Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

50. Sitzung (31.08.1842)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

Visual Library

L. öffentliche Sitzung der zweiten Kammer der Landstände.

Karlsruhe, den 31. August 1842.

In Gegenwart der Herren Regierungs-Commissäre Staatsrath und Ministerialpräsidenten Frhrn. von Rüdt und Ministerialrath Frhrn. von Marschall; so wie sämmtlicher Mitglieder der Kammer, mit Ausnahme der Abgeordneten Junghanns, Kuenzer und Regenauer.

Unter dem Vorsitze des Präsidenten Bekk.

Das Secretariat zeigt als neue Eingabe an, eine Petition des Nikolaus Conrad von Sulzbach, Amtsbezirks Mosbach, Rechtsstreit mit Altvogt Müller und Schwab hinsichtlich seines Vermögens betreffend.

Platz übergibt eine Petition des vormaligen Gendarmerie-Brigadiers Adam Friedrich Haas von Wertheim, Wiederanstellung betreffend.

Beide Eingaben werden an die Petitionscommission zum Bericht verwiesen.

Staatsrath Frhr. von Rüdt eröffnet, daß da ungeachtet der angestrengten Thätigkeit der beiden Kammern die Geschäfte bis auf den heutigen Tag nicht hätten beendigt werden können, und auch inzwischen noch weitere Vorlagen nothwendig geworden, er ermächtigt sei, die Kammer in Kenntniß zu setzen, daß Seine Königliche Hoheit der Großherzog den Schluß des Landtags bis auf Weiteres zu verschieben geruht hätten.

Die Tagesordnung führt nun auf die Diskussion des Commissionsberichtes über die von der Regierung vorgelegten Nachweisungen, den Bau der Eisenbahn betreffend.

Die Commission stellt folgende Anträge:

„1) mit Einschluß des von den früheren Verwilligungen am letzten Dezember 1841 noch vorhanden gewesenen Creditrestes zu 162,797 fl. für die laufende Budgetperiode 6,322,399 fl. zu bewilligen;

2) an die Großherzogliche Regierung die Bitten zu stellen:
   a. in dem Orte Renchen einen Haltpunkt zu errichten;
   b. in der Section XII. vom Isteiner Klotze an die Linie nach Lörrach zur Ausführung zu genehmigen;

3) die Petition der Gemeinden des Renchthales, den Bahnhof in Appenweier betreffend, mit dem Wunsche an das Großherzogliche Staatsministerium zu überweisen, die Einrichtungen für den Bahndienst in dem Umfange herstellen zu lassen, daß sie der auf dieser Station nach der Lage des Orts zu erwartenden bedeutenden Concurrenz genügen, und da hier in der Regel zwei Wagenzüge zusammen kommen werden, welche ihre Ladung gegen einander auszutauschen haben, die Anordnung zu treffen, daß zwei Wagengeleise bedeckt werden."

Bader bemerkt berichtigend, daß auf Seite 456 des Berichts unter Nr. 5 noch der Ort Kork einzuschalten sei.

Nachdem der Präsident die Diskussion im Allgemeinen eröffnet hatte, äußert

Bassermann: Ich erlaube mir über einen technischen Punkt des Baues der Eisenbahn zu sprechen.

Das Kyanisiren des Holzes für die Schwellen kostet bekanntlich eine sehr bedeutende Summe. Dieses Kyanisiren geschieht mittelst Quecksilber und Supplemat, wovon das Pfund über 2¼ fl. kostet, und es fragt sich, ob man nicht diese große Summe, die sich auf der ganzen Bahn

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

auf einige 100,000 fl. belauft, zum großen Theil ersparen könnte? Es wäre dieß gewiß ein schöner Gewinn, und eine Entdeckung, die man vor zwei Jahren in Frankreich machte, dürfte uns das Mittel an die Hand geben, diese Ersparniß wirklich zu bewerkstelligen. Es hat nämlich dort ein gewisser Dr. Boucherie nach mehrjährigen Versuchen die Erfahrung gemacht, daß man das Holz auf eine ganz einfache Weise mit einem Gegenstand weit wirksamer durchdringen kann, als dieß bei dem Verfahren mit Quecksilber geschieht, die fast nichts kostet, und den Stamm eben so gut oder noch besser gegen Fäulniß schützt als selbst das Quecksilber. Das Verfahren besteht darin, daß man die Stämme, wenn sie noch in ihrer Lebenskraft sind, besonders im Spätsommer an der Wurzel absägt, und während noch Blätter und Aeste sich daran befinden mit dem untersten Theil in eine Flüssigkeit setzt, die verschieden ist, je nach dem Zweck, den man erreichen will. Um das Holz gegen Fäulniß zu schützen, setzt dieser Mann solches in eine Flüssigkeit von Holzessig, der fast nichts kostet, indem er bei den Kohlenbrennereien gewonnen wird. Dieser Holzessig wird vermöge der Lebenskraft, die in dem Baum noch thätig ist, in 3 Tagen mit großer Raschheit übertragen und bis an den höchsten Gipfel hinaufgezogen, so zwar, daß wenn man an dem Gipfel einen Zweig durchsägt, man findet, daß wirklich bis dorthin der Holzessig mitgetheilt wurde Diese Erfindung hat der Dr. Boucherie der französischen Akademie mitgetheilt, die eine Commission zu deren Prüfung niedersetzte, bestehend aus den tüchtigsten Männern, wie zum Beispiel Arago und Dumas. Diese Commission hat die fragliche Erfindung als eine der größten in neuerer Zeit gepriesen und der französischen Regierung gerathen, bei dem Schiffbau und Eisenbahnbau kein anderes als ein auf diese Weise präparirtes Holz zu verwenden. So viel ich weiß, ist auch dieser Rath von der französischen Regierung bei einzelnen Bauten schon befolgt worden, und meines Wissens geschieht es auch versuchsweise in Belgien. Es wäre deßhalb wünschenswerth, daß wir auch auf unserer Bahn dieselbe Erfahrung anwendeten, und da es schon zwei Jahre sind, daß man in jenen Ländern den Versuch machte, so wird es ein Leichtes seyn, sich über den Erfolg dieses Versuchs zu vergewissern, und also einen vielleicht sehr bedeutenden Vortheil nicht bloß für den Eisenbahnbau, sondern auch für alle künftigen Bauten zu erreichen.

Ministerialrath Frhr. v. Marschall. Die Kammer darf überzeugt seyn, daß wir auf alle diese Erfindungen von selbst aufmerksam sind. Zu Ersparung der großen Kosten, die das Kyanisiren veranlaßt, werden gegenwärtig nur noch die Querschwellen, nicht mehr aber die Langschwellen kyanisirt. Auch wird untersucht, ob nicht das Kyan durch einen wohlfeileren Stoff ersetzt werden könne. Außer dem eben dargestellten Verfahren kam auch noch ein anderes zur Sprache, nämlich das Durchdringen des Holzes mit Creosot. Die nöthige Erfahrung kann jedoch nur sehr langsam gemacht werden, weil sich erst nach Verfluß eines längeren Zeitraums sagen läßt, ob wirklich der Stoff Das erreicht, was man davon erwartet. Es ist aber immer gut, alle möglichen Versuche zu machen, damit wenigstens unsere Nachkommen den Vortheil vielfacher Erfahrungen erhalten.

Posselt: Ich bin vollkommen überzeugt, daß die Regierung es sich wird angelegen seyn lassen, diese verschiedenen Methoden, die man in Vorschlag bringt, um der Fäulniß des Holzes mehr Widerstand zu leisten, einer genauen Prüfung zu unterwerfen.

Das zweite Mittel, dessen der Herr Regierungs-Commissär erwähnt hat, stimmt ungefähr mit dem von dem Abg. Bassermann genannten überein. Es ist aber noch ein anderer Vorschlag gemacht, dessen ich Erwähnung thun will, ohne in die chemischen Verhältnisse weiter einzudringen. Die reine Holzfaser widersteht der Fäulniß sehr lange, und der Zweck der Kyanisirung mittelst Creosotdurchdringung, oder mittelst Holzessigsäure besteht darin, den Extractiv-Stoff zu zerstören und zu verwandeln, denn dieser Extractiv-Stoff hat die Neigung, in Fäulniß überzugehen, und die vegetabilische Faser mit hinein zu ziehen. Um dieß zu beseitigen ist einer von den bei dem Bahnhof in Heidelberg beschäftigten Technikern auf einen Gedanken gekommen, der mir als sehr einleuchtend vorkommt, von dem ich aber nicht weiß, ob er schon an die Regierung gebracht worden ist, oder nicht. Es haben sich dort nämlich zu verschiedenen malen große Massen von abgängigem Schwellen-Holz aufgehäuft, die einer Versteigerung ausgesetzt wurden, und wie es sonst bei solchem

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

zu keinem andern technischen Gebrauche dienlichen und in großer Menge vorhandenen Holz geht, es wurde unter dem wahren Werthe verkauft. Der Verwaltung war das Holz zum Ueberfluß da, und es war viel davon verfault. Hier ist nun jener Techniker auf den Gedanken gekommen, dieses Holz dazu zu verwenden, um die Schwellen und Schienen damit in den Zustand zu setzen, daß sie der Fäulniß weniger unterworfen sind, nämlich luftdichte Behälter zu bauen, das so zu behandelnde Holz in diese Behälter aufzuschichten, mit den dort befindlichen Dampfmaschinen sehr expantirte Wasserdämpfe einzuleiten, und damit dem Extractiv-Stoff eine solche Richtung zu geben daß die reine Holzfaser übrig bleibe. Da nun das wohlfeile Brennmaterial da war und unter dem Preis verkauft wurde, so erscheint mir dieser Vorschlag sehr beachtenswerth, und ich wollte deshalb desselben nur mit wenigen Worten erwähnen. Es kommen solche Fälle noch häufig auf unserer Eisenbahn vor, und es bedarf nur eines kleinen Versuchs. Das Kyanisiren in Heidelberg habe ich selbst gesehen, und es wurde dort eine Quantität Werkholz von gleicher Trockenheit auf der einen Seite kyanisirt auf der andern aber nicht kyanisirt aufeinander geschichtet und der Witterung ausgesetzt. Nach Verlauf von einigen Monaten wurde dieses Holz umgeworfen, und da fand es sich, daß das kyanisirte Holz nicht eine Spur von dem Einfluß der Witterung zeigte, während das nicht kyanisirte Holz schon zu verfaulen anfieng. Dieß ist schon ein deutlicher Beweis von der Güte des Kyanisirens und es ließe sich daher wohl auch ein Versuch mit der andern Methode machen.

Vogelmann: Sobald das von dem Abg. Bassermann bezeichnete Verfahren des Dr. Boucherie bekannt wurde, hat die Centralstelle des landwirthschaftlichen Vereins sich in einem Schreiben an die Forstdomänendirection gewendet und dieselbe ersucht, sie möchte Versuche anstellen. Die Forstdomänendirektion hat darauf geantwortet, daß solche Versuche schon angeordnet seien, und zwar in verschiedenen Landestheilen und an verschiedenen Punkten, und sie werde, wenn sie bestimmte Erfahrungen darüber habe, solche veröffentlichen. Sie entnehmen hieraus, daß dieses Verfahren bereits die Aufmerksamkeit der Regierung in Anspruch genommen, und dieselbe nicht versäumt hat, auch ihres Orts solche Erfahrungen zu machen.

Bassermann: Ich muß bei dieser Gelegenheit noch eines andern Umstandes erwähnen, indem die verschiedenartige Flüssigkeit, die man in den Stämmen aufsteigen läßt, nach Dr. Boucherie das Holz auch großen Theils vor dem Verbrennen schützen soll. Es wäre also wohl der Mühe werth, auch hiemit Versuche anzustellen.

Posselt: Es ist auch noch ein weiterer Grund, der die Regierung auffordern wird, wo möglich ein Mittel zu finden, wodurch das Kyanisiren unnöthig wird. Wenn nämlich das Holz so lange gelegen hat, daß es anfängt, faul zu werden, und nicht mehr den gehörigen Widerstand leistet, so muß es in größeren Massen zur Veräußerung gebracht und bei Gelegenheit der hier stattfindenden Auflösung des Quecksilbers giebt es sehr schädliche Quecksilberdämpfe, denen ebenfalls in der anderen Weise vorgebeugt werden kann.

Bissing: Es ist doch wohl eine ausgemachte Sache, daß die ganze Eisenbahnstrecke von Frankfurt bis zu der Schweizergränze ohne alle Unterbrechung als ein Ganzes dem Verkehr geöffnet werden muß. Um dieses zu erreichen, ist vor Allem nothwendig, daß auf der ganzen Strecke eine und dieselbe Breite des Geleises vorhanden sei. Wie bekannt, hat indessen unsere badische Bahn ein um ½ Fuß breiteres Geleise, als alle übrigen in Deutschland; würde nun die hessische Bahn von Frankfurt bis zur Einmündung in die badische Bahn ein engeres Geleise erhalten, so würden die größten Unbequemlichkeiten im Verkehr eintreten, es müßten besondere Bahnhöfe errichtet, es müßte besonders auf- und abgepackt werden und in strategischer Hinsicht würde gleichfalls eine große Inconvenienz herbeigeführt. Ich glaube voraussetzen zu dürfen, daß die Regierung nur unter der Bedingung in die Fortsetzung der Bahn nach Hessen einwilligt, wenn eine und dieselbe Breite des Geleises bis Frankfurt hergestellt wird.

Ministerialrath Frhr. v. Marschall. In dem Vertrag, den wir mit Hessen abgeschlossen haben, ist die Bedingung enthalten, daß die Bahnen die gleiche Geleisweite erhalten sollen. Allerdings wäre es wünschenswerth, wenn in ganz Deutschland nur eine Spurweite bestünde. Unbedingt ist es aber nicht nothwendig, denn es kann ein und derselbe Bahnhof dennoch für Bahnen verschiedener Geleisweite benützt, nämlich eine dritte Schiene zwischen

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

das breitere Geleise gelegt werden. Die badische Regierung hat übrigens mit gutem Grunde eine größere Spurweite gewählt, weil nach dem Urtheil der competentesten Techniker eine vollkommen tüchtige Maschine für eine geringere Spurweite nicht zu bauen ist. Wie wir den Bau anfiengen, hatten wir übrigens auch noch wenig Anhaltspunkte in Deutschland. Die Taunus-Eisenbahn hatte eine Spurweite von fünf Fuß wie auch die Elsässerbahn und Preußen hatte die Spurweite von 4 Fuß 8½ Zoll einstweilen auf dem Papier festgestellt. Nachdem aber die besten englischen Techniker bemerkt haben, daß diese Spurweite nicht genügend sei, um angemessene Maschinen zu bauen, mußte man voraussetzen, daß man später in Deutschland überhaupt die größere Spurweite wählen werde. Wir glaubten also eher Gefahr zu laufen, mit anderen Bahnen nicht gleichförmig zu werden, wenn wir uns zu einer geringeren Spurweite entschlössen. Die Spurweite der Taunus-Eisenbahn konnten wir nicht wählen, weil diese allein da stand und man sie auch für zu klein erklärte. Gegenwärtig wird freilich eine gleichförmige Spurweite für Deutschland gewünscht, zugleich aber auch anerkannt, daß die gewöhnliche Spurweite von 8′ 8½″ für englische Maschinen zu klein, wenn auch vielleicht für Maschinen nach dem amerikanischen System hinreichend sei. Nach den neueren Erfahrungen aus Oestreich ist indessen anzunehmen, daß diese letzteren Maschinen den englischen nicht gleich kommen. Wir haben in dieser Angelegenheit seiner Zeit das gethan, was die Vorsicht gebietet und werden es nie zu bereuen haben. Ich hege die Hoffnung, daß unsere Spurweite als die anerkannt bessere sich mehr und mehr in Deutschland verbreiten werde.

