

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

74. Sitzung (11.09.1846)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

LXXIV. öffentliche Sitzung der zweiten Kammer der Landstände.

Karlsruhe, den 11. September 1846.

In Gegenwart der Herren Regierungs-Commissäre: Präsident des Ministeriums des Innern, Geheimerath Nebenius, Finanzministerialpräsident Staatsrath Regenauer, Geheimerath Beck und Ministerialrath Prestinari;

sodann

sämmtlicher Mitglieder der Kammer, mit Ausnahme der Abgeordneten Mez und v. Stöckhorn.

Unter dem Vorsitze des Präsidenten Mittermaier.

Der Präsident zeigt der Kammer an, daß durch allerhöchstes Rescript der Herr Staatsminister v. Dusch und der Hr. Legationsrath v. Böckh beauftragt seien, die Nachweisungen des Aufwandes für Materialanschaffungen zum Eisenbahnbetrieb bis zum letzten Dezember 1845 vorzulegen und zu rechtfertigen. Die Kammer werde sich erinnern, daß früher die Vorlage provisorisch geschehen sey und gewünscht wurde, daß eine officielle Vollmacht vorgelegt werde.

Es werden folgende neue Eingaben angezeigt und vorgelegt:

durch den Abg. Junghanns I:
a) des Amtsyhysicus Dr. Megger in Adelsheim und Dr. Hack in Mosbach, um Interpretation des Landrechtsart. 210³ (die ärztlichen Kosten der letzten Krankheit betreffend);

durch den Abg. Rombride:
b) der Hauptlehrer zu Heßlingen, Bamloch, Nordweil, Bleichheim und Malterdingen, die Veraccisierung des sogenannten Sigristenviertels betr.

Diese Petition wird nachträglich an das Großherzogliche Staatsministerium überwiesen, bezüglich auf die beschlossene Motion des Abg. Rindeschwender.

Verhandlungen der 2. Kammer 1845/46. 11. Protokollheft.

Durch den Abg. Rindeschwender:

c) der Gemeinde St. Georgen, um Zuteilung zu dem Bezirksstrafgericht, Oberamt und Oberamtsgericht Billingen.

Der selbe bemerkt hiezu, das nämliche Begehren sey von andern Grenzorten bereits gemacht und dem Großherzoglichen Staatsministerium überwiesen worden; er halte dafür, die Kammer könnte ohne weitere Diskussion rücksichtlich dieser Petition denselben Beschluß fassen.

Die Kammer erklärt sich damit einverstanden.

Durch das Secretariat:

d) eine Eingabe des Frhrn. v. Drajs, mehrere Vorschläge zu Gesetzesverbesserungen enthaltend;

e) Petition der Gemeinde Hohenstadt, Amtsbezirks Adelsheim, Vereinigung der Confessionsschulen betr.

Diese Eingaben können indessen nicht mehr zur Erledigung kommen.

Die Tagesordnung führt zur Diskussion des (auf Seite 503, 504, des siebenten Beilagenhefts abgedruckten) Berichts des Abg. Bader, über die Motion des Abg. Gottschalk, den Bau einer Eisenbahn nach Pforzheim betreffend.

Der Antrag der Commission lautet:

„Die Kammer wolle in einer an Se. Königliche Hoheit den Großherzog zu richtenden Adresse erklären, sie (die Kammer) ermächtige die Großherzogl. Regierung, wenn sich Unternehmer dazu finden, die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn (von Karlsruhe oder Durlach nach Pforzheim, oder über Pforzheim an die württembergische Grenze) unter denselben Bedingungen, welche für den Bau einer Kinzigthalbahn festgesetzt wurden, zu erteilen, nur solle eine Betheiligung der Staatskasse dabei nicht statt finden.“

Weller: Ich will nur bemerken, daß über diesen Gegenstand eine Petition der Stadt Mannheim vorliegt, und will darum den Herrn Präsidenten bitten, vorerst hierüber Bericht erstatten zu lassen und über beide Gegenstände die Diskussion zugleich zu eröffnen. Die Mannheimer Petition spricht sich für die Zuglinie von Bruchsal über Bretten aus. Nur dadurch, daß man Gründe und Gegengründe vernimmt, ist man in der Lage, ein gerechtes Urtheil zu fällen.

