, so zu sagen ohne Vermehrung der Kosten, noch nebenbei Etwas eintragen. Die Rente der Eisenbahn wird nur darin bestehen, daß man viel zu führen hat, und wenn viel geführt wird, wird die Tare niedriger gemacht werden können, und so steigert sich die Rente der Bahn. Ich meine denn doch, wir sollten hierin namentlich dem Oberland auch Etwas zu gut thun. Ich frage mich: wie hat man früher die Frequenz berechnet? Man hat gewiß auch auf die Masse der Reisenden von Süden nach Norden gezählt — und diesen muthet man jetzt zu, den Weg über Bruchsal nach Württemberg zu gehen, weil man den von Norden nach Süden Reisenden nicht zumuthen will, über Durlach zu gehen. Der Unterschied beträgt eine Stunde, und wenn ich mir denke, wie sich das Verhältnis in Beziehung auf die Anzahl der Reisenden herausstellen wird, so meine ich, die auf der längern Strecke von Durlach bis an die Schweizergränze wird größer sein, als die der andern.

Der Abg. Regenauer hat Vielerlei aufgezählt, was zu Gunsten der Richtung über Bretten in die Waagschale gelegt werden könne. Es ist mir dabei sehr aufgefallen, daß er seine Berechnungen immer nur auf die Erfahrung bis zum heutigen Tag stützt, ohne im Mindesten einen Blick in die Zukunft zu werfen, ohne die Aenderungen zu berücksichtigen, welche die Eisenbahnen herbeiführen; er hat nicht ein Mal in Betracht gezogen, daß die Güter, welche vom Süden aus dem Oberland und der Schweiz kommen und sich bisher der Achse bedient haben, in Zukunft die Eisenbahn benützen werden. Er hat uns die Menge von Centnern, welche in Mannheim ankommen und nach Süden geführt werden müssen, vor Augen geführt, und nicht ein Mal die Masse von Gütern berücksichtigt, welche von Süden kommen, — und Sie werden doch zugeben, daß die Verkehrsverhältnisse sich kreuzen. Sie kennen den bedeutenden Handel in der Schweiz — Sie kennen aber auch den unseres eigenen Vaterlandes und Sie werden sich überzeugen, daß in Zukunft das Institut der

Eisenbahn immer mehr zunehmen muß. Der Baarenverkehr in der Richtung nach Ulm und in die Gegend von Straßburg wird sich künftig der Eisenbahn bedienen — und man will gar nicht beachten, daß dies auch in die Waagschale gelegt werden muß!

Der Abg. Regenauer hat in gutem Glauben behauptet, daß nur der Zug über Bretten im Interesse des Vaterlandes liege. Nun, das ist ein gefährlicher Punkt; das läßt sich nach meiner Ueberzeugung um so weniger sagen, da ein Mann, der bisher am meisten staatswirthschaftliche Combinationen vorausgesehen, eine andere Meinung ausgesprochen hat, und ich glaube, man dürfte um so eher Gewicht auf seine Ausführung legen, da er, wie der Abg. Dahmen erklärte, schon damals, als die Stadt Mannheim ihre eigenen Interessen noch nicht kannte, ein so guter Prophet war. (Vader. Sehr gut.) Einige wollen sogar Pforzheim damit vertrösten, daß sie sagen, man könne ihnen in Zukunft eine Seitenbahn geben. Eine Seitenbahn kostet auch Geld, und wenn ich insbesondere die Ausführungen einiger Redner berücksichtige, welche die Lust einer Actiengesellschaft bezweifelten, so finde ich, daß der Unterschied in den Kosten vielleicht noch zu unserm Nachtheil ausfallen könnte. Aber weit entfernt, mich auf solche prophetische Höhe stellen zu wollen, daß ich wissen sollte, was für die Zukunft überwiegend das Beste ist, behaupte ich, daß wir gar nicht in der bedrängten Lage sind, uns heute darüber aussprechen zu müssen, und es ist sogar ein Glück, wenn sich die Kammer nicht darüber ausdrückt. Wir haben mit unsern derartigen Beschlüssen noch wenig Glück gehabt; ich erinnere nur an die Richtung der Main-Neckar-Eisenbahn; wir haben uns einstimmig ausgesprochen, daß der Zug bis Lörzach gehen müsse, und wir haben noch nicht ein Mal eine Erklärung, daß die Regierung nur Lust habe, diesen einstimmigen Wunsch der Kammer in Ausführung zu bringen — jedoch bin ich in so fern getrübt, als wir die Mittel einstweilen nicht weiter als bis Sfringen bewilligt haben. Ich meine übrigens, daß wenn wir ein Unternehmen machen, das so sehr die Kraft des Landes in Anspruch nimmt, wie die Eisenbahn, man, um das Beste zu erhalten, auch kleinere Opfer zu bringen im Stande sein soll; bin aber nicht der Meinung, daß wir uns übereilen, wie ich es in der That bezeichnen müßte, denn es sind uns ja heute erst die Materialien an die Hand gegeben worden. Wenn wir die Sache in der Art besprechen, so könnte man uns nachher wieder als Mittel benützen, eine Maßregel zu legitimiren. Es hat keine Eile; bauen wir zuerst unsere Hauptbahn fertig, wir können den Staatsvertrag, den die württembergische Regierung