Baum. Während des kurzen Zeitraums, den ich in diesem Hause zuzubringen die Ehre habe, hörte ich bei verschiedenen Gelegenheiten den einen oder andern Redner zu Gunsten seiner Vaterstadt oder seines Wahlbezirkes sprechen; ich muß heute dasselbe thun. Glauben Sie mir aber fest, es geschieht nur, weil ich die innige Ueberzeugung habe, daß hier das Wohl des Landes mit dem meiner Vaterstadt Hand in Hand geht; ich will nämlich die hohe Kammer bitten, sich dahin auszusprechen, daß die Eisenbahn bei ihrer Fortsetzung von Offenburg nach Freiburg über Lahr geführt werde. Was den Weg selbst anlangt, so ist jetzt die Bahn ausgesteckt in gerader Richtung von Oberschopfheim oder Friesenheim durch Dinglingen nach Ringsheim ꝛc., so daß ein Stationsplatz nach Dinglingen käme. Von diesem Platz aus ist eine Seitenbahn projektirt nach Lahr. Wenn meine Bitte in Erwägung gezogen wird, so sind zwei Richtungen möglich. Die eine liefe von Oberschopfheim weg durch die Thälchen einiger angeschwemmten Erdlager in gerader, ganz kurzer Linie nach Lahr und von da ohne irgend eine Schwierigkeit zwischen Mietersheim und Dinglingen hindurch nach Ringsheim. Ob diese Linie schon gehörig ermittelt und gemessen ist, kann ich nicht angeben, es wäre jedenfalls, wenn sie ausführbar ist, die kürzeste. Die andere Linie wäre, unter ungefährer Beibehaltung der bereits vermessenen, folgende: man würde von Friesenheim aus etwas näher rheinwärts bis zur Schaller'schen Mühle in Dinglingen in gerader Richtung fahren, aber so, daß die Bahn unterhalb dieser Mühle, zum Theil um den Bogen weiter zu sprengen, zum Theil weil besser unterhalb als oberhalb eines Wasserwerkes gebaut wird, südlich von Dinglingen nach Lahr einbiegen und dann in gerader Linie bis dahin gelangen. Auf derselben Bahn würde man wieder bis beinahe nach Dinglingen herausfahren und sodann in gerader Linie landauf nach Ringsheim bauen. Welche von beiden Linien den Vorzug verdient, vermag ich nicht zu unterscheiden. Jedenfalls ist bei der zuletzt genannten durchaus kein technisches Hinderniß vorhanden. Darüber haben sich schon mehrere Techniker bestimmt ausgesprochen. Meine Herren, die städtischen Behörden haben deßhalb schon eine Petition bei der großherzogl. Wasser- und Straßenbaudirection und der Lahrer Handelsstand eine solche bei dem großherzogl. Ministerium des Innern eingereicht; es scheint aber, da weder in der Regierungsvorlage, noch in dem Kommissionsbericht davon Erwähnung geschah, vielleicht aus innern Gründen keine Rücksicht darauf genommen worden zu seyn. So viel kann ich übrigens nochmals bestimmt versichern, daß der Ausführung meines zu stellenden Antrags kein technisches Hinderniß im Wege steht. — Man ist bei Bestimmung der Richtung der Bahn durch's ganze Land vielfach von den frühern Ansichten abgegangen. Ich will nur daran erinnern, daß man die Bahn näher

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

an's Gebirg legte, daß Bruchsal und Durlach (von Heidelberg nicht zu sprechen) direkt damit in Verbindung stehen, daß man den Umweg nach Ettlingen beliebte und anstatt in der Niederung zu bleiben, nach Freiburg bauen will, endlich daß man nun der Richtung nach Lörrach den Vorzug gibt. Gegen alle diese Abänderungen früherer Ansichten habe ich nicht das Geringste zu bemerken, im Gegentheil, ich freue mich darüber, daß diese Städte mit der Bahn in Verbindung gesetzt wurden und werden, es soll mir dieß Bürge dafür seyn, daß man ebenfalls auf Lahr Rücksicht nehmen wird, besonders wenn der Kostenpunkt, was ich später ausführen werde, ganz unbedeutend ist. Meine Herren! Sie kennen den merkantilischen Werth von Lahr zu gut, als daß ich Ihnen hierüber nähere Erläuterungen zu geben nöthig hätte. Bedenken Sie die Ein- und Ausfuhr unserer Tabak- und Cichorienfabriken, unserer Band-, Cartonnage, und Siamoisfabriken, und wie diese Institute alle heißen. Bedenken Sie aber ferner, um, was weniger bekannt ist, nur von einem Industriezweig, der Leinenweberei zu reden, daß jedes Jahr 60,000 Centner zum Theil selbst fabrizirte, zum Theil im Schutterthale aufgekaufte Leinwand ausgeführt wird und Sie können sich einen Begriff davon machen, daß es nicht allein für unsere Stadt, sondern namentlich für den Staat als Eisenbahn-Entrepreneur von Wichtigkeit seyn muß, die Eisenbahn über Lahr zu führen. Was nun den Kostenpunkt anlangt, so müssen wir zuerst das anführen, was, wenn Lahr nicht berührt wird, aufgewendet werden muß, und besonders auch die Kosten der bereits ausgesteckten Seitenbahn in's Auge fassen. Es muß gebaut werden: 1) Die Strecke von Dinglingen nach Mietersheim. 2) Die Strecke der Seitenbahn nach Lahr. 3) Ein Stationshof in Dinglingen. 4) Ein solcher in Lahr, weil doch gewiß eine Post in Lahr bleiben muß, selbst wenn auch die Post in Dinglingen nicht eingeht. Es bleibt also jedenfalls der Schienenweg von Dinglingen nach Lahr, welchen man beim Herausfahren aus Lahr wieder beinahe vollständig benutzen kann. Der Weg von Dinglingen nach Mietersheim fällt weg, dagegen wird diese Strecke an dem Ende der von Lahr kommenden Bahn angebracht werden bis Mietersheim, so daß durchaus nicht mehr Terrain angeschafft werden muß, als im andern Falle. Ferner fällt die Post und der Stationshof in Dinglingen ganz weg; diese Kosten werden gespart; die Wasserbauten über den Schutterfluß bei Dinglingen sid wohlfeiler, weil sie unterhalb dem Mühlwerk anzubringen wären, während sie im andern Falle oberhalb dieser Mühle placirt würden, was beim Eisgang besonders zu berücksichtigen ist. Aber selbst wenn denn Lahr ganz von dem Verkehr abgeschnitten werden und nicht einmal eine Seitenbahn erhalten sollte, so machen die Kosten des Führens der Hauptbahn nach Lahr höchstens 100 — 150,000 fl. mehr aus, als wenn die Bahn gerade in's Oberland führt ohne Verbindung mit Lahr. Ich frage Sie, meine Herren, was ist dieß für eine unbedeutende Summe, wenn man die Gesammtkosten von 16 — 18 Millionen bedenkt? Ich frage aber noch weiter, was kostet die Bahn mehr, um dieselbe näher an Bruchsal vorbei zu führen, um dieselbe nach Ettlingen zu bauen? Wissen Sie wohl, daß, wenn man die Eisenbahn nicht nach Freiburg führen, sondern in der Niederung bleiben wollte, die Kosten derselben nach der Berechnung des Comerzienrathes Newhouse in Mannheim drei Millionen weniger betrügen? Wenden wir nicht wegen Lörrach 660,000 fl. auf? Ich frage Sie, meine Herren, wäre es billig und gerecht, die Stadt Lahr ganz stiefmütterlich zu behandeln? Bedenken Sie ferner, daß unter allen Städten des Landes, Lahr, nächst Pforzheim und Mannheim, nicht verhältnißmäßig, sondern der Summe nach die meisten direkten und indirekten Steuern bezahlt, daß es also an dem Mehraufwand für Freiburg mehr bezahlen muß, als Freiburg selbst, und an dem Mehraufwand für Lörrach mehr als Lörrach selbst u. s. w., daß es also an einem für Lahr angewendeten Mehraufwand gewiß seinen ordentlichen Antheil beiträgt. — Lahr zahlt gerne ohne Weigern und hat an allen Instituten des Landes bisher sein reichliches Scherflein beigetragen, ohne speziell für Lahr viel begehrt oder erhalten zu haben. Ich habe nun nur noch zwei etwaige Einwürfe zu beantworten, nämlich 1) kann im Interesse der Zeit die Bahn nach Lahr gelegt werden? Allerdings, es macht eine Differenz von vier Minuten, welche bei der ganzen Eisenbahnlänge nicht in Betracht kommt; 2) wird wohl die hohe Regierung zu dieser Bitte

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

beistimmen? Ich hoffe es und bin namentlich deßhalb der vollen Zuversicht, daß dieß geschieht, weil ja der hohen Regierung die Mittel zum Bau bewilligt werden mußten und weil im Interesse des Handels und Verkehrs diese Mehrausgabe geschehen und dieselbe durch die Errichtung der Bahn nach Lahr sich reichlich belohnen würde. Ja, ich hege die Hoffnung, daß nicht nur die hohe Regierung, sondern auch die hohe Kammer eine fleißige, gewerbthätige, regsame Bürgerschaft nicht hintansetzen wird den andern bevorzugten Städten, daß diese Stadt ebenfalls in die Reihe derjenigen aufgenommen werde, deren Emporblühen durch Vermehrung der Kommunikationsmittel bedingt ist, und bewirkt werden soll. Ich hoffe, daß Sie meinem Antrage beistimmen, der dahin geht:

Die hohe Kammer wolle beschließen, daß der Bahnzug, anstatt von Friesenheim über Dinglingen nach Ringsheim in gerader Linie zu führen — von Friesenheim, mit Aufhebung des Stationshofes und der Postanstalt in Dinglingen, nach Lahr und von da aus in beinahe gerader Richtung nach Ringsheim gezogen werde. —

v. Neubronn. Ich unterstütze diesen Antrag und danke dem Hrn. Abgeordneten für die kräftige Ausführung der Sache.

v. Itzstein. Der Antrag ist mir ganz neu, und ich kenne weder die Lokalverhältnisse noch den Mehraufwand der nach des Abg. Baum's Vorschlag entstehen würde. Nach demjenigen aber, was der Abg. Baum vorgetragen hat, scheint die Sache von solcher Wichtigkeit zu seyn, daß sie allerdings einer näheren Erwägung durch die Regierung und die Kammer werth ist. Es wird aber nicht sogleich auf den Antrag eingegangen werden können, wie er gestellt ist, indem ich zweifle, ob die heutige mündliche Verhandlung so viel Licht über die Sache verbreiten wird, daß darüber ein Beschluß gefaßt werden kann.

Ministerialrath Frhr. v. Marschall. Die Regierung hat die Pflicht, Lokalinteressen überall in so weit zu berücksichtigen, als das allgemeine Interesse es gestattet. Sie darf aber wegen einzelner Lokalinteressen das allgemeine Interesse nicht aus dem Auge verlieren. Die erwähnte Petition der Stadt Lahr wurde der Oberdirection seiner Zeit mit dem Auftrag zugestellt, weitere Nivellements vorzunehmen, und die Sache in technischer Beziehung zu erörtern. Eine solche Erörterung halten wir, wenn die Sache für einen Ort eine solche Wichtigkeit hat, wie hier für Lahr, selbst dann für nothwendig, wenn es auch nur wäre, um vollkommen klar nachzuweisen, daß das allgemeine Landesinteresse den speziellen Lokalinteressen vorgehen müsse. Die Sache ist übrigens in Berathung und es wird geschehen, was geschehen kann.

Baum. Ich glaubte die Sache in dem gegenwärtigen Zeitpunkt in Anregung bringen zu müssen, weil es sich in der Vorlage der Regierung und in dem Kommissionsbericht darum handelt, das Terrain zu kaufen. Wenn nun das Terrain für eine andere Richtung gekauft würde, so würde es schwer halten, eine Veränderung der Richtung zu beschließen, und deßhalb stelle ich jetzt schon meinen Antrag, um einer unnöthigen Anschaffung von Terrain vorzubeugen.

Ministerialrath Frhr. v. Marschall. Wenn ich für die Regierung in Anspruch nehme, daß sie überall die allgemeinen Landesinteressen vorzugsweise in's Auge fasse, so erkenne ich andererseits auch gerne an, daß die Einzelnen, die mit den Lokalverhältnissen genau vertraut sind, solche vorzugsweise zur Sprache bringen und die Regierung darauf aufmerksam machen. Indessen glaube ich, daß es bei solchen persönlich vorgetragenen Wünschen sein Verbleiben haben kann und weder nöthig noch räthlich ist, darüber in der Kammer Beschlüsse zu fassen.

Schaaff. Die Stadt Lahr, eine der ersten Handelsstädte des Großherzogthums, verdient gewiß alle mögliche Berücksichtigung und Beachtung. Es hat mich daher sehr gefreut, die so gründliche Motivirung eines dahin zielenden Antrags durch den Abg. Baum zu vernehmen, und da mir die Lokalverhältnisse ganz genau bekannt sind, so muß ich vollkommen demjenigen beitreten, was der Herr Abgeordnete in faktischer Beziehung vorgetragen hat. Ich kenne keine großen Schwierigkeiten, die Eisenbahn nach Lahr zu führen, und glaube auch nicht, daß ein großer Kostenaufwand hierdurch herbeigeführt wird. Daher ist es mir auch, wie ich gestehen muß, aufgefallen, daß man nicht von vornenherein beabsichtigt und projektirt hat, die Eisenbahn ganz nach Lahr zu führen. Es scheint, daß von irgend einer Seite scheinbare Hindernisse entgegengesetzt

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

wurden, die in der Wirklichkeit nicht vorhanden sind. Ich unterstütze also den Vorschlag des Abg. Baum in seinem ganzen Umfang, trete aber in anderer Hinsicht dem Abg. v. Itzstein bei, indem es mir allerdings scheint, daß die Kammer nicht so unterrichtet sei, um im Augenblick darüber Beschluß fassen zu können. Indessen weiß ich nicht, ob der Abg. v. Itzstein beabsichtigt, daß der Antrag an die Kommission zurückgewiesen werden, oder was damit geschehen, oder ob es etwa dabei genügen solle, daß die Sache in Anregung gebracht wurde, nachdem die Regierung sich nicht in entgegengesetzter Richtung darüber ausgesprochen hat. Letzteres dürfte allerdings vorläufig hinreichen, um die Stadt Lahr darüber zu beruhigen, daß ihre Interessen gehörig berücksichtigt werden. Ich wünschte in der glücklichen Lage zu seyn, wie der Abg. Baum, daß ich nämlich, wenn auch nicht für meine Vaterstadt, doch für meinen Wahlbezirk bei dieser Gelegenheit etwas mehr von der Kammer und der Regierung erbitten könnte. Das ist jedoch nicht der Fall, und jene Landesgegend bescheidet sich auch wohl, daß man die Eisenbahn nicht dahin führen kann. Die Hoffnung muß ich aber eben wieder aussprechen und werde sie bei jeder Gelegenheit aussprechen, daß jene Gegend nicht Noth leiden möge dadurch, daß ein großer Aufwand zur Herstellung der Eisenbahn gemacht wird. Dieser Aufwand ist nothwendig. Es erfordert ihn das Wohl des Landes, und jene Landesgegend wird, wenn auch nicht mit Vergnügen, so doch auch nicht mit Unzufriedenheit ihren Beitrag zu diesem Aufwand leisten, die gerechte Hoffnung muß man aber jenen Leuten lassen, daß dadurch ihre Interessen nicht vernachläßigt werden, und es nicht am Ende heißt, die Eisenbahn hat die Kräfte des Landes aufgezehrt, und man kann für euch nichts mehr thun. Es wäre sehr wünschenswerth, wenn in dieser Hinsicht von Seiten der Regierung eine beruhigende Erklärung gegeben würde.

Ministerialrath Frhr. v. Marschall. Die beruhigende Erklärung kann darin gefunden werden, daß die Eisenbahn die Kräfte des Landes nicht aufzehren, sondern ihr neue Säfte zuführen wird.