Bader: Ich habe diese Petition nicht und auch keinen Auftrag, mich damit zu befassen.

v. Soiron: Diese Petition ist an die Eisenbahncommission abgegeben worden und sie hätte also auch der Commission über die Motion des Abg. Gottschalk überwiesen werden sollen.

Bader: Die Commission hat nicht geglaubt, daß sie sich mit andern Gegenständen zu beschäftigen habe, als mit der Motion des Abg. Gottschalk.

Präsident: Nun, in welchem Thale liegt denn diese Petition?

(Niemand gibt Auskunft.)

Dennig: In demselben Betreff liegt auch eine Petition vor von Sinsheim.

Schaaff: Die Petition mag seyn wo sie will, so wird jedenfalls darüber Bericht erstattet werden müssen, bevor über die Motion des Abg. Gottschalk diskutiert und Beschluß gefaßt werden kann.

Gottschalk: Warum nicht gar, das wäre eine schöne Geschichte.

Schaaff: Man wird doch eine hierauf bezügliche Petition nicht unberücksichtigt lassen wollen?

Präsident: Ein Mitglied der Eisenbahncommission

wird sich doch erinnern, wohin diese Petition gekommen ist.

Bader: Es sind noch mehrere Petitionen in Eisenbahnangelegenheiten vorhanden.

Weller: Man kann nichts über diesen Gegenstand beschließen, ehe über diese Petition Bericht erstattet ist, denn die Gegenstände hängen mit einander zusammen, sie müssen zugleich verhandelt werden.

Präsident: Es wird nach derselben gesucht. Hoffentlich werden wir sie bekommen und dann ist die Sache einfach. Einstweilen ist die Diskussion eröffnet.

Lenz: Es ist vorauszusehen, daß früher oder später eine Verbindungsbahn zwischen unserer Staatsbahn und Stuttgart zu Stande kommen werde. Schon auf dem vorigen Landtag beschäftigte sich die Kammer mit der möglichen Frage, ob diese Verbindungsbahn über Bretten oder über Pforzheim geführt werden sollte. Das Resultat ist bekannt. Heute soll die Kammer wiederholt die Frage erörtern und sich darüber aussprechen. Ich halte dieß nicht für überflüssig, im Gegentheil, ich halte für nothwendig, daß es nicht verschoben werde. Es kann ein Fall eintreten, wo in der Zwischenzeit bis zum nächsten Landtage die Regierung unterrichtet seyn sollte, welche Stimmung in der Kammer hinsichtlich jenes Gegenstandes vorherrschend ist.

Meine Herren! Vor nicht langer Zeit haben Sie der Regierung ausgedehnte Ermächtigung erteilt um dahin zu wirken, daß eine Eisenbahn durch das Kinzigthal an den Bodensee gebaut werde. Es kann nicht Ihre Absicht seyn, diesen Beschluß in seinem Keime zu ersticken; im Gegentheil, Sie wünschen gewiß, daß er reiche Früchte trage. Die Kinzigbahn wird den Vorzug haben, daß sie der kürzeste Weg seyn wird, auf welchem man z. B. von Mannheim nach dem Bodensee gelangt. Sie wird aber eine Rivalin bekommen, die nicht gering geschätzt werden darf. Es ist dieß die württembergische Bahn von Stuttgart über Ulm nach Friedrichshafen. Will man dieser Bahn die Concurrenz mit der Kinzigbahn erleichtern, so führe man die Verbindungsbahn über Bretten, will man sie ihr erschweren, so wähle man die Linie über Pforzheim. Unsere Entscheidung wird nicht ohne Einfluß bleiben auf Diejenigen, welche geneigt seyn sollten, den Bau der Eisenbahn durch das Kinzigthal zu unternehmen. Ich halte