machen muß, abwarten. Es handelt sich nur darum, ob der Zug über Pforzheim oder über Bretten gehen muß — das Ziel ist immer der Schweizer Hof. Wenn man nirgends anders hin bauen kann, so kann man ja der württembergischen Regierung sagen: baut in Gottes Namen dorthin. Später kann uns die Regierung immer Vorlage machen, und es wird sich zeigen, welcher Richtung wir unsere Zustimmung geben. Wenn wir uns bei einem so wichtigen Schritt, von dem so große Interessen abhängen, jetzt übereilen würden, so trübe uns mit Recht der Vorwurf des Leichtsinns. Ich achte jede Meinung, und glaube, die Zeit wird lehren, daß Nebenius die Sache von dem rechten Standpunkt erkannt hat, wenn er gleich vielleicht in Einigem zu trüb gesehen hat. Mein Antrag geht dahin, daß wir alle drei Petitionen dem Großh. Staatsministerium zur Kenntnißnahme übergeben und den Wunsch aussprechen, man möge uns auf dem nächsten Landtage umfassende Vorlage darüber machen.

Vader erklärt sich entschieden gegen die Richtung über Bretten, und zugleich eben so entschieden gegen Ertheilung einer Concession, denn, möge die Bahn über Pforzheim oder über Bretten geführt werden, so übe sie einen solchen Einfluß auf unsere Hauptbahn aus, daß wir von unserer Seite über die Art des Betriebs u. nothwendig freie Hand behalten müßten, — wenn die Regierung keinen Vertrag erreichen könne, der ihr diese Befugnisse einräume, so wollen wir lieber gar keinen Vertrag und keine Bahn. (Stimmen: Allerdings!) Ob Schulden gemacht werden sollten, oder nicht, werde sich geben — man möge die Bahn allenfalls aus den Ueberflüssen bauen — das Oberland bringe nicht darauf. — Der Redner fährt fort: Ich will nun, obwohl es wiederholt schon geschehen ist, einige Worte für das Oberland sprechen. Ich bitte Sie, nur einen kurzen Blick auf die Verhältnisse dieses Theils des Landes zu werfen; ich muß es um so mehr thun, als dasjenige, was mir sonnenklar ist, Anderen unerklärbar und noch ein Räthsel sein kann. Im Jahr 1838 hat der Abg. Hoffmann in seinem Bericht dargethan, wie groß die Nachtheile sind, welche durch eine Eisenbahn von Mannheim bis Basel dem ganzen südöstlichen Theil des Landes zugehen werden; beide Kammern haben deshalb in einer Adresse die Regierung gebeten, dahin zu wirken, daß diese Nachtheile für das Oberland möglichst beseitigt würden. Drei Jahre später hat ein in der württembergischen Kammer erstatteter Bericht diese Besorgnisse nicht nur bestätigt — sondern sie sind auch mittlerweile schon theilweise in Erfüllung gegangen. Der Abg. Trefurt hat gesagt, es hänge alles davon ab, ob die Bahn von der badischen Grenze nach Ulm und von Ulm nach Friedrichshall gebaut werde oder nicht.