Sander. Es ist wohl richtig, daß die Regierung bei dem Projekt der Eisenbahn, die dem ganzen Lande zu gut kommen soll, die allgemeinen Landesinteressen vorzugsweise berücksichtigt. Betrachte ich aber die Eisenbahn in ihrer Richtung durch die Länge des Landes, so scheint mir das allgemeine Landesinteresse in der Ansammlung der verschiedenen Lokalinteressen der Orte zu bestehen, durch welche diese Eisenbahn geführt wird. Finden sich nun in dieser Richtung einzelne Orte und Städte, deren Interessen nicht bloß lokaler Natur sind, sondern die durch Handel und Gewerbe, durch Reichthum und Bevölkerung ein so großes Gewicht haben, daß ihre Verhältnisse zu Verhältnissen des ganzen Landes werden, so haben wir gewiß einen solchen Punkt gefunden, wo man zwar von dem Lokalinteresse eines einzelnen Ortes sprechen kann, zugleich aber auch damit ein hohes und wichtiges Interesse des ganzen Landes verbunden ist. Ein solcher Ort scheint unzweifelhaft Lahr zu seyn, denn diese Stadt ist gewiß einer unserer größten Handelsplätze, und besonders einer unserer größten Fabrikplätze. Lahr ist ein Platz, von wo aus sowohl ein bedeutender Zufluß an Waaren, als auch ein bedeutender Zufluß von Reisenden auf die Eisenbahn kommen wird, und ist dieß der Fall, so liegt es in dem wahren allgemeinen Interesse des Landes, daß die Eisenbahn, wenn nur immer möglich, über Lahr geführt werde. Ist nun aber darüber irgend eine Vorarbeit geschehen, und durch Techniker bewiesen, daß die Eisenbahn ohne große Schwierigkeiten und Kosten über Lahr geführt werden könne, so scheint mir damit wohl auch dargethan zu seyn, daß die Führung der Eisenbahn über Lahr den Landesinteressen nicht widerspricht. Ist es richtig, daß an Zeit nur ein Mehraufwand von vier Minuten und an Geld nur ein Mehraufwand von 150,000 fl. durch die Führung der Bahn über Lahr verursacht wird, so ist beides nicht zu berücksichtigen, und zwar um so weniger zu berücksichtigen, als vielleicht auch die Stadt Lahr sich dazu versteht, einen Theil dieser Kosten zu übernehmen, nämlich das zu thun, was in Frankreich so viele Städte angeboten haben, die mit ihren eigenen Mitteln den allgemeinen Landesmitteln unter die Arme greifen, und die Führung der Eisenbahnen nach ihren besondern Interessen erleichtern. Ich bin überzeugt, daß wenn die Regierung die Führung der Eisenbahn über Lahr einer näheren Erörterung unterwirft, sie sich überzeugen wird, daß der Kosten- und der Zeitaufwand nicht ein zu großer ist. Wenn sie dann ferner

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

noch bei der Stadt Lahr anfragt, ob sie nicht einen Theil der Kosten auf ihre Rechnung übernehmen wolle, so wird gewiß das Letztere geschehen, und dann liegt nach meiner Ansicht gar kein Grund mehr vor, die Bahn nicht über Lahr zu führen. Ich unterstütze deßhalb den Antrag des Abg. Baum, wenn auch nicht gerade in der Richtung, daß die Kammer sogleich einen Wunsch in's Protokoll niederlege, es möchte die Bahn über Lahr geführt werden, so doch in der andern Richtung, daß die Regierung gebeten werde, die Führung der Eisenbahn über Lahr einer wiederholten genauen Prüfung zu unterwerfen, und so weit es den allgemeinen Landesinteressen hinsichtlich des Kostenpunktes und des Zeitaufwandes nicht widerspricht, die Bahn über Lahr zu führen. Diesen Beschluß könnte die Kammer wohl, in Erwägung der vielen für die Stadt Lahr sprechenden Gründe, fassen, und diesem Beschluß wird auch die Regierung keine Ursache haben entgegen zu treten. Irgend ein Beschluß aber sollte gefaßt werden, denn sonst fürchte ich auch, daß der Ankauf des Terrains auf der geraden Richtung geschieht, und dann alles, was für Lahr geschehen könnte, zu spät käme.

Hoffmann. Gegen einen Antrag zur näheren Erwägung der Sache habe ich nichts zu erinnern; allein dagegen muß ich mich erklären, wenn die Kammer jetzt beschließen wollte, daß die Eisenbahn über Lahr geführt werde. Es war sehr gut, daß die Sache hier zur Sprache kam; allein so unterichtet ist die Kammer nicht, daß sie jetzt schon einen Beschluß fassen könnte. Wir haben bloß von einem einzigen Mitgliede die Verhältnisse auseinandersetzen gehört, allein sie erfordern eine nähere Untersuchung und die Kommission müßte jedenfalls erst darüber vernommen werden, und zwar erst dann, wenn eine Untersuchung der Sache selbst vorangegangen wäre. Es lassen sich allerdings auch entgegenstehende allgemeine Landesinteressen denken, denn wenn man nur die Charte ansieht, so findet man, daß ein bedeutender Umweg nothwendig ist, und die allgemeinen Landesinteressen sprechen dafür, daß nicht überall eine Abweichung von der geraden Linie statt finde, indem alsdann am Ende die ganze Bahn viel länger würde, als sie der Natur der Sache nach seyn sollte, und wenn einmal in allen Theilen von Deutschland Eisenbahnen eingeführt sind, unsere Bahn gegen andere concurrirende Bahnen durch Krümmungen zurückstände, wodurch die allgemeinen Landesinteressen wesentlich beeinträchtigt würden. Ich bin also durchaus gegen den Antrag, wie er zuerst gestellt wurde, daß nämlich die Regierung gebeten werden solle, die Bahn über Lahr zu führen, wogegen ich dagegen nichts zu erinnern hätte, daß die Regierung gebeten werde, die Sache nochmals in nähere Erwägung zu ziehen.

v. Itzstein. Ich erlaube mir nur die Frage, was es für eine Bewandtniß mit der Seitenbahn hat, wovon der Abg. Baum gesprochen.

Ministerialrath Frhr. v. Marschall. Wahrscheinlich bretifft seine Bemerkung die Voruntersuchung, die wir angeordnet haben. Das hat früher schon die technische Behörde erklärt, daß eine Führung der Eisenbahn über Lahr nicht thunlich, eine Führung nach Lahr aber in der Weise auszuführen ist, daß man auf derselben Spur von da zurückfährt, auf welcher man hingefahren ist, wodurch also eine Kopfstation und in allen Fällen eine Art Seitenbahn entstehen würde. Eine andere Führung der Bahn über Lahr mittelst zweier Spuren, um auf der einen Seite in das Thal hinein und auf der andern Seite wieder herauszukommen, wäre, bei der geringen Breite des Thals, nur scheinbar eine zweckmäßigere, und es würde dabei wegen des Kosten- und Zeitaufwandes gar nichts gewonnen. Zur Beruhigung der Stadt Lahr aber und zum Beweise, daß wir alles untersuchen, was untersucht werden kann, und daß uns daran gelegen ist, zu beweisen, daß, wenn wir etwas Gewünschtwerdendes nicht thun, es auch wirklich nicht geschehen kann, haben wir angeordnet, die Sache genau zu untersuchen, und in Folge dieser Untersuchung wird die Regierung denjenigen Beschluß fassen, den sie nach dem vorliegenden Gesetz und nach den Landesinteressen fassen zu müssen glaubt.

Knapp. Ich unterstütze auch den Antrag des Abg. Baum und schließe mich der Ausführung des Abg. Sander an.

Rindeschwender. Auch ich habe mich mit mehreren Mitgliedern dieser Kammer gewundert, daß die Zugslinie der Eisenbahn nicht über Lahr projektirt wurde, sondern dieselbe gewissermaßen an Lahr vorbeiführen solle. An einer Hauptstadt, die zugleich auch Haupthandelsstadt,

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

und rücksichtlich des Waarentransports vielleicht die größte in unserm Großherzogthum ist. Die Ausführung des Abg. Baum überhebt mich übrigens der Mühe, die Gründe näher zu entwickeln, aus denen ich dem Wunsche, welchen er geäußert, und wie ihn der Abg. v. Itzstein näher auseinandergesetzt hat, ebenfalls beitrete. Ich bin übrigens der Meinung, daß die Regierung nicht nur in Folge der heute gehörten Ausführung, sondern an sich schon Veranlassung genug haben wird, diesen höchst wichtigen Gegenstand zu rechter Zeit noch zu erwägen und darüber Beschluß zu fassen. Indessen bedaure ich, daß die Untersuchungen, die bis jetzt gepflogen wurden, unserer Commission nicht vorgelegt worden sind, — indem sie vielleicht nicht vorgelegt werden konnten — denn alsdann würden wir vielleicht heute schon in der Lage seyn, uns darüber in einer Weise auszusprechen, die für die Regierung einen Grund abgeben könnte, sich entschieden über den Bau dieses Weges zu erklären, da es doch nicht möglich seyn wird, den Zeitpunkt der Zusammenkunft der nächsten Kammer abzuwarten.

Bei dieser Gelegenheit schließe ich mich auch dem Wunsche des Abg. Schaaff an, daß für diejenigen Landestheile, die zu der Eisenbahn große Summen schießen und vielleicht wenig oder gar keinen Vortheil davon haben, auch einiger Schutz und Hülfe übrig bleiben möchte. Ich habe hiebei besonders auch meinen Bezirk, jedoch nicht blos Ueberlingen, sondern die ganze Seeprovinz im Auge, die an dieser Eisenbahn zahlen wird, aber rücksichtlich ihrer Lage gar nicht davon Gebrauch machen kann, denn sie ist von Baden abgeschlossen und es führt gar keine Commercialstraße von dieser Provinz dahin. Es wird übrigens dieser Gegenstand später noch zur Sprache kommen.

Staatsrath Frhr. v. Rüdt. Die Linie, in welcher der Bau der Eisenbahn projectirt und von der technischen Behörde in Folge genauer Untersuchungen und Vermessungen des Terrains vorgeschlagen wurde, ist der Kammer schon längst bekannt, indem sie ihr mit den ersten Nachweisungen mitgetheilt worden ist. Es kann somit der Regierung nicht der wirklich neue Vorwurf gemacht werden, als ob sie in dieser Hinsicht irgend etwas verheimlicht habe. Man hat im Gegentheil von selbst hier die möglichste Publicität veranlaßt, um die verschiedenen Wünsche kennen zu lernen, sie zu prüfen und darüber zu beschließen. Mit der provisorischen Bestimmung der Bahnhöfe ist noch nicht sogleich auch der Bau begonnen worden, sondern es wird bei jeder einzelnen Section immer noch genau erörtert, welche spezielle Wünsche die Gemeinde, die dabei interessirt ist, vorzubringen hat. Es werden die Localverhältnisse in jeder Beziehung berücksichtigt und die bisher unternommenen Bauten zeigen dieß auch zur Genüge.

Was nun den besondern zur Sprache gebrachten Punkt betrifft, so wurde bereits bemerkt, daß durch die technische Behörde früher Gutachten darüber erstattet worden ist, und ihre Ansicht gieng dahin, daß es nicht räthlich sei, die Bahn direct über Lahr zu führen. Auf die eingekommene Vorstellung hat jedoch das Ministerium noch weitere Untersuchungen angeordnet, woraus hervorgeht, daß die Regierung keineswegs die Wünsche der Stadt Lahr unbeachtet lassen wollte. Die Interessen dieser Stadt sind uns sehr wichtig. Sie liegen uns sehr am Herzen, und wenn es sich mit dem allgemeinen Interesse verträgt, und namentlich nicht gegen die Zweckmäßigkeit der Bahn selbst anstößt, was doch immer eine Hauptrücksicht ist, so wünsche ich aufrichtig, daß Lahr auch in dieser Beziehung bedacht werden möchte. Jedenfalls wird diese Stadt nicht von der Bahn ausgeschlossen seyn, sondern durch die schon erwähnte Seitenbahn, die von der Hauptlinie ausgeführt wird, in unmittelbare Verbindung mit letzterer gesetzt werden, somit alle Gelegenheit haben, denjenigen Gebrauch von der Bahn zu machen, der ihren commerciellen Interessen angemessen ist. Uebrigens bemerke ich, daß durch das Gesetz und nach der Natur der Sache die Ausführung des Eisenbahnbaues in die Hände der Regierung gelegt, und solche hiernach im Allgemeinen berechtigt ist, die Anordnungen in Beziehung auf den Bau zu treffen, die einzelnen Reclamationen zu erledigen und hiernach das Weitere zu verfügen. Ein Beweis, daß man auch auf spezielle Wünsche eingeht, liegt darin, daß auf eine Bitte der Stadt Achern, nach weiterer Untersuchung, die Eisenbahn ganz in ihrer Nähe vorbeigeführt wird. Die Regierung ist immer geneigt, dießfallsige Wünsche zu berücksichtigen. Eine Beschlußfassung über den vorliegenden

Punkt scheint im Augenblick nicht nothwendig zu seyn, denn, wenn die Untersuchungen ausweisen, daß die Bahnlinie direct nach Lahr geführt werden kann, so wird die Regierung von selbst die provisorische Linie verlassen, und ehe die Sache definitiv festgesetzt ist, wird auch nichts Definitives geschehen.

Lang. Ich wünsche mit dem Abg. Baum, daß die Eisenbahn wo möglich nach Lahr geführt werde, und bitte die Regierung, die begonnene Untersuchung beschleunigen zu lassen, da mir bekannt ist, daß die Lieferung der Lang- und Querschwellen von der Amtsgränze von Lahr bis nach Ringsheim ausgeschrieben ist. Sodann muß ich auch gegen die Bemerkung des Abg. Sander protestiren, daß die Stadt Lahr einen Beitrag zu den Kosten leisten solle, indem keinem einzigen Orte, an welchem die Bahn vorbeiführt, bis jetzt etwas dieser Art zugemuthet worden ist.

Baum. Ich kann nur die Bemerkung des Herrn Regierungscommissärs von Marschall bestätigen hinsichtlich der Vermessungsmaßregeln, die von der Regierung auf die eingekommenen Petitionen getroffen worden sind.

Sodann darf ich den Herrn Regierungskommissär von Rüdt versichern, daß von einem Vorwurfe gegenüber der Regierung gar keine Rede war. Dem Abg. Hoffmann aber muß ich die Frage entgegen halten, warum denn bei der Stadt Lahr allein das Landesinteresse gegen das Localinteresse überwiegend seyn solle, während bei andern Städten des Landes das Localinteresse für überwiegend gehalten wurde, und bei der Stadt Lahr das Landesinteresse mit dem Localinteresse Hand in Hand geht? Schließlich vereinige ich mich noch mit dem Antrag des Abg. v. Itzstein, da ich selbst sehe, daß die Kammer einen definitiven Beschluß, wie ich ihn gerne gehabt hätte, nicht fassen kann. Ich stimme, sage ich, für den Antrag, jedoch immer in der Richtung, daß mein Hauptantrag am Ende stehen bleibt.

Bader. Auch ich theile ganz die Ansicht des Abg. Hoffmann, daß die Kammer nicht so unterrichtet ist, um sich in diesem Augenblick über die Sache aussprechen zu können. Grund scheint mir übrigens vorhanden zu seyn, die Bitte zu stellen, daß die Regierung nochmals in Erwägung ziehen möge, ob und auf welche Weise die Stadt Lahr durch die Eisenbahn berührt werden könne. Ich erinnere mich nämlich wohl, daß die Frage schon bei den früheren Verhandlungen in der Commission in Anregung kam, daß man aber damals technische Hindernisse fand, die Bahn nach Lahr zu führen, und man endlich auf den Ausweg gekommen ist, die Linie nach Dinglingen zu führen, d. h. sie der Stadt Lahr so nahe als möglich zu bringen. Dieser Vorschlag wurde auch damals von der Kammer angenommen. Ich gestehe aber, daß man jetzt von andern Rücksichten und andern Grundsätzen ausgeht, als damals. Früher glaubte man insbesondere, den Forderungen des sogenannten großen Verkehrs die meiste Rücksicht schenken zu müssen, während man jetzt seine Blicke auf den kleinen Verkehr richtet, und so viel Orte als möglich zu berühren sucht, weil man die Ueberzeugung erhielt, daß die Eisenbahnen die meiste Frequenz von dem kleinen Verkehr erhalten. In dieser Hinsicht wird man jetzt oft ein Hinderniß, durch das man sich früher abschrecken ließ, wenn gleich bedeutender Geldaufwand dazu erfordert wird, beseitigen, wenn man dadurch seinen Zweck erreichen kann. Wenn, wie der Abg. Baum auseinander gesetzt hat, die Eisenbahn mit einem Mehraufwand von 100,000 bis 150,000 fl. und mit einem Zeitverluste von 4 Minuten über Lahr geführt werden kann, so stimme ich unbedingt für diese Richtung. Da aber richtig ist, daß man auf derselben Richtung, worauf man in die Stadt gelangt, auch wieder zurückfahren, also umkehren muß, so dürfte wohl das Zwei- und Dreifache der angegebenen Zeit erforderlich seyn. Alles dieß wird sich indessen bei einer technischen Untersuchung näher herausstellen, und ich stimme somit für den Antrag, die Regierung zu bitten, sie möge in Erwägung ziehen, wie die Stadt Lahr von der Eisenbahn berührt werden könne.

Der Präsident fragt hierauf die Kammer:

ob die Diskussion in Beziehung auf den Antrag des Abg. Baum geschlossen werden soll?

Nachdem diese Frage bejaht worden, fragt der Präsident die Kammer weiter

ob nach dem Antrag des Abg. Baum die Regierung gebeten werden soll, in nähere Erwägung zu ziehen, ob die Eisenbahn nach Lahr geführt werden könne?

Diese Frage wird einstimmig bejaht.

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Bassermann spricht den Wunsch aus, für die dritte Wagenklasse mehr als einen Schalter anzubringen, indem das Gedränge daselbst gegenwärtig so groß ist, daß Gefahren zu befürchten sind, und die Hintenstehenden den Vornenstehenden zurufen, sie möchten doch, weil sie das Glück hätten, die Hand an dem Schalter zu haben, so gut seyn auch ein Billet für sie zu lösen. Es wird leicht seyn, diesem Mißstand durch einen oder zwei weitere Schalter abzuhelfen.

Ministerialrath Frhr. v. Marschall. Ich werde von diesem Umstand Notiz nehmen und der Beseitigung des Mißstandes wird kein Hinderniß im Wege stehen, nur wird dann die Nothwendigkeit herbeigeführt, eine weitere Person anzustellen.

v. Itzstein. Die für die erste Wagenklasse angestellte Person hat nichts zu thun und kann das fragliche Geschäft wohl besorgen.