es für Pflicht, zuvörderst für das Gedeihen der vaterländischen Bahnen zu sorgen. Diesem Grundsatz getreu, stimme ich für die Linie über Pforzheim. Es bestimmen mich aber noch andere Gründe. Ueberall, meine Herren, macht man die Erfahrung, daß die Personenfrequenz die Haupteinnahmequelle der Eisenbahnen ist. Das Publikum hat aber bereits darüber entschieden, welche von den beiden Linien in dieser Hinsicht den Vorzug verdient. Von Karlsruhe nach Stuttgart über Pforzheim gehen täglich hin und her: zwei Posteilwagen, die gewöhnlich von einem oder zwei Beiwagen begleitet sind, ein Postwagen; ferner sechs geräumige Omnibus, in der Regel vollständig besetzt. Ist einmal die Eisenbahn von Paris nach Straßburg in's Leben getreten, so darf man die Vermehrung dieser Frequenz erwarten. Von Bruchsal über Bretten nach Stuttgart gehen keine Eilwagen und keine Packwagen, sondern nur ein oder zwei Omnibus. Dafür, daß vor der Hand eine Eisenbahn bis Pforzheim gebaut werde, möchten folgende Gründe sprechen: die Stadt Pforzheim selbst, wegen der Zahl ihrer Bevölkerung und ihres Handels, möchte einer Beachtung werth seyn. Es münden dort drei Thäler des Schwarzwaldes aus, nicht bewohnt von einem armen Hirtenvolk. Es befinden sich in demselben blühende Städte und Dörfer, wo von Altersher Wohlstand, Handel und Industrie einheimisch waren. Die Eisenbahn nach Pforzheim wird nicht öde Steppen durchschneiden, sondern einen reichbevölkerten, fruchtbaren Theil Badens. Jetzt schon erhält unsere Staatseisenbahn starken Zuschuß durch die Stadt und die Umgegend von Pforzheim. Er wird sich vermehren, sobald die Verbindung durch eine Eisenbahn erleichtert ist. Ich wollte noch einige Worte über den Gütertransport sprechen. Ich unterlasse es jetzt, weil vorauszusehen ist, daß solcher vielfach während den Verhandlungen besprochen werden wird.

Schmidt v. B.: Ich bin gegen den Commissionsantrag, bin aber darin mit dem Abg. Lenz einverstanden, daß wir uns später an Württemberg anschließen müssen. Ob aber jetzt schon der Punkt des Anschlusses festgesetzt werden soll, bevor Württemberg gebaut hat und bevor wir über die Kinzigthalbahn im Reinen sind, darüber bin ich sehr im Zweifel.

Ich will von den Lokalinteressen von Bruchsal nicht sprechen, ich habe auch keine sanguinischen Hoffnungen in

Beziehung auf die Vortheile, die uns diese Bahn bringen wird. Aber davon will ich sprechen, daß der Weg in das Württembergische über Bretten seit Jahrhunderten der Weg der Güter war. Schneiden Sie den Weg ab, so werden Sie finden, daß die Güter, denen man diesen Weg versperren will, künftig weder durch das Kinzigthal noch über Pforzheim gehen werden.

Ich habe bei diesen Bahnen keine Befürchtung. Die Linie über Pforzheim ist eine Stunde länger als die über Bretten. Der Handel läßt sich nicht in Grenzen ziehen, er wird den kürzesten und wohlfeilsten Weg suchen.

Ein anderes Bedenken, das ich habe, liegt darin, daß, wenn die Bahn über Pforzheim gehen soll, die Güter dann den Weg entweder durch das Neckarthal nehmen werden, was leicht durch eine Begünstigung von Württemberg geschehen kann, oder sie werden sich etwas weiter herauf ziehen bis