Man sagt ferner, es werde für das Oberland gleichgiltig sein, ob die Rheingüter über Pforzheim oder Bretten nach Württemberg übergehen, sie kämen dem Kinzigthal in keinem Fall zu gut, und der Abg. Regenauer hat ausgeführt, daß jetzt schon dieser Güterverkehr, nämlich der Zug der Rheingüter durch das Kinzigthal, sehr unbedeutend sei. Was nun den Bau der württembergischen Bahn betrifft, so ist eben ungewiß, ob er stattfinden wird, und in welcher Linie. Gegenwärtig ist, wenn man den Nachrichten in öffentlichen Blättern trauen darf, wieder eine Richtung vorgeschlagen, wodurch die ganze Linie um 10 bis 15 Stunden verlängert würde. Was der Abg. Regenauer gesagt hat, gebe ich zu; es ist notorisch, daß sich diese Verbindungsstraße nach dem Bodensee mit der württembergischen Straße über Stuttgart und Kanstadt in einem Kampfe befindet; es ist mir auch eine klare Sache, daß, wenn man jene Verbindungsstraße noch kürzer macht, als sie gegenwärtig ist, wenn man über Bruchsal geht statt über Bretten, also jene Verbindungsstraße noch um 6 oder 8 Stunden abkürzt, man der Kinzigthal-, Höllensteig- und Rheinthalsstraße die Concurrnz erschwert; was dort eine Erleichterung ist, wird hier eine Erschwerung, und ich begreife nicht, wie man es räthselhaft findet, wenn Jemand sagt, der Zug über Bruchsal und Bretten sei für das Oberland nachtheilig. Mir ist es ein Räthsel, wie man dieß nicht begreifen kann. — Jedenfalls ist es unsere Aufgabe, die Concurrnz auf dieser inkändischen Straße möglich zu machen, so weit es unter Umständen geschehen kann. Wenn aber auch unter den gegebenen Umständen die Kinzigthal- und Höllensteigstraße nicht mit den württembergischen Straßen concurriren könnten, so läge darin kein Grund, deshalb diesen noch den Waarenzug zu erleichtern. Die Kinzigthalstraße wartet und hofft auf bessere Frequenz und Verkehrs-erleichterung durch Rektifikationen und Anlagen von Straßen; sie erwartet und hofft ferner, daß, wenn die projectirten Correctionen nicht hinreichend sein sollten, in der Folge, wenn auch erst in späterer Zukunft, auf eine Eisenbahn durch das Kinzigthal, das Rheinthal hofft das Gleiche, wo die Aussicht wohl nicht so fern ist, — und sollen wir für alle diese Eventualitäten diesen Bewohnern die Hoffnung abschneiden, soll man ihnen für alle Zeiten erschweren, mit den württembergischen Straßen zu concurriren? Hören Sie auf die Klagen vom Schwarzwald, von der obern Rheingegend, über den traurigen Zustand des Verkehrs, wie er sich in neuester Zeit dort gestaltet hat. Sie werden jener Gegend nicht auch noch die letzte Hoffnung zu einem künftigen Aufblühen nehmen wollen. Das Schlimmste, was Sie thun könnten, wäre, wenn Sie die Sache in *suspensio* ließen;

dann wird der Staatsvertrag abgeschlossen, und die Regierung sagt: „wir können nicht mehr anders“ — und wenn die Kammer auch nicht beitreten sollte, so hat die Regierung ein anderes Mittel — sie löst die Kammer auf, und sucht die Zustimmung einer andern Kammer zu erhalten. Ich sage: Wer die Ueberzeugung hat, welche ich habe, der spricht sich heute entschieden für Pforzheim aus.

Staatsminister v. Böckh weiß kein Wort von einer Intention Württembergs, die Brettener Bahn bauen zu wollen, und kann mit voller Ueberzeugung sagen, daß er auch nicht eine Spur von einer solchen Erklärung vernommen; häufig wisse man in Rastatt mehr als in Ettlingen und in Freiburg dreimal so viel als in Karlsruhe — und so sei es auch in der Ständeversammlung.

Bassermann. Ich glaube, es ist ein großer Irrthum von Seiten der Oberländer Abgeordneten, wenn sie glauben, es habe irgend einen Einfluß auf ihre Gegend, ob die württembergische Bahn in Bruchsal oder Pforzheim mündet. Der Abg. Bader gibt selbst zu, daß jetzt, wo eine Eisenbahn bis Offenburg geht, die Kinzigthalstraße wenig Frequenz habe, daß sie im Kampfe begriffen sei mit den württembergischen Straßen; also der beschwerliche Weg zur Achse von Bruchsal bis hinauf nach Friedrichshafen concurrirt jetzt schon mit der Bahn bis Offenburg und mit dem Weg von Offenburg zur Achse; wenn Württemberg von Stuttgart nach Friedrichshafen eine Eisenbahn baut, was im Plan liegt, so wird der Kampf um so sicherer und vollständiger entschieden sein. Dadurch also, daß wir die Bahn bei uns eine Zeitstunde früher oder später von der Hauptbahn ablenken, wird nicht ein Quentchen mehr in die Waagschale gelegt, und wenn man es Württemberg unmöglich machen will, mit unserer Bahn zu concurriren, so sage man offen: man wolle gar keine Bahn. Allein dieß ist, glaube ich, gar nicht der Erwägung einer Versammlung wie wir sind, würdig — Ich sage, wir können die geographische Lage unsers Großherzogthums nicht ändern. Ich habe die Karte vor mir. Der Weg nach Friedrichshafen geht durch das Großherzogthum Baden in einem spitzen Winkel, und durch Württemberg macht er die kürzere Linie, die Diagonale. Ob sie nun von Offenburg oder Freiburg links einmündet, ändert an diesem Begunterschied gar nichts.

(Schluß folgt.)