Gottschalk. Ich bin, wie die Kammer weiß, überall einverstanden, wo es sich um Sparsamkeit handelt, und möchte daher auch in dem vorliegenden Fall diesen meinen Grundsatz bethätigt wissen, wobei ich jedoch nicht die Schienen und das Geleise im Auge habe. Ganz einverstanden bin ich damit, daß man, wie der Abg. Baum sagte, die Eisenbahn besonders jenen Gegenden zuwenden solle, welche dieselbe zu benützen wissen, denn es ist dieß gewiß im Interesse der Eisenbahn selbst. Wenn ich aber aus dem Bericht ersehe, wie viele Häuser noch zu bauen, und wie viele Anstellungen nothwendig sind, so muß in Jedem der dringendste Wunsch entstehen, daß bei diesen vielen Unternehmungen alle nur mögliche Sparsamkeit beobachtet werden möchte. In dem Bericht ist zwar bereits anerkannt, daß in den Conferenzen der Grundsatz aufgestellt worden ist, daß einfach und bescheiden, aber solid, anständig und des Gegenstandes würdig gebaut werden solle, und man hiebei auch den Zweck habe, daß die Bauart günstig auf die Ausführung von Privatgebäuden im Lande wirke. Ich muß aber offen gestehen, daß ich etwas ängstlich bin, wenn man mit dieser Bauart dem Lande ein Vorbild geben will. Man sollte sich dem Prinzip der Einfachheit und Sparsamkeit durchaus anschließen, ohne gerade dem Lande ein Muster geben zu wollen. Im Interesse der großen Unternehmung selbst sollen wir unsere Kräfte uno so viele 100,000 fl. nicht auf Steinhaufen verwenden, und besonders auch in Beziehung auf die vielen Anstellungen uns auf das wenigst Mögliche beschränken. Sind einmal die vielen Stellen geschaffen, so ist es sehr schwierig, wieder zurückzukommen, denn Jeder fühlt sich gleich mit Geschäften überladen und der Wunsch nach möglichster Sparsamkeit ist gewiß sehr am Platze.

Meine Aengstlichkeit in dieser Beziehung hat sich seit gestern noch erhöht, indem ich gesehen habe, daß für ein einfaches Amthaus in Baden 50—60,000 fl. aufgewendet werden sollen. Dieß bestimmt mich hier, wo so viele öffentliche Gebäude herzustellen sind, der Regierung auf das Dringendste an das Herz zu legen, nicht in so großartigem Maßstab und nicht mit so viel Luxus die Gebäude aufzuführen. Wenn wir hierin vorsichtig sind, und nicht schon für diesen Zweck viele Millionen vergraben, so wird die Eisenbahn auch um so eher etwas nützen. Ich habe zwar keine so ungeheuere Erwartungen von dem Ertrag derselben, daß ich glauben könnte, er werde eine bedeutende Einnahmerubrik im Budget bilden, oder es werde der Nutzen der Bahn überhaupt ein so gar großer seyn; allein ich bin diesem Unternehmen schon darum sehr hold, weil ich behaupte, daß es uns vor spätern Nachtheilen bewahrt, und hierin finde ich den Vortheil, wobei ich jedoch immerhin davon ausgehe, daß wir unser Hauptaugenmerk auf den Zweck des Transports und darauf richten müssen, alle diejenigen Orte, die einen Verkehr von Belang haben, wo möglich mit der Bahn in Verbindung zu bringen. Uebrigens habe ich noch einen besondern Grund, warum ich das Wort nahm, indem ich mit dem Abg. Rindeschwender bitten muß, auch denjenigen Gegenden, die nicht an der Eisenbahn liegen, die Aufmerksamkeit des Staats zuzuwenden. Ich selbst vertrete zum großen Theil einen Bezirk, der von der Eisenbahn wenig Nutzen hat, allein ich weiß auch von diesem Bezirk, daß er gerne hilft, wenn es sich davon handelt, dem Vaterlande einen allgemeinen Nutzen zu verschaffen. Dagegen finde ich aber auch die Bitte am Platz, daß man auch diese Bezirke bedenken und ihr Ruf nach Straßenverbesserungen nicht länger ungehört erschallen möchte. Durch Ersparnisse, die sich an den von mir erwähnten

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Staatsgebäuden machen lassen, wird in jener andern Beziehung viel geleistet werden können.

Staatsrath Frhr. v. Rüdt. Jedem das Seinige! Was andern Bezirken zu gut kommen kann und soll, wird seiner Zeit auch von der Kammer bewilligt werden, und eine Beeinträchtigung eines Bezirks gegen einen andern fürchte ich nicht. Es ist nun abermals ein Bedenken wegen der vielen Gebäude, die zu errichten, und wegen der bedeutenden Zahl von Personen, welche anzustellen sind, erhoben worden. Ich glaube mich aber auf das Zeugniß des Hrn. Berichterstatters und der Commission, welche die Akten hatte, berufen zu dürfen, daß in Beziehung auf den Aufwand für Gebäude und die Einrichtungen selbst alle mögliche Vorsicht angewendet wurde, und die gehörigen Vorbereitungen vorangiengen. Ehe man bei uns hierüber nähere Bestimmungen traf, sind die Einrichtungen in Belgien und sogar die Plane der dort errichteten Gebäude benutzt und gesammelt worden, um so diejenigen Beamten, die zunächst mit der Behandlung dieses Gegenstandes beauftragt sind, vollkommen in Stand zu setzen, die Sache zu beurtheilen. Unsere Einrichtung wird am wohlfeilsten werden und zwar darum, weil wir gleich damit beginnen, die ganze Verwaltung mit der Post zu verbinden, wodurch ein sehr bedeutender Vortheil, sowohl für die Beförderung des Geschäfts als für den künftigen Aufwand herbeigeführt werden wird. Es ist aber natürlich, daß für denjenigen Aufwand, der jetzt aus der Eisenbahnbaukasse bestritten werden muß, in Zukunft die Post als Eisenbahnverwaltung in so weit zu dotiren ist, als es dieser neue Dienstzweig nothwendig macht. Nach den Conferenzprotokollen sind alle Erfordernisse genau erörtert, und Alles gehörig berathen worden, und wird nun, nachdem man eine feste Grundlage gewonnen hat, hiernach den Vollzug einleiten. — Was die einzelnen Gebäude betrifft, so ist genau bestimmt, was jeder einzelne nothwendig hat, und welches Bedürfniß hier befriedigt werden muß. Es hat alles bereits seine gewissen Regeln, und es wird wohl anzunehmen seyn, daß kein Lurus eintritt und der äußere Verputz wird den Aufwand nicht sehr vermehren. Anständig und dem Zweck entsprechend müssen aber diese Gebäude errichtet seyn, denn wir werden uns nicht von Fremden vorwerfen lassen wollen, daß die Staatsgebäude schlechter seien als Privatgebäude. Die Plane für diese Gebäude wurden nach der Verabredung entworfen und geprüft, und werden auch genau vollzogen werden, so daß der Regierung gewiß kein Vorwurf in Beziehung auf diesen Punkt weder jetzt noch später wird gemacht werden können.

Mördes. Die Besorgniß des Abg. Gottschalk ist auch in dem Kreise der Commission schon zur Sprache gekommen, und ich besonders habe sie getheilt, wie ich auch heute seinen Vortrag von dem ersten bis zum letzten Buchstaben theile. Ich bin nicht der Meinung, daß die Zahl der Gebäude oder das bezeichnete Personal, das zur Verwendung im Dienst der Eisenbahn angestellt werden soll, vermindert werden können. Ich hege aber mit dem Abg. Gottschalk die Besorgniß, daß die Tendenz, in dem Bau der Eisenbahngebäude auch Modelle für einen eigenen Baustyl aufzustellen, zu weit greifen kann und von der Regierung wenigstens einer sorgfältigen Ueberwachung bedarf. Mir will es überhaupt zweifelhaft scheinen, ob man diesen Zweck bei dieser Gelegenheit irgend erreichen kann. Was ist es, was hier gebaut und zur öffentlichen Beschauung aufgestellt wird? Es sind Gebäude eigenthümlicher Art und ähnliche Gebäude, wie die Bahnhöfe, kommen bei Privaten niemals vor, und man wird hiernach, wenn es auch noch so geschmackvolle Gebäude sind, kein Modell von da entlehnen. Nur die Dienstwohnungen könnten daher in Betracht kommen, und sollte sich die Sache nur auf einen aufgetragenen Verputz beschränken, so könnte die Sache wiederum nicht in Erwägung kommen. Man kennt aber die Liebhaberei der Techniker und man weiß, wie die Kosten hier vermehrt werden, und wenn man besonders theils selbst die Beobachtung macht, theils von Reisenden unterrichtet wird, welch' ungleich größere Oekonomie bei andern Eisenbahnen beobachtet wird, so ist es sehr natürlich, daß man mit vollem Recht darauf dringt, es möge hier in zweckmäßiger Weise verfahren werden. Ich kann auch aus Mittheilungen, die ich erhielt, der Wahrheit gemäß bestätigen, daß von manchen Bezirken zuweilen gerade darum mit schielendem Auge auf die Eisenbahn geblickt wird, weil dort neben der zweckmäßigen Herstellung von Communicationsmitteln, welche andere Gegenden selbst in der ein-

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

fachsten Weise entbehren müssen, Luxusausgaben vorkommen, die nicht geeignet sind, solche Bezirke mit diesem Unternehmen zu befreunden. Darum wünsche ich wiederholt, daß die Regierung ein recht wachsames Auge auf die Ausführung haben möge.

Ministerialrath Frhr. v. Marschall. Wir sind alle darin einverstanden, daß bei diesem Bau nichts verwendet werden soll, was möglicher Weise gespart werden kann. Die Frage aber, was gespart werden kann, ist eine Thatfrage. Mit den Worten in dem Conferenzprotokoll, daß man wünsche, Musterbauten zu errichten, soll nicht gesagt seyn, daß man Modelle für Prachtbauten hinstellen wolle, sondern Modelle für gewöhnliche Privatbauten. Ich machte mir zum Vorsatz, die einzelnen Plane zu durchgehen und allen Aufwand zu beseitigen, von dem ich glaubte, daß er möglicher Weise beseitigt werden könne. Wenn die Anstalten bei uns größer sind, als an andern Orten, so kömmt dieß daher, weil wir die vortheilhafte Einrichtung getroffen haben, wornach die Eisenbahnverwaltung nichts anderes ist, als eine vergrößerte Postverwaltung, und weil wir alles Dasjenige, was an andern Orten zur Beförderung des Postdienstes noch besonders vorgesehen ist, mit der Eisenbahnverwaltung vereinigen. Anfangs wird dieß vielleicht einen größern Aufwand verursachen, später aber große Ersparnisse herbeiführen.

Trefurt. Der Herr Regierungskommissär hat wiederholt versichert, daß es bei den im Plane liegenden Bauten nicht auf Luxus, sondern nur auf Dasjenige abgesehen sei, was der Anstand fordert. Es dünkt mir aber doch auch, als ob etwas mehr geschehen wäre, als was der blose Anstand fordert. Ich glaube mit einem Worte, daß man wohlfeiler bauen könnte. Der Abg. Bassermann hat in einer der letzten Sitzungen gewünscht, daß diese Bauten wo möglich in dem Styl der Bulacher Kirche errichtet werden möchten, und ich kann darauf die erfreuliche Bemerkung machen, daß die Regierung schon in der Instruktion, die sie mit den Modelplanen hinausgegeben, darauf hingewiesen hat, daß in dieser Weise gebaut werden solle, so daß eine förmliche Bestechung, die nicht so dauerhaft ist, als der rohe Stein, vermieden werden solle. Eine mehr in's Detail gehende Hinweisung auf Sparsamkeit wäre auch bei den Bahnhöfen zweckmäßig. Man kann nicht sagen, daß die fragliche Bauart zu ärmlich wäre für solche Staatsbauten, denn die Bulacher Kirche wurde auch von dem Staat gebaut, und man hat sie damals als Musterbau nicht blos in Beziehung auf Schönheit, sondern auch auf Wohlfeilheit anerkannt. Nur auf diese Weise kann gespart werden, denn überall, wo der geschliffene Stein vorherrscht, ist der Kostenpunkt viel bedeutender, und ich habe bei ganz kleinen Bauten in der neuesten Zeit wirklich gestaunt, welcher Luxus dabei getrieben wird. An dem neuen Gebäude zu Langenbrücken befinden sich Säulen, die brillant genug wären für einen Palast.

Hecker. Der Herr Regierungskommissär hat vorhin, als von der Einfachheit solcher Bauten in andern Staaten die Rede war, den Kopf geschüttelt. Ich verweise ihn aber blos auf die belgischen Bahnhöfe und die holländischen Bahnhöfe von Harlem und Amsterdam, wo die größte Bequemlichkeit und Zweckmäßigkeit mit der größten Einfachheit und Wohlfeilheit vereinigt ist. Es ist dort dem Zweck vollkommen Genüge geleistet, und doch findet man keine solche Prachtbauten, wie bei uns, namentlich eine Art von Ausgaben nicht, die sehr bedeutend ist, nämlich die Holzverschwendung. Es wird für solche Ziereien mittelst Schnitzwerk in den Bahnhöfen so viel Geld ausgegeben, daß man staunen muß, wie man für ein Material, das am wenigsten geeignet ist, für die Ewigkeit oder auch nur längere Zeit zu dauern, so große Summen verwenden mag. Die Kammer wird darin einverstanden seyn, daß ein Bahnhof zweckmäßig, daß er in edlem Styl gehalten und dauerhaft seyn kann, ohne daß es solcher gothischen Schnitzeleien bedarf. Ich kenne nur ein Land und eine Gegend, wo man so luxuriöse Bahnhöfe gebaut hat. Es sind dieß die Bahnhöfe in der Nähe von Paris. Dahin wollen wir aber nicht kommen, solche Bahnhöfe zu errichten, die dort mehr für die Prachtliebe des Pariser Publikums berechnet sind.

Ministerialrath Frhr. v. Marschall. Die belgischen Bahnhöfe sind sämmtlich nur provisorische Bahnhöfe und sollen durch definitive ersetzt werden, die nach und nach in den Bau genommen werden. Wir haben sehr lange überlegt, ob wir nicht auch provisorisch bauen sollen, allein es hat sich herausgestellt, daß dieß ein überflüssiger Aufwand wäre, und namentlich solche provisorische Bauten bei einer Einrichtung, mit der die Post verbunden ist, als unzulässig

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

erscheinen. Auch hätten wir, wenn wir provisorisch bauen würden, dennoch auch alsbald einen großen Aufwand machen müssen, der nach wenigen Jahren als nutzlos vergeudet sich dargestellt hätte. Man darf sich also hiernach auf die Bahnbauten in Belgien nicht beziehen. Auch im Elsaß hat man anfangs provisorisch gebaut, und nunmehr jene Bauten durch definitive ersetzt, die sogar weit mehr Ausgaben veranlaßten als die unsrigen. Wir werden uns bemühen, den Aufwand auf die möglichst niedere Summe zu reduziren, allein immer bleibt er bedeutend. Eine Hauptausgabe, die bei uns vorkommt ist die, daß in der Regel der Bahnhof nicht auf das gewachsene Terrain gesetzt werden kann, sondern daß Auffüllungen nothwendig sind, indem die Bahn ganz nahe am Gebirge hinzieht, und fortwährend wegen der vielen Fluß-Uebergänge in gehöriger Höhe gehalten werden muß.

Hoffmann: Auch ich wollte darauf aufmerksam machen, daß gegenwärtig in Belgien Bahnhöfe in viel größerem Styl gebaut werden, und wenn der Abg. Hecker von dem unschuldigen Schnitzwerk als Vertheurung der Bahn spricht, so kann ich ihn versichern daß Dasselbe nur einige 100 fl. kostet. Das Holz selbst, welches hiezu verwendet wird, kommt fast gar nicht in Betracht, und die Hauptausgabe verursachen die Zeichnungen.

Hecker: Ich habe nicht blos von dem Schnitzwerk, sondern von dem Holzaufwand überhaupt gesprochen.

Hoffmann: Das Holz an sich ist der Construktion wegen nothwendig. Uebrigens gehören technische Kenntnisse dazu, um diese Sache zu beurtheilen und man kann nicht oberflächlich darüber absprechen. Wenn man überhaupt nich über die Größe der Gebäude und die Zahl derselben Klage führen kann, so kann es nicht darauf ankommen, ob etwas mehr auf das Aeußere verwendet wird oder nicht. Es werden auf einen Bahnhof einige tausend Gulden kommen, die für den Schmuck verwendet wurden. Wenn man sich ferner darauf berufen hat, daß die Bahnhofgebäude nicht als Musterbauten für die Privatgebäude bezeichnet werden können, so ist dieß richtig, allein bei jener Bemerkung in dem Conferenz-Protocoll hat man nicht die Bahnhofbauten im Auge gehabt, sondern die Bahnwarthhäuser, die im Lande verbreitet werden, und die ganze Länge desselben durchziehen. Hierdurch wollte man dem Landmann zeigen, wie man mit Geschmack und doch mit geringem Aufwand bauen kann. Die Bahnwarthhäuser sind aber wirklich wohlfeil, denn ein vollständig eingerichtetes Haus kommt nur auf 1400 fl., während ein Bauernhaus kaum um diesen Preis wird hergestellt werden können. Die Absicht jenes Ausdrucks im Protocoll ist also die, daß man den Baustyl bei diesen Häusern so wählen soll, daß er dem Landmann zum Muster dienen kann.

Posselt bemerkt, daß allerdings nur diese Bahnwarthhäuser als Muster dienen können.

Bader: Ich muß dem Abg. Hoffmann beipflichten. Es gab eine Zeit, wo man gerade die entgegengesetzte Klage führte, nämlich sich darüber beschwerte, daß man zu sparsam, geschmacklos und schlecht baue. Ich habe eine solche Erfahrung bei dem Amtshaus in Meersburg gemacht; man stellte da einen Bau her, der so schlecht war, daß man ihn gar nicht brauchen konnte, nur weil man zu sehr sparen wollte. Ich wünsche daher nur, daß man sich durch solche Bemerkungen und Aufforderungen zur Sparsamkeit, wie sie gemacht wurden, nicht möge verleiten lassen zu weit zu gehen, sondern daß man einen Mittelweg inne halte.

Jörger: Ich freue mich, in dem Commissionsbericht die Stelle zu finden, „über den Umfang des Bahnhofs zu Oos hat das großherzogliche Ministerium noch keine Bestimmung getroffen; diese wird erst erfolgen, wenn die Frage wegen einer Seitenbahn von Oos nach Baden ihre Erledigung erhalten hat.“

Ich denke, die Regierung werde den Wunsch der Stadt Baden berücksichtigen, indem in Aussicht gestellt ist, daß wir eine Seitenbahn von Oos nach Baden erhalten; daß eine solche Seitenbahn ein wirkliches Bedürfniß ist, liegt klar vor, wenn man erwägt, daß die Eisenbahn nach allen Richtungen hinzieht, und im Sommer manche Tage mehrere tausend Fremde nach Baden kommen werden, welche mittelst Wagen dahin zu befördern unmöglich seyn würde. Schon in der Rücksicht also, um den Fremden den Zugang so viel als möglich zu erleichtern, ist eine Seitenbahn ein Bedürfniß, und schon der Mühe werth eine solche anzulegen, da es noch ¾ Stunden von der Hauptbahn nach Baden sind.

Staatsrath Frhr. v. Rüdt: Ich wünsche mit dem Herrn

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Abgeordneten, daß eine Zweigbahn nach Baden geführt werden möchte, bedaure aber, bemerken zu müssen, daß man nicht der Meinung ist, es sei solche von Staatswegen zu bauen. Es ist dieß der erste Fall, wo von einer Seitenbahn die Rede wurde, und man war der Meinung, daß solche Seitenbahnen, die als Privatunternehmen wohl ihren Ertrag abwerfen können, nicht von Staatswegen auf die große Eisenbahnschuld übernommen werden sollen. Es ist deshalb bestimmt worden, daß der Bahnhof in Oos angelegt werden solle, und es wird sich wohl ohne große Mühe eine Privatgesellschaft finden, welche die Herstellung der Verbindung zwischen Baden und Oos unternimmt. Ich halte Dieß für ein Unternehmen, bei welchem man sich durch Actien betheiligen kann, ohne große Nachtheile fürchten zu müssen.

Rettig: Ich habe auch einen Wunsch, der wenigstens das Verdienst hat, daß er ziemlich allgemein ist. Er bezieht sich nämlich auf die Personen-Wagen, in welcher Hinsicht auf Seite 3 der Mittheilungen der Regierung gesagt ist, daß über diesen Gegenstand weitläufige Untersuchungen gepflogen worden seien, die eine vermehrte Solidität und Bequemlichkeit dieser Wagen herbeiführen werden. Um diesen guten Vorsatz zu unterstützen, bemerke ich, daß bisher sehr große Klagen über Wagen Nr. 3. bestanden. Es ist bekannt, daß diese Wagen bei weitem am frequentesten besucht sind; während der Staatswagen unbelastet voranfährt, ziehen die Wagen Nr. 3. reichbesetzt hinten drein. Es ist also auch natürlich, daß die größere Vorsicht auf diejenigen Wagen gerichtet wird, welche die meisten Personen fassen, und da sind bis jetzt sehr viele und laute Klagen darüber erschollen, daß die Personen, die sich dieser Wagen bedienen, allzusehr der Sonne und dem Regen ausgesetzt seien. Es ist zwar in dieser Hinsicht wenigstens bei einigen Wagen eine Verbesserung getroffen worden, allein für Diejenigen, die den Versuch machten, ist es eine bekannte Thatsache, daß bei großem Wind und Regen es eine sehr unangenehme Reise ist. Wir dürfen nicht vergessen, daß diejenigen Personen, die sich dieser Wagen bedienen, gerade jene sind, welche die Eisenbahn bezahlen, also gerechten Anspruch darauf haben, so bequem und geschützt zu reisen, als möglich. Man kann an den Wagen Nr. 1 etwas sparen und dagegen etwas mehr auf die Wagen Nr. 3. verwenden. Sodann ist es auch vielleicht sehr in Erwägung zu ziehen, ob nicht die Stellung dieser Wagen eine andere seyn könnte. Ich glaube nämlich, daß Diejenigen, welche die meisten Menschenleben enthalten, auch am sichersten gestellt werden sollten, während man Denjenigen, die am wenigsten besetzt sind, diejenige Stelle anweisen sollte, die nach der Ansicht der Techniker im Fall eines Unglücks die gefährlichste ist. Jedenfalls wird wenigstens sehr zu erwägen seyn, die Wagen Nr. 3 so einzurichten, daß sie ohne allen Nachtheil für die Gesundheit gebraucht werden können.

Ministerialrath Frhr. v Marschall. Die Frage von dem Aufwand für die Ausrüstung der einzelnen Wagen tritt hier ganz in den Hintergrund; es handelt sich dabei immer mehr nur von dem Tarif. Wenn wir die Wagen dritter Classe deßwegen, weil sie besonders gesucht sind, so bequem machen wollten, als die Wagen erster Classe, so würde Niemand mehr die Wagen erster Classe benutzen. Wir müssen daher unsere Sorgfalt darauf richten, daß in der Bequemlichkeit dieser Wagen eine Art von Abstufung liegt, und daß die verschiedenen Classen von Wagen auf die verschiedenen Vermögensverhältnisse Derjenigen, welche dieselben benützen, bemessen seien. Unter diesem Gesichtspunkt kann die dritte Classe nur verlangen, daß sie vor Wind und Wetter geschützt sei, was bei uns, keineswegs aber auf allen übrigen Bahnen geschehen ist. Auf manchen Bahnen sind sie nicht einmal bedeckt, während sie bei uns nicht nur gedeckt, sondern neuerlich auch noch mit Vorhängen versehen worden sind. Handelte es sich blos von Demjenigen, wovon der Herr Abgeordnete sprach, und nicht zugleich von dem Tarif, so würden wir gerne die Wagen der dritten Classe eben so bequem machen, als die der ersten Classe.

Bassermann. Es ist mir noch ein anderer Uebelstand bekannt, welchem abgeholfen werden sollte. Unsere Personenwagen sind nämlich etwas zu nieder, so zwar, daß wenn man sich bei dem Aus- und Einsteigen nur etwas erhebt, man mit dem Kopf an die Decke stößt, selbst dann, wenn man gar keinen Hut aufhat; hat man aber vollends noch einen Hut auf dem Kopf, so erhöht sich diese Unannehmlichkeit bedeutend. Dieser Mißstand findet auf den andern

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Bahnen nicht statt, und da wir noch viele Wagen anzuschaffen haben, so wollte ich hierauf aufmerksam machen.

Posselt. Eben weil noch viele Wagen gebaut werden, so muß auch ich auf einen Mißstand aufmerksam machen. Wenn nämlich ein Condukteur bei uns in Folge eines Fehlgriffs herabfällt, so muß er unter den Wagen fallen und die Räder gehen über ihn weg. Man hat deßwegen neuerlich vorgeschlagen, die Seitenwände der Wagen so weit zu verlängern, daß ein Fallender nicht unter den Wagen, sondern außerhalb des Wagengeleises fallen muß. Ich möchte deßhalb die Regierung bitten, auch bei uns eine solche Verlängerung der Seitenwände anzuordnen, daß wenn Jemand fällt, er nicht auf das Wagengeleise fallen kann.

Die allgemeine Diskussion wird hierauf geschlossen und zur Erörterung der einzelnen Anträge der Commission übergegangen.

Der Commissionsantrag unter Ziffer 1 wird ohne Erinnerung angenommen.

Zu Ziffer 2 a. der Commissionsanträge.

Ministerialrath Frhr. v. Marschall. Die Frage wegen der Haltpunkte ist überhaupt von geringer Bedeutung, denn solche Haltpunkte können im Augenblick da errichtet werden, wo das Bedürfniß es erfordert. Wenn einmal die Bahn betrieben wird, so werden wir darüber gar manche Erfahrungen machen, wie dieß in allen Ländern auch der Fall gewesen ist. Man hat in Belgien früher Haltpunkte an einem Orte errichtet, wo sich zeigte, daß die Frequenz keinen verlangt, während an andern Orten, wo man keinen errichtet hätte, ein Haltpunkt als nothwendig sich darstellte. Man kann das ganze Bedürfniß nur nach und nach befriedigen und deßhalb diese Sache der Regierung füglich überlassen.

Fauth. Es ist dankbar anzuerkennen, was die Regierung in dieser Hinsicht schon gethan hat. Es waren besonders bei Friedrichsfeld die Haltpunkte seltener, allein sie wurden vermehrt, weil das Bedürfniß es als nothwendig darstellte. Es wird auch in Zukunft gewiß nur eines Wunsches bei der Behörde bedürfen, um einen Haltpunkt zu errichten.

Hund. In der ersten Vorlage der Regierung über den Eisenbahnbau war Renchen als Stationsplatz bezeichnet, während ich diesen in der letzten Vorlage vermisse. Die Gründe davon sind mir nicht bekannt, und ich weiß nicht, ob dieß etwa blos auf einem Versehen beruht, oder ob wieder ganz davon abgegangen werden will. Außer Demjenigen, was in dem Bericht angeführt ist und sich auf die Gemeinden, die sämmtlich unterhalb der Eisenbahn liegen, bezieht, erlaube ich mir nur noch Weniges anzuführen. Die Straße, an der bei Renchen ein Haltpunkt errichtet werden soll, zieht sich aus dem Würtembergischen von Freudenstadt durch das Renchthal über die Städte Oppenau, Oberkirch und Renchen. In diesen drei genannten Städten besteht kein unbedeutender Handel mit Landesprodukten, und es ist gewiß ganz am Ort, diesen schon früher bestimmten Stationsplatz bei Renchen auch für die Zukunft beizubehalten. Außer den im Bericht angeführten Gemeinden sind natürlich alle oberhalb Renchen durch das ganze Renchthal bei der Sache betheiligt, denn diese Straße zieht, wie schon bemerkt, aus dem Würtembergischen bis in den Hafen nach Freistädt, weshalb ich mich gedrungen fühle, die Kammer zu bitten, dahin zu wirken, daß den genannten Gemeinden und dem dort bestehenden Handel auch fernerhin die gebührende Aufmerksamkeit gewidmet werden möge und unterstütze den Commissionsantrag.

Bader. Ich gebe dem Herrn Regierungskommissär gerne zu, daß die Zukunft noch manches Bedürfniß und Erforderniß an den Tag bringen werde, das wir zur Zeit noch nicht kennen. Wenn aber ein solches Bedürfniß jetzt schon erkannt ist, muß man es auch jetzt schon befriedigen. Die in dem Bericht bezeichneten Verhältnisse der Stadt Renchen machen es nothwendig, daß dort ein Haltpunkt errichtet werde, und ich bitte also die Kammer dem Kommissionsantrag beizutreten.

Der Kommissionsantrag wird hierauf angenommen.

Rindeschwender bemerkt, daß er durch die Erklärung des Herrn Regierungskommissärs der Mühe überhoben sei, darauf anzutragen, daß auch in der Gegend von Steinbach ein Anhaltspunkt errichtet werde, das Bedürfniß eines solchen werde sich später herausstellen.

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Zu Ziffer 2, Lit. b. der Commissionsanträge:

Böhme. Ich bin erfreut, daß unsere Kommission bei sorgfältiger Prüfung der vorliegenden Verhältnisse zu dem Resultat kam, der Richtung der Bahn nach Lörrach den Vorzug vor jener nach Weil zu geben, weil es im letztern Fall gerade so viel wäre, als wenn der Bahnhof nach Basel selbst gelegt würde. Wenn in die Nähe von Lörrach der Bahnhof gelegt wird, so werden, um die Vortheile, welche der Commissionsbericht auseinandersetzt, etwas näher darzustellen, die Reisenden hinreichende Gelegenheit finden, von den Beschwerden einer längern Reise auszuruhen, und ihren Verbindlichkeiten gegen die Zollverwaltung nachzukommen. Es werden die Reisenden, die in der östlichen Schweiz oder in entfernter gelegenen Ländern das Ziel ihrer Reise finden, in Lörrach die Bahn verlassen, und unmittelbar nach Rheinfelden sich wenden, und die Waaren, die nach jenen Gegenden bestimmt sind, in Lörrach abgestoßen, somit den Handel und die Gewerbsthätigkeit in Lörrach, wozu der Zollverein die Grundlage legte, immer mehr emporbringen. Es wird aber auch die Regierung ihrerseits rücksichtlich der Verhandlungen über die Fortsetzung dieser Bahn in einer günstigeren Lage sich befinden, und nicht genöthigt seyn, selbst auf eine Fortsetzung der Bahn hinzuwirken, sondern abwarten können, bis günstige Vorschläge in dieser Hinsicht gemacht werden. Sodann muß ich auch der Besorgniß begegnen, welche hie und da schon geäußert wurde, daß nämlich, wenn der Bahnhof nach Lörrach komme, die Frequenz der Bahn eine Verminderung erleide. Ich glaube dies nicht, denn die Reisenden, die aus der Schweiz kommen, von welchen allein hier die Rede seyn kann, werden, wenn sie sich nach Deutschland begeben wollen, der deutschen Bahn sich zuwenden, weil sie dadurch einer doppelten zollamtlichen Behandlung entgehen, und weil unsere Bahn selbst von Basel nach Appenweier um sechs Stunden kürzer wird, als die französische Bahn, und die Strecke von Basel nach Lörrach, die zurückgelegt werden muß, hinreichend sich ausgleicht durch die Strecke von Basel nach St. Louis, und durch die Strecke von Königshofen durch Kehl bis Straßburg. Ich fürchte also nicht, daß die Frequenz der Bahn sich vermindern werde, sondern ich glaube auf eine Vermehrung derselben rechnen zu dürfen, weil das reich bevölkerte Wiesenthal und die größern Orte des Oberlandes sich der Eisenbahn mehr bedienen können, als wenn sie unmittelbar in den Niederungen des Rheingeländes von Istein nach Basel geführt würde. Wenn also in dieser Hinsicht keine Besorgniß für die Frequenz entstehen kann, so wird nur der Kostenaufwand in Betracht kommen können, allein wir dürfen wohl überzeugt seyn, daß der Voranschlag der technischen Behörde keine Ueberschreitung darstellen wird. Die bisherigen Erfahrungen haben aber bereits bewiesen, daß Ersparnisse gemacht werden, und dasselbe wird auch hier der Fall seyn. Uebrigens dürfen wir nicht einmal den ganzen Mehraufwand, wie ihn die technische Behörde mit 660,000 fl. in Anschlag nahm, in Rechnung nehmen, denn wenn der Bahnhof nach Weil kommt, so versteht es sich von selbst, daß zur Verbindung des Wiesenthals mit Weil eine Straße und eine Brücke nach Weil gebaut werden muß, was einen Kostenaufwand von 60 bis 100,000 fl. verursachen würde; der Mehraufwand wird sich also nur auf ungefähr 560 bis 600,000 fl. belaufen, und einem Zins von ungefähr 20 bis 21,000 fl. entsprechen; dieser jährliche Aufwand, der auf unserer Staatskasse lastet, wenn dem Wunsche des ganzen Oberlandes, und besonders des Wiesenthals entsprochen wird, wird hinreichend ausgeglichen durch eine erhöhte Steuereinnahme. Wenn nämlich die Erwartungen, die man überhaupt von Eisenbahnen hegt, erfüllt werden, wenn insbesondere Lörrach am Endpunkt der Bahn zu einer bedeutendern Größe sich erhebt, wenn sein Handel und seine Industrie sich vermehren, so wird, wenn auch nicht direkter Weise durch vermehrte Steuereinnahme der Aufwand ersetzt, so doch auf indirekte Weise derselbe hinreichend ausgeglichen durch die Vortheile, die der Stadt und den einzelnen Bürgern zugehen, und nur dadurch, wenn überall, wo sich die Eisenbahn hinzieht, die Lokalinteressen gehörige Beachtung finden, wird die Bahn werden, was sie werden soll, nämlich eine reiche Quelle zur Beförderung unseres Nationalwohlstandes. Ich bitte deshalb die Kammer, dem in dem Commissionsbericht niedergelegten Wunsche ihre Zustimmung zu geben, und wenn dieß geschehen ist, so hoffe ich auch, es werde der Zweifel gelöst seyn, den die Regierung bis jetzt über die Richtung zunächst der Schweizergrenze gehegt hat. Wenn nämlich die Mittel von der

Kammer bewilligt sind, so wird die Regierung keine weitere Besorgniß haben wegen des größeren Kostenaufwandes, der dadurch nothwendiger Weise entsteht, und im Interesse jener Gegend, besonders der Stadt Lörrach, richte ich die Bitte an die Regierung, sobald einmal die Mittel von der Kammer bewilligt sind, auch ihrerseits sich möglichst schnell für die Richtung zu entscheiden, welche die Bahn nehmen solle, damit die Arbeiten, die besonders dort voraussichtlich mehrere Jahre in Anspruch nehmen werden, so bald als möglich begonnen werden, und aus diesen Arbeiten nicht selbst wieder ein Hinderniß für die schnellere Eröffnung dieser Bahn sich ergeben möge.

Schanzlin. Als Bewohner des Oberlandes und als Vertreter eines Bezirkes, der eben so sehr, wie die Stadt Lörrach selbst, die Vortheile erkennt, die aus der Führung der Bahn nach Lörrach entspringen, fühle ich mich verpflichtet, den Commissionsantrag auf das wärmste zu unterstützen. In Beziehung auf die Frage, ob der Bahnhof nach Lörrach oder nach Basel gelegt werden solle, weiß ich zwar wohl, und spreche es mit wehmüthigem Gefühle aus, daß die Regierung dem Project nach Basel geneigt ist. Wenn aber die Kammer durch Beschluß sich für den Wunsch der Stadt Lörrach ausspricht, so wird die Regierung nicht länger anstehen, die längst im Gang befindlichen Unterhandlungen mit Basel abzubrechen, und den Eisenbahnhof nach Lörrach zu legen. Eben diese Unterhandlungen mit Basel haben in Lörrach und in dem gewerbsthätigen Wiesenthal eine sehr große Bestürzung hervorgebracht, und es läßt sich daraus leicht ermessen, mit wie großer Sehnsucht und Verlangen die Errichtung des Eisenbahnhofs in Lörrach gefordert wird, und wie unglücklich man sich fühlte, wenn die Hoffnungen auf Realisirung dieses Wunsches noch nicht feststünden. Ich habe Gelegenheit, solche Wahrnehmungen zu machen, und sehe voraus, daß die Vereitelung der in dem Commissionsberichte niedergelegten Hoffnung noch eine viel größere Bestürzung hervorbringen, und gewiß eine gerechte Erbitterung erzeugen würde. Ich fühle mich verpflichtet, dieß hier auszusprechen und auf die Folgen aufmerksam zu machen, wenn das Wiesenthal mit seiner so schön aufblühenden Industrie unberücksichtigt bliebe, und der Nutzen einer so großartigen kostspieligen Unternehmung dem Ausland zugeführt würde, während man denselben Nutzen nur mit einem etwas größeren Geldaufwande in unserm Lande selbst behalten könnte.

Ueber die Vortheile des Eisenbahnzugs nach Lörrach will ich nichts weiter bemerken, indem dieselben in der eingekommenen Pe ition, so wie in dem Commissionsbericht und von dem Redner vor mir hinreichend erörtert sind. Nur darauf will ich noch aufmerksam machen, daß die Eisenbahn, die ich im Hinblick auf die ungeheuern Kosten für eine große Last und ein nothwendiges Uebel für unser kleines Land ansehe, ungeachtet des hohen Werthes und der vielen Vortheile derselben, doch auch viele Nachtheile mit sich führen wird. Trachten wir also darnach, diese Nachtheile mit den Vortheilen auszugleichen, und bestreben wir uns, daß ein großer und wichtiger Landestheil durch Erhebung der Stadt Lörrach zu einer Hauptstadt und einem bedeutenden Handelsplatz diejenigen Vortheile für sich erringen und genießen könne, die diese Gegend und besonders Lörrach hinsichtlich ihrer eigenen geographischen Lage zu erwarten berechtigt ist.

Ich danke der Commission und ihrem ehrenwerthen Berichterstatter für die so richtige Auffassung der vorliegenden Frage und bitte die Kammer den Wunsch der Commission zu ihrem Beschlusse zu erheben, gleichwie ich auch die Regierung bitte, sobald der Commissionsantrag zum Beschluß der Kammer geworden ist, denselben zu genehmigen, und das Erforderliche anordnen zu wollen, damit die Bewohner des Wiesenthals und der benachbarten Gegend hinsichtlich des Endpunktes der badischen Eisenbahn beruhigt werden indem von jener Genehmigung die künftigen Vortheile oder die ewigen Nachtheile eines doch gewiß wichtigen Landesbezirks abhängen.

Staatsrath Frhr. von Rüdt. Es sind zwei Punkte, die zuerst einer Erledigung bedürfen, ehe sich die Regierung über die Anlegung des Bahnhofs entscheiden kann. Der erste Punkt bezieht sich auf die Kosten. Es ist zwar ein Voranschlag gemacht, der einen Mehraufwand von 660,000 fl. herausstellt, allein es ist dieser auf specielle Berechnungen nicht gestützt, und eine Vergleichung mit dem sonst stattfindenden Aufwande bei Anlage von Tunnels läßt besorgen, daß jene Summe durchaus nicht reicht, und wohl,

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

eine Million nothwendig seyn wird. Es wird also über diesen Punkt noch eine nähere Erörterung veranlaßt werden. Der zweite Punkt bezieht sich auf die Verhandlungen mit dem Nachbarstaat über die Linie der Bahnführung; diese Verhandlungen sind übrigens noch nicht auf dem Standpunkte, daß sie mitgetheilt werden könnten, und es ist auch noch kein Grund vorhanden gewesen, solche abzubrechen. Jedenfalls scheint es räthlich, den Ausgang dieser Verhandlungen zuerst abzuwarten, und es wäre deshalb nach meiner Ansicht zweckmäßig, wenn statt einer bestimmten Bitte, die Linie nach Lörrach auszuführen, man sich darauf beschränkte, es möge die Führung der Bahn in dieser Richtung möglichst berücksichtigt werden. Etwas Definitives kann ich von Seiten der Regierung in diesem Augenblick nicht sagen.

Mördes. Wir, die wir bei jeder Gelegenheit an die Regierung den Mahnruf zur Sparsamkeit ergehen lassen, fanden es sehr beachtenswerth, daß gerade auch bei diesem Anlaß und bei einer gewiß nicht unerheblichen Position ihre Bedenklichkeiten in der Commission sehr lebhaft und laut geäußert worden sind. Auch uns war die Position keineswegs gleichgültig, und selbst die Besorgniß, daß hier wie anderwärts nahmhafte Ueberschreitungen in Aussicht stehen könnten, haben wir dabei in Rechnung gebracht. Bei näherer Erwägung aller Umstände kann ich Ihnen aber sagen, daß die Commission einstimmig dem Antrag beigetreten ist, den der Bericht enthält.

Zunächst hat man von Seiten des Herrn Regierungskommissärs zwei Punkte herausgehoben, wegen welcher es wünschenswerth sei, nicht eine direkte Bitte an die Regierung zu richten, sondern sich an einen allgemeinen Ausspruch zu halten. Was die Unterhandlung mit der Schweiz betrifft, so ist männiglich bekannt, daß Jeder, der nur irgend in der Lage war, ein öffentliches oder Privatgeschäft dort zu treiben, sich fast der Trostlosigkeit über den Ausgang einer jeden solchen Unterhandlung schon im Voraus hingeben kann. Die Beharrlichkeit und tausend Schwierigkeiten, die sich daselbst Schritt für Schritt häufen, machen es wahrlich zu einem trostlosen Geschäft in dieser Beziehung, mit der Schweiz in ein Verhältniß zu treten. Die Regierung selbst hat bei ihren bisherigen Bemühungen mehr als genug Lehren über diesen Punkt erhalten, und es gehört ein hoher Grad von Hoffnung dazu, sich der Erwartung zu überlassen, daß man an ein besseres Ziel gelangen werde. Wir haben nun theils dieses berücksichtigt, theils aber auch und vorzugsweise die Schwierigkeiten in's Auge gefaßt, die selbst im Fall einer möglichen Einigung mit der Schweiz zur Zeit eines Kriegs, oder anderer Verhältnisse, wegen der Benutzung der Bahn entgegenstehen könnten. Wir waren der Meinung, daß die Richtung, die wir jetzt gut heißen, vor Allem entschieden den Vorzug verdiene. Abweichend von der täglichen Erfahrung mag es allerdings klingen, wenn man die Zuversicht ausspricht, daß der Voranschlag von 660,000 fl. wahrscheinlich werde eingehalten werden. Ich gestehe, daß ich, von Besorgniß heimgesucht, darüber spezielle Erkundigungen bei den Technikern eingezogen habe, und freudig überrascht war, mehrfach und einstimmig zu hören, wie diese Leute sogar auf ihre Gefahr hin den fraglichen Plan um die festgesetzte Summe auszuführen sich erbieten. Ich glaube auch mit dem Herrn Regierungskommissär, daß dies mit einem Lächeln beantwortet werden könnte, allein bei einem nähern Eingehen in die Frage glaube ich kaum, daß man bei einer so wichtigen Sache nur oberflächlich und nicht mit reifer Ueberlegung werde gehandelt haben. Wenn man also die Aussicht hat, den Voranschlag eingehalten zu sehen, dabei aber für das ganze Wiesenthal die Vortheile zu erreichen, wie der Abg. Böhme sie entwickelt hat, und wie sie gewiß in die Wagschale gelegt zu werden verdienen, so dürfte wohl die Besorgniß verschwinden, die hier in anderer Beziehung erhoben werden könnte, und ich trete daher mit vielem Vergnügen auch heute noch dem Antrag bei, den ich schon in der Commission unterstützt habe, indem ich mich der freudigen Erwartung überlasse, es werde auch die Kammer in gleicher Weise ihre Zustimmung geben.

Schaaff. Wir wollen mit der Stadt Basel in möglichst freundlichen Verhältnissen stehen, allein wir wollen dieser Stadt nicht die Vortheile unserer Eisenbahn zuführen, wenn sie uns dagegen nicht auch Vortheile bietet, die man in die Wagschale legen kann. Ich kenne den Stand der Unterhandlungen nicht, und es ist auch nicht angemessen, daß die Regierung, so lange dieselben noch nicht abgeschlossen sind, sich in öffentlicher Sitzung darüber aus-

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

spreche, allein ein Hauptgesichtspunkt muß die Regierung doch hiebei leiten. Wenn ich nämlich einen Blick auf die Karte werfe, so muß ich meinen, der Bahnhof gehöre nach Lörrach, falls die Bahn für unser Großherzogthum gebaut werde, und besonders für das Oberland vom wesentlichsten Nutzen seyn solle; denn ich finde, daß außerdem eben das Wiesenthal von unserer Eisenbahn so ziemlich abgeschnitten ist, indem von dort aus das Schweizerterrain wieder passirt werden müßte, es also von der Schweiz abhienge, heute diese, morgen andere Bedingungen zu setzen. So lange ich also nicht durch Mittheilung der Regierung von großem Nachtheil Ueberzeugung erhalte, unterstütze ich den Vorschlag der Commission, daß die Bahn nach Lörrach geführt werden möge. Den Kostenaufwand, und wenn er eine Million beträgt, schlage ich gar nicht an, denn haben wir uns einmal entschlossen, die Eisenbahn zu bauen, so muß der Finanzpunkt in den Hintergrund treten, und der volkswirthschaftliche Gesichtspunkt vor Allem in's Auge gefaßt werden. Ich sehe voraus, daß wenn die Bahn nach Lörrach geführt wird, letztere eine bedeutende Stadt, ja vielleicht eine der ersten Städte des Großherzogthums werden wird, und von da aus können wir den Zug in die Schweiz immer noch leiten. Haben wir aber einmal die Eisenbahn nach Basel geführt, so sind wir in der Hand der Baseler, und ich gestehe offen, daß ich von der Güte und Freigebigkeit dieser Stadt sehr wenig erwarte.

Goll. Auch ich unterstütze den Commissionsantrag und schließe mich vollkommen Demjenigen an, was der Abg. Böhme über diesen Gegenstand vorgetragen hat. Ich bin überhaupt nicht geneigt, den fremden Endpunkten, nämlich Frankfurt und Basel die Vortheile allein zuzuwenden, die dieses außerordentliche Communicationsmittel darbietet.

Gottschalk. Ich freue mich unendlich, in diesem Hause so viele Geneigtheit für unser Oberland zu finden. Man hat auch alle Ursache, dem Endpunkt einer Eisenbahn das Hauptaugenmerk zu widmen, denn es ist anerkannt, daß der Endpunkt einer Eisenbahn die größten Vortheile darbietet, und um so nothwendiger ist es aber auch, diese Vortheile dem Vaterlande selbst zuzuwenden. Es sind diese Vortheile bereits hinreichend herausgehoben worden, allein ohne Egoist zu seyn, für den man mich als Bewohner der hier am meisten betheiligten Gegend ansehen könnte, darf ich die Kammer noch auf mehreres Andere aufmerksam machen. Es ist allgemein bekannt, daß die Bewegung des Handels den größten Einfluß auf die Eisenbahnen hat, und denselben den Hauptnutzen zuführt. Ich bin genöthigt, der Kammer einige Zahlen vorzuführen, indem ich bemerke, daß nur allein die Baumwollenindustrie des Wiesenthals jährlich 30,000 Ctr. Baumwollenwaaren und die Papierindustrie wenigstens 10,000 Ctr. Papier jährlich zu Tage fördert. Die Kammer wird leicht einsehen, daß dieser Umstand einen bedeutenden Einfluß auf die Eisenbahn haben muß und beachtet zu werden verdient. Ich könnte noch andere kleinere und größere Industriezweige des Wiesenthals nahmhaft machen; allein es kommt auch noch der Verkehr mit unsern eigenen Produkten in Betracht, wobei der Staat selbst noch besonders betheiligt ist. Die Kammer ist darüber einverstanden, daß der Endpunkt einer Eisenbahn ein sehr wichtiger und hier um so wichtiger ist, da sich zugleich die Grenze des Zollvereins da befindet, also große Zollhäuser da errichtet werden müssen und die zollamtliche Behandlung der Waaren und Reisenden durch Visitation nothwendig wird. Ich frage nun, ob man diese großen Einrichtungen auf einem solchen weiten Felde unter das Feuer der ausländischen Kanone stellen will? Ich glaube nicht, sondern bin der Meinung, daß man dieses verhüten und dem Vaterland den Nutzen wird zuführen wollen. Uebrigens hat sich ja auch noch keine Stimme gegen den Vorschlag der Commission erhoben, welch' letzterer ich für ihre gründliche Ausführung im Namen des Oberlandes danke, und dem von mir Gesagten im Einverständniß mit dem Abg. Böhme nur noch die Bitte beifüge, daß man diese schwierigen Arbeiten recht bald beginnen möchte, um dieses neue Verkehrsmittel von Norden nach Süden zum allgemeinen Nutzen um so schneller eröffnen zu können.

Sander. Bekanntlich hat die Stadt Basel zu der Zeit, wo es sich darum handelte, ob man am Rhein hinauf eine Eisenbahn bauen wolle, der badischen Regierung das Anerbieten gemacht, mittelst einer Aktienunternehmung die Eisenbahn zu bauen. Warum thaten dieß wohl die Baseler, die bekanntlich in allen ihren Unternehmungen vor-

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

sichtig sind? Offenbar nur darum, weil sie wohl einsehen, daß eine Eisenbahn durch das Rheinthal der Stadt Basel die größten Vortheile für ihren Handel bieten müsse. Die badische Regierung hat sich jedoch hierauf nicht eingelassen, sondern will die Bahn auf Staatskosten bauen. Sollte wohl dieß blos darum geschehen seyn, um dennoch der Stadt Basel alle die großen Vortheile für ihren Handel zuzuwenden, ohne daß sie nur irgend einen Kreuzer an dieser Eisenbahn zahlte? Ich glaube dieß nicht und möchte mich auch nicht von den Baselern auslachen lassen, daß man ihr Anerbieten zurückwies, und dennoch ihnen alle Vortheile auf Kosten des badischen Landes zuwendete. Ich würde es für eine arge Verletzung der ersten und sichersten Interessen des Landes halten, wenn man die Eisenbahn bei Weil ausmünden lassen wollte; denn es ist klar, daß sie dann in Basel ist, und alle Vortheile, welche die Eisenbahn darbietet, den Baselern zukämen, dagegen alle Vortheile, die dem Lande aus der Ausmündung in Lörrach zugehen, verloren wären. Lörrach, schon in seiner jetzigen Bedeutung, ist gewiß ein Ort, der alle Berücksichtigung verdient. Er ist noch wichtiger durch seine Verbindung mit dem Wiesenthal, aber er wird besonders wichtig dadurch, daß wenn die Eisenbahn nach Lörrach geführt ist, man es in der Hand hat, den Schweizerverkehr nicht über Basel, sondern über Schaffhausen zu führen. Wenn wir dagegen die Bahn über Weil leiten, so müssen alle Güter, die nach Italien bestimmt sind, nach Basel. Im andern Fall kann man dagegen die Landstraße nach Säckingen einschlagen, oder man kann die Rheinbahn bauen und mit Lörrach in Verbindung setzen. Dieser wichtige Vortheil würde für das Land ganz verloren gehen, zu einer Zeit, wo es mit einem andern Verlust bedroht ist. Wir dürfen uns nicht verhehlen, daß wenn die Eisenbahn nach Basel geführt ist, ein großer Theil des Wagenverkehrs durch das Kinzigthal seine Richtung nach der Eisenbahn einschlagen wird. Wenn wir mit andern Worten in Weil die Eisenbahn ausmünden lassen, so ist Basel der Herr dieses ganzen Verkehrs, während, wenn sie in Lörrach ausmündet, wir noch den Vortheil haben, sie durch einen Theil des Landes zu führen und eine Verbindung mit Lörrach über Schaffhausen und Zürrich herzustellen, wodurch dem Handel ein großer Vortheil zugehen wird, wo er auf andern Handelsstraßen einen Nachtheil erleidet. Es ist deshalb nicht im mindesten zweifelhaft, daß die wenigen 100,000 fl. bei dieser Frage gar nicht in Betracht kommen. Es handelt sich nicht darum, ob es 800,000 fl. mehr oder weniger kostet, sondern darum, ob der ganze Betrieb der Eisenbahn von Offenburg an für das Oberland nutzbringend seyn solle oder nicht, und wenn wir die vielen Millionen betrachten, so können wir uns um diese 800,000 fl. nicht bekümmern. Ich bin übrigens nicht gesonnen, die großen Kosten, welche die Eisenbahn auf das Land wirft, zu vergrößern, wenn nicht das dringendste Bedürfniß dazu auffordert. Es gibt aber keinen Punkt auf der ganzen Bahn von der hessischen Gränze bis Weil, der dringender einen solchen Mehraufwand erfordert, als gerade die Verhältnisse des Wiesenthals, und der ganze Handelszug von Deutschland nach der Schweiz. Ich muß daher glauben, daß die Regierung von Demjenigen, was man hier in diesem Saale so allgemein einsieht, und was mir auch von Technikern, die nicht nur Techniker hinsichtlich des Zugs der Eisenbahn, sondern auch der erwarteten Resultate sind, einstimmig mitgetheilt wurde, sich überzeuge, und die Eisenbahn nach Lörrach führen wird. Es hat zwar der Herr Regierungskommissär vorhin gesagt, es sei die Richtung der Eisenbahn in ihren einzelnen Theilen Sache der Regierung. Ich will dieß nicht bestreiten, allein es wird mir derselbe zugeben, daß bei der Lage der Verhältnisse, wo jeder Beitrag aus dem Grundstockvermögen, und den Domanialmitteln abgewiesen worden ist, und die ganze Bahn auf den Schultern des Steuer zahlenden Landes ruht, doch auch die Stimmen der die Steuer Zahlenden in der Kammer Vertretenden ein nicht geringes Gewicht haben sollen. Wenn wir hier darüber einig sind, daß die größten Vortheile aus der Richtung der Eisenbahn nach Lörrach entspringen, und wir ferner darüber einig sind, die Kosten, die es mehr ausmacht, zu übernehmen, so glaube ich doch, daß die Regierung keine Ursache mehr hat, sich Demjenigen, was durch uns das ganze Land bewilligt, zu widersetzen. Ich glaube dieß am wenigsten da, wo wir in der Lage sind, ein nicht unbedeutendes Anlehen aufzunehmen, also Lasten auf das Land zu wälzen, was wir nur dann thun können und dürfen, wenn wir

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

auch die gewisse Ueberzeugung haben, daß die Eisenbahn dem ganzen Lande wirklich zu Gut kommt. Wir könnten sogar eine solche Bedingung, wie es die Führung der Eisenbahn nach Lörrach ist, mit der Bewilligung des Anlehens verbinden. Zwar sollen wir nach der Verfassung die Steuern nicht an Bedingungen knüpfen, allein davon steht nichts darin, daß wir nicht eine bestimmte Bedingung damit verbinden können. Ich bin weit entfernt, einen solchen Vorschlag zu machen, weil ich glaube, die Regierung werde sich von der dringenden Nothwendigkeit zu sehr überzeugen, als daß wir bei der Bewilligung des Anlehens eine solche Bedingung zu stellen nothwendig hätten. Das muß ich jedoch wünschen, es möchte uns eine beruhigende Zusicherung darüber gegeben werden, daß dem Wunsch, den die Kammer hier ausspricht, entsprochen werden solle. Ich muß dieß um so mehr wünschen, weil, wie man aus dem Oberland vernimmt, das Gerücht leider dort besteht, als seien schon die Verhandlungen wenigstens nahe auf dem Punkte, daß die Eisenbahn nach Weil, statt nach Lörrach geführt werden solle. Ich bitte deshalb den Herrn Regierungscommissär wiederholt, eine beruhigende Erklärung darüber zu geben, denn die Sache ist gewiß für das ganze Land viel zu wichtig, als daß wir uns mit einem einfachen Beschluß und mit einer Aeußerung des Herrn Regierungscommissärs begnügen könnten, die ebenfalls eine Beruhigung nicht gewähren kann, sondern ein Hauptgewicht auf den Kostenpunkt legt, und uns befürchten läßt, daß vielleicht wegen eines Mehrbetrags von 660,000 fl. die Eisenbahn nicht nach Lörrach geführt werden möchte.

Staatsrath Frhr. v. Rüdt: Ich habe kaum besorgen können, daß meiner frühern Aeußerung diejenige Interpretation werde gegeben werden können und wollen, die man ihr nun gegeben hat. Meine Erklärung gieng dahin, daß man nach dem gegenwärtigen Stande der Sache noch nicht definitiv entscheiden könne und auch nicht entschieden habe. Ich glaube dieß bemerken zu müssen, weil ich zu einer sonstigen Zusicherung nicht ermächtigt bin, und auch nicht ermächtigt seyn kann. Es handelt sich nicht davon, daß man dem benachbarten Schweizerkanton die Vortheile der Eisenbahn nun gleichsam schenken wolle, nachdem man vorher sein Anerbieten nicht angenommen hat. Zur Zeit ist nur davon die Rede, wo der Endpunkt der badischen Eisenbahn seyn solle, und hier sind zwei Orte in der Wahl, die vermöge ihrer gegenseitigen Nähe durchaus nicht so schwierig mit einander zu verbinden sind, als man es dargestellt hat. Es läßt sich von Weil aus, durch eine directe Straßenverbindung mit Lörrach Das erreichen, was für Lörrach zu wünschen ist, denn man wird nicht in Abrede stellen, daß Das, was eigentlich noch nothwendig ist, in Lörrach erst geschaffen werden muß, und die Localität daselbst zur Zeit besondere Vortheile nicht gewähren kann. Die weitern Gründe, die für Lörrach geltend gemacht wurden, sind etwas weit hergenommen, denn namentlich würde die Anlegung einer Eisenbahn am Rhein hin eine sehr schwierige und nicht so schnell zu lösende Aufgabe seyn. Uebrigens wiederhole ich, daß ich zu einer Zusicherung durchaus keine Ermächtigung habe, und die Regierung eine solche auch nicht geben könnte, indem ich bereits erklärt habe, daß zwei Punkte zuvörderst noch erörtert werden müssen.

Hoffmann: Ich bin entschieden der Ansicht, daß das allgemeine Interresse des Landes und der allgemeine Verkehr, so wie das Localinterresse der dortigen Gegend fordert, daß die Eisenbahn nach Lörrach gerichtet werden muß. Der Herr Regierungscommissär sagt, ehe eine definitive Entscheidung gegeben werden könne, müssen zwei Punkte erledigt werden. Einmal müsse nämlich der Kostenüberschlag nochmals revidirt, oder vielmehr ein detaillirter Kostenüberschlag gemacht werden. Er hat hierbei zugleich die Besorgniß geäußert, daß der Mehraufwand, wie er gegenwärtig zu 660,000 fl. berechnet sei, nicht genügen, sondern bis auf eine Million steigen werde. Ich habe diese Besorgnisse nicht. Zwar gebe ich zu, daß man sich nicht auf diese Kostenüberschläge verlassen und auch nicht in die Berge hinein sehen kann, allein schon ein einziges Moment, das in dem gegenwärtigen Kostenüberschlag liegt, gibt mir die Ueberzeugung, daß 660,000 fl. hinreichen werden, das Moment nämlich, daß der Kostenüberschlag darauf gebaut ist, daß der Tunnel ein doppeltes Geleise erhalten solle. Wird er auf ein einfaches Geleise reduzirt, so wird der Aufwand bedeutend herabsinken, und die Tunnels haben gewöhnlich ein einfaches Geleise. Der zweite Punkt betrifft die Unterhandlung mit Basel. Was man aber auch sagen mag, so

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

können die Nachtheile, welche die Führung der Eisenbahn nach Basel uns bringt, durch Unterhandlungen mit dieser Stadt nicht beseitigt werden. Man kann erreichen, daß von Weil aus eine Eisenbahn nach Lörrach auf Schweizer-Seite, und daß von Weil aus das Rheinthal hinauf eine Eisenbahn geführt werden darf, und diese zwei Punkte sind das Nothwendigste und Wenigste, was man begehren kann. Aber auch damit ist noch nicht vollkommen geholfen, denn der Local-Verkehr der obern Gegend bleibt immer noch bedeutend gestört dadurch, daß man das Ausland und die Zolllinie des Vereins doppelt passiren muß. Wenn man von Lörrach nach Weil will, muß man Schweizer-Gebiet passiren, und dasselbe ist der Fall, wenn man von Grenzach nach Weil will. Diese Zollschranken können nicht durch Unterhandlung mit Basel beseitigt werden, sie sind aber von großer Bedeutung. Ferner kann nicht durch Unterhandlung beseitigt werden der große Verlust, der nicht blos Lörrach und jenem Landestheil, sondern dem ganzen Lande dadurch zugeht, daß der Bahnhof an einen andern Ort gelegt wird. Wenn dieser Bahnhof nach Weil kommt, so wird der Vertheil des Verkehrs der Stadt Basel zu Theil, während, wenn er nach Lörrach kommt, er dem Lande zu gut kommt, und dieser Verkehr ist von großer Wichtigkeit für den Endpunkt einer Bahn, die in Baden selbst schon ungefähr 60 Stunden Länge hat, und ein großer Theil der wichtigsten Handelsstraße von Mitteleuropa seyn wird. Diese Eisenbahn in ihrer Fortsetzung mit andern Eisenbahnen ist bestimmt, den Handel und Verkehr zwischen der Schweiz, Italien und dem südlichen Frankreich einer Seits, und anderer Seits mit Norddeutschland, Belgien und Holland zu vermitteln. Da, wo dieser Verkehr auf die Eisenbahn tritt oder sie verläßt, muß ein großes Leben, ein großer Handel und Wandel entstehen, und all' Dieses sollte man nicht der Stadt Basel zuwenden. Ich bin so lebhaft von der höchsten Wichtigkeit dieses Verkehrs überzeugt, daß ich die Fortführung der Bahn von Lörrach nach Basel unter keiner andern Bedingung zugestehen würde, als daß Basel selbst darum bittet, und an den Baukosten im entsprechenden Verhältnisse Theil nimmt. Wenn man hier nach der Bevölkerung der Bahnhoforte rechnete, so würden zwei bis drei Millionen herauskommen, die Basel zuschießen müßte. Es könnte dann allerdings auch an den Einnahmen Theil nehmen, allein diese Zumuthung könnte man Basel machen, wenn man die Bahn dahin fortführen sollte. Das Interesse, das hier zur Sprache kommt, ist ein dreifaches, nämlich das Interesse der dortigen Gegend, des Wiesenthales und des ganzen obern Rheinthals bis Schaffhausen; denn wie bereits erwähnt, wenn der Bahnhof nach Weil käme, müßte man sich den Zöllen in Basel, so wie jener Zollkontrole unterwerfen, die der Zollverein sich selbst auflegt. Das zweite Interesse, welches in Frage steht, ist das Interesse des Landes an dem Gewinn des Verkehrs in Lörrach durch den Endpunkt der Eisenbahn, und das dritte Interesse ist das des allgemeinen Verkehrs. Lörrach wird, wie in dem Bericht gut ausgeführt ist, ein Concurrent mit Basel werden in Beziehung auf den großen Verkehr; denn Lörrach ist sogar zweckmäßiger gelegen, als Basel, wenn einmal die Eisenbahn fertig ist. Von Lörrach geht die schönste Chaussée nach dem Rheinthal, und der Weg von Lörrach nach Zürich und Schaffhausen ist kürzer als von Basel aus, und dazu wird noch der Weg zwischen Lörrach und Basel gespart.

Ich wiederhole, wie ich von der lebhaftesten Ueberzeugung durchdrungen bin, daß das Landesinteresse wesentlich verletzt würde, wenn der Bahnhof nicht nach Lörrach gelegt wird, und daß die Unterhandlungen mit Basel nicht alle Nachtheile beseitigen können, welche mit der Lage in Weil verbunden sind.

Bassermann. Wir bauen eine Eisenbahn, nicht um blos den Fuhrmann durch das Land zu machen, sondern unsere Aufgabe ist die, von dem großen Verkehr, der sich auf der Eisenbahn bewegen wird, etwas für unser Land zu firiren. Handelte es sich blos um zwei Städte im Lande, so müßte ich andere Betrachtungen anstellen. Es handelt sich aber um den Handel im Lande, gegenüber von dem Auslande, und hier darf die Frage nicht lange unentschieden bleiben. Ein Opfer von 660,000 fl. sehe ich nicht für bedeutend an, sondern theile die Ansicht aller Mitglieder, die bis jetzt gesprochen haben.

Grether. Als Mitglied der Commission wollte ich keinen Theil an der Diskussion nehmen, allein jetzt sehe ich mich doch dazu veranlaßt, und statte zuvörderst im

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Namen der Stadt Lörrach den Mitgliedern, die vor mir sprachen, meinen Dank für ihre Verwendung ab.

Das hat mich übrigens erschreckt, daß man immer noch in Unterhandlung mit der Stadt Basel ist; denn wenn auch jene Verhandlungen zu Ende geführt würden, so wäre das Resultat kein besseres, als der holländische Vertrag; Basel würde sagen, „bis hierher und nicht weiter!" allein ich bin überzeugt, daß die Regierung weise handeln wird, wenn sie die Unterhandlungen mit Basel ganz abbricht, denn sie werden doch zu keinem Resultat führen. Basel kann nicht für sich allein, sondern nur im Namen aller Cantone unterhandeln, und wenn wir also auch von Basel etwas erhalten, so haben wir noch keinen Tagsatzungsbeschluß, und die Vollendung unserer Eisenbahn könnte dadurch verzögert, ja vielleicht um 15 Jahre hinausgeschoben werden. Ich wäre deßhalb dafür, daß man das Ultimatum gebe. Der Abg. Sander hat bereits bemerkt, daß, wenn sich einmal der Bahnhof in Lörrach befindet, wir die Eisenbahn später bis an den See fortführen können, und es wird an Privatgesellschaften nicht fehlen, die sich zu diesem Unternehmen verstehen. Wenigstens habe ich schon von mehreren Männern in Schaffhausen gehört, daß, wenn der Bahnhof nach Lörrach gelegt werde, sie gleich um die Concession einkommen werden, auf ihre Kosten die Bahn fortführen zu dürfen. Diese Idee ist nicht wegzuwerfen, denn diese Leute sagen, wenn sie die Eisenbahn bis an den See hätten, so können sie die Waaren nach Rheineck setzen, und über den Spliegen nach Chur bringen und mit der venetianischen Eisenbahn in Verbindung treten, wodurch dann eine europäische Bahn entstünde, nämlich das adriatische und mittelländische Meer mit der Nordsee verbunden würde.

Böhme. Nach der gründlichen Erörterung, welche diese Sache im Interesse unseres ganzen Landes erfahren hat, habe ich nur noch einer Bemerkung des Herrn Präsidenten des Ministeriums des Innern entgegen zu treten. Derselbe hat nämlich gesagt, daß leicht eine Straße von Lörrach nach Weil zu führen sei, und dadurch für das Bedürfniß des Wiesenthals gesorgt werde. Ich bitte aber zu bedenken, daß diese Straße über Schweizer-Terrain geführt werden müßte, und wenn es auch im günstigsten Fall gelingt, die Baseler Behörde zu bestimmen, ihre Cantonszölle nachzulassen, so ist sie doch nicht ermächtigt, ihre eidgenössischen Zölle zum Opfer zu bringen. Sodann hat der Abg. Hoffmann darauf aufmerksam gemacht, daß auch in unserer Zollgesetzgebung ein Hinderniß des ungestörten Verkehrs zu finden ist, und mit einer Straße von Lörrach nach Weil wäre für das Oberland nichts gewonnen; alle Nachtheile blieben, und alle Vortheile giengen nach Basel hinüber. Wenn auch die Verhandlungen, die noch zu gar keinem Resultate gediehen sind, nicht abgebrochen werden wollen, so wird doch die Abstimmung der Kammer, wie ich als gewiß annehmen darf, wenigstens der Regierung die Möglichkeit darbieten, diese Verhandlungen auf eine andere Basis hin, als sie bisher gepflogen wurden, fortzuführen, nämlich auf die Basis hin, daß Lörrach der Endpunkt der badischen Eisenbahn werde, denn auch von Lörrach aus kann, wenn es sich um die Fortsetzung der Bahn handelt, dieselbe eben so gut weiter geführt werden, als von dem Rhein aus. Vielmehr sind weniger Schwierigkeiten vorhanden, von Lörrach aus die Bahn fortzuführen, und die Regierung kann noch mehr darauf einwirken, daß sie entweder südwärts oder ostwärts gegen den Bodensee fortgeführt werde. Auch mich überfällt eine gewisse Angst, wenn ich an die Verhandlungen mit der Schweiz denke, denn wenn ich die Verträge in's Auge fasse, die schon abgeschlossen wurden, so muß ich gestehen, daß bei allen diesen Verträgen die Vortheile nicht auf badischer Seite waren. Ich stelle deßhalb wiederholt die Bitte an die Regierung, auch ihrerseits recht bald sich für Lörrach zu entscheiden, und mit Arbeiten, die eine lange Zeit erfordern, so schnell als möglich zu beginnen.

Hecker. Die Materie ist erschöpft, und ich erlaube mir deßhalb nur noch den Gesichtspunkt herauszuheben, daß meines Erachtens die Stadt Lörrach ein Stapelplatz für den italienischen Handel, so wie für den Handel den Rhein herauf werden kann, wenn ich nämlich davon ausgehe, daß vielleicht nach fünf Jahren, wenn das Eisenbahnnetz über Deutschland sich weiter verbreitet hat, und auch unsere eigene Eisenbahn fertig ist, der Güterzug die Wasserstraße zum Theil verlassen und sich den Eisenbahnen zuwenden wird. Ich spreche hier besonders von den werthvolleren

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

und kleineren Collis, allein auch hinsichtlich der größern habe ich kein Bedenken, weil heut zu Tage die Schnelligkeit dem Handelsmann Das ersetzt, was der Mehrbetrag der Fracht zu Land ausmacht. Wenn wir also annehmen, daß die Waaren, die den Rhein herauf nach Italien gehen, auf der Eisenbahn verbracht werden, so müssen sie ihren ersten Anhaltspunkt in Lörrach finden, denn betrachte ich die italienische Straße, so ist Lörrach der Punkt, wohin die Waaren absolut kommen müssen. Aus Italien beziehen wir geringere Collis von größerem Werthe, besonders Seide. Wenn nun Lörrach der Endpunkt ist, so werden diese Collis, wie es heute schon geht, den schnellsten Weg suchen, und auf der Eisenbahn von Lörrach aus dahin gebracht werden müssen, wohin ihr Weg geht, nämlich in die Fabriken der Niederlande. Es werden alle Waaren, die aus Italien kommen, in Lörrach ihren ersten Anhaltspunkt finden. Wenn nun aber für die Straße von Basel nach Zürich, von Lörrach nach Rheineck und von Chur nach Italien etwas geschieht, — und es wird das Bedürfniß dazu führen, daß es geschieht, so fern die Stadt Lörrach der Endpunkt ist für Dasjenige, was nach der Schweiz geht und aus Italien kommt, — so sind jene Gegenden genöthigt, im Wege der Privatunternehmung oder auf eine andere Weise eine Eisenbahn zu bauen, oder die einfachste Verbindung mit Italien herzustellen, wodurch Basel und der westliche Theil der Schweiz einen großen Theil des Wagenzugs und der ganze italienische Handel in Lörrach seinen Stapelplatz finden würde; dieß würde die Schweizer Häuser in so lange bis die Straße über den See nach Rheineck fertig wäre, nöthigen, Comanditenhäuser in Lörrach zu etabliren, so daß diese Stadt in kurzer Zeit ein bedeutender Handelsplatz werden würde.

Der Commissionsantrag wird hierauf zur Abstimmung gebracht und einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 3 der Commissionsanträge.

Knapp: Der eben gefaßte einstimmige Beschluß der Kammer hat mich gefreut, allein eine andere Frage wird die seyn, in wie weit solchen einstimmig gefaßten Beschlüssen der Kammer Folge gegeben wird. Ich habe die Charte über die Eisenbahn vor mir liegen, so wie sie galt, als wir früher nach Hause giengen. Jeder glaubte, die gefaßten Beschlüsse und die Andeutungen auf der Charte stehen fest, und man hat darauf gebaut. Indessen verhielt sich die Sache anders. Man hat eine Commission niedergesetzt, die nach ihrem Gutdünken Aenderungen traf. In wie weit diese Commission aus eigenen Motiven oder aus andern Gründen ihre Aufgabe gelöst hat, will ich nicht untersuchen. Auf Stationen, wo keine Bahnhöfe seyn sollten, findet man jetzt solche, und zwar zwei Bahnhöfe projectirt. Man fand nothwendig, eine neue Untersuchung anzustellen, die abermals auf zwei Bahnhöfe geführt hat, allein eine Commission, die zusammengesetzt worden ist, fand jenen Punkt nicht für geeignet, und ich erlaube mir deßhalb einige Bemerkungen darüber zu machen. Was würde man wohl von einem Gutsbesitzer oder überhaupt von einem größeren Geschäftsmann sagen, wenn er dahin, wo der Verkehr zusammentrifft, sein kleineres Etablissement, da aber, wo der geringste Verkehr stattfindet, sein größeres Etablissement errichten würde, oder wenn er mit andern Worten seine größeren Oekonomiegebäude da aufführte, wo am wenigsten Güter sind, da aber, wo die meisten Güter sich befinden, das kleinste Gebäude bauen wollte. Jene Commission fand sogar in ihrer Weisheit, daß an einem Orte, wo nie mehr als ein Geleise nothwendig seyn kann, vier Bahngeleise zu errichten seien, an einem Platze sage ich, wo der Verkehr nur auf demselben Wege wieder zurück von Statten gehen kann. Die Regierung hat jedoch diese vier Geleise auf zwei reduzirt; da hingegen, wo drei Linien zusammentreffen, nämlich die von Straßburg, Carlsruhe und Offenburg, hat die nämliche Commission gefunden, daß nur ein Bahngeleise nothwendig ist, denn sie hatte die Gewißheit vor sich, daß keine Störung von dem Verkehr komme könne, denn, wenn sie diese Gewißheit nicht gehabt hätte, so sehe ich nicht ein, wie sie dazu kommen konnte, nur ein Geleise auf einer Station zu errichten, wo drei Linien zusammenstoßen. Da, wo viele Fuhrwerke zusammentreffen, müssen mehr Geleise eingerichtet werden, als da, wo wenig Fuhrwerke zusammenkommen, besonders bei dem Eisenbahnwesen, wo, wenn man auch mit aller Vorsicht zu Werke geht, doch der Zufall oder das Unglück Manches ändert. Sodann ist auch der Verkehr mit Würtemberg und Bayern nicht in dem Grade berücksichtigt worden, als

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

er es verdient hätte, während man anderer Seits den Verkehr im Kinzigthal sehr in die Höhe gehoben hat; allein dieser Verkehr theilt sich von oben bis unten nach Biberach, und überall wird man suchen, so schnell als möglich die Eisenbahn zu erreichen, nicht aber den weitesten Weg dahin einschlagen. Jedenfalls kann man nicht sagen, daß die Wagen zu einer und derselben Zeit eintreffen. Wenn man aber hierin keine Gewißheit hat, so frage ich, warum man die Fürsorge nicht mehr für nothwendig fand, die sich nach zwei Untersuchungen als sachdienlich herausstellte? Man hätte erwarten können, daß die Regierung, die hier die geeignete Voruntersuchung anstellte, gleich von Anfang an zu demselben Resultate gelangt wäre, zu dem sie später kam. Wenn ich nun alles dieß in's Auge fasse, so glaube ich nicht, einen unbilligen Antrag zu stellen, wenn ich verlange, daß statt der früher projectirten zwei Bahnhöfe ein Bahnhof in Appenweier errichtet werde.

Ministerialrath Frhr. v. Marschall: Die Commission hat die Verhältnisse, die hier in Betracht zu ziehen seyn werden, bereits zur Sprache gebracht. Sie hat auseinandergesetzt, daß wir in Beziehung auf den Bahnhof in Appenweier alle Fürsorge getroffen haben, welche nothwendig ist. Zeigt es sich später, daß das Bedürfniß ein größeres ist, so kann es immer noch befriedigt werden. Es ergiebt sich aus dem Bericht, daß in Appenweier, ob es gleich eine Station unbedeutender Frequenz ist, dennoch bedeutende Einrichtungen nothwendig sind. Es wurde bemerkt, daß dort mehr als ein Geleise gedeckt seyn sollte und ich selbst erkenne auch an, daß zwei gedeckte Geleise besser aber auch kostspieliger wären, und immerhin ist Fürsorge getroffen worden, daß das Uebersteigen von einem Bahnzug in den andern dennoch im Trockenen erfolgen kann. Wir haben indessen nichts dabei zu erinnern, daß der Antrag angenommen wird, denn wie sollten wir nicht wünschen, daß für den ganzen Bahndienst gehörig gesorgt sei?

Löffler: Der Abg. Knapp scheint dem Platz in Appenweier die Wichtigkeit beilegen zu wollen, wie dem Platz in Offenburg. Ich brauche aber nur auf die Wichtigkeit der geographischen Lage von Offenburg aufmerksam zu machen.

Sander: So fern man unter dem Commissionsantrag nur Das zu verstehen hätte, daß eine Bedeckung von zwei Wagengeleisen stattfinden solle, nicht aber auch, daß wenigstens seiner Zeit in Appenweier Einrichtungen getroffen werden, um eigene Locomotive dort aufzunehmen, so wird letzteres doch früher oder später nothwendig werden. Aus dem Commissionsbericht ist zu entnehmen, daß man davon ausgeht, als sei in Appenweier nur die Durchfahrsstation nach Offenburg oder Kehl, und jene ganz abhängig von der Station, die von Karlsruhe nach Basel geht. Dieß glaube ich aber nicht, denn wenn einmal in Frankreich das Eisenbahnwesen sich noch weiter entwickelt hat, wenn wir von Straßburg nach Paris fahren, so wird ein selbstständiger Bahndienst von Kehl nach Baden, Carlsruhe und Frankfurt nothwendig werden. Man hat es nicht in der Hand, die Einrichtung so zu treffen, daß die Bahnzüge, die aus Frankreich kommen, mit den Bahnzügen von Frankfurt nach Basel zu bestimmter Stunde influiren, und da gerade angehängt und ausgeladen werden. Wahrscheinlicher Weise wird mit der Bahn, die in Frankreich jetzt schon besteht, die Einrichtung so getroffen werden, daß sie uns nöthigt, einen eigenen Zug von Kehl aus einzuführen oder aber für die Reisenden einen Aufenthalt zu verursachen. Die Locomotive von Kehl und Carlsruhe zu nehmen, wird man aber nicht vorhaben, und so wird es früher oder später nothwendig werden, in Appenweier einen wirklichen Bahnhof zu errichten. Denn, mag man von der Wichtigkeit von Offenburg sprechen, was man will, so glaube ich doch, daß der Umschlag in Appenweier bei weitem bedeutender ist, als der Umschlag von Reisenden und Waaren, der in Offenburg stattfindet, und daß dahin, wo ein Hauptumschlag von Reisenden und Waaren besteht, ein Bahnhof gehört, ist eine ausgemachte Sache. Uebrigens kann ich dem Abg. Knapp nicht beistimmen, so fern seine Richtung dahin zu gehen scheint, daß man in Kehl keinen Bahnhof errichte. Da, wo ein Hauptausmündungsplatz ist, wird auch ein Bahnhof nothwendig werden, und mit dem Antrag, den die Commission stellte, werden die Verhältnisse und Interessen von Appenweier und auch des Landes gehörig berücksichtigt werden, besonders, da der Hr. Regierungskommissär schon am Anfang die Bemerkung machte, daß je nach Bedürfniß und wie es der vergrößerte Betrieb und der größere Umschlag nothwendig mache, seiner

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Zeit auch mit weiteren Anstalten nachgeholfen werden könne und auch werde nachgeholfen werden.

Ministerialrath Frhr. v. Marschall: Früher wurde darüber geklagt, daß wir bei Aufführung von Staatsbauten zu wenig sparsam seien, während wir jetzt aufgefordert werden, mehr aufzuwenden. Ich ziehe daraus den Schluß, daß wir die richtige Mitte getroffen haben. Wenn die Bemerkungen des Hrn. Abgeordneten richtig sind, so können immer noch weitere Remisen in Appenweier gebaut werden.

Hoffmann: Die Petenten können sich gewiß beruhigen bei Demjenigen, was für Appenweier geschehen soll. Es werden verschiedene Gebäude errichtet, und es bleibt noch Raum genug übrig, um weitere Einrichtungen zu treffen, wenn der dortige Verkehr es erfordert. Es mag nun eine Hauptstation oder eine Zwischenstation werden — für den Verkehr ist durch das eine wie durch das andere auf gleiche Weise gesorgt. Der ganze Unterschied zwischen Hauptbahnhof und Zwischenbahnhof ist nur der, daß in dem einen die Locomotive und Wagen aufbewahrt werden, in dem andern nicht. Für den Verkehr selbst aber ist auf die gleiche Weise gesorgt.

Rindeschwender: Wenn der Abg. Knapp darauf anträgt, daß da, wo der größere Verkehr ist, auch die geeigneten Anstalten dazu getroffen werden sollen, so unterstütze ich ihn; denn seine Ausführung, so wie die des Abg. Sander, gewährt doch die Ueberzeugung, daß die Station Appenweier weit bedeutender ist, als jene in Kehl und Offenburg. Es münden da drei Wege ein, was in den beiden andern Orten nicht der Fall ist.

Ministerialrath Frhr. v. Marschall: Kehl und Appenweier bedürfen nur eines und desselben Betriebsmaterials. Wenn man an beiden Orten vollständige Bahnhöfe errichten wollte, so müßte man den Zweck haben, zwei Züge gleichzeitig einander entgegen zu schicken, was nicht vorkommen kann.

Rindeschwender: Wenn die Zusicherung gegeben ist, daß dem Dienst, wie er sich in Appenweier gestaltet, Genüge geschieht, so weiß ich den Abg. Knapp nicht zu unterstützen, sondern begnüge mich mit dem Commissionsantrag.

Knapp: Es liegt gegenwärtig eine Petition von Kehl vor, worin gewünscht wird, daß der Bahnhof daselbst zwischen Stadt und Dorf gelegt werde. Wenn nun, woran ich nicht zweifle, diesem Wunsch entsprochen wird, so wird es nicht nothwendig seyn, so viele Gebäude daselbst zu errichten, indem schon Magazine da sind, wo alle Geräthschaften der fraglichen Art aufbewahrt werden können.

Bader: Appenweier erhält jedenfalls einen Bahnhof, nämlich alle Einrichtungen, die zum Transport von Waaren und Menschen nothwendig sind.

Der Commissionsantrag wird hierauf zur Abstimmung gebracht und angenommen.

Damit ist dieser Gegenstand erledigt und die öffentliche Sitzung verwandelt sich nunmehr in eine geheime.

Zur Beurkundung:
der Präsident
Bekk.

Der Secretär:
Bleidorn.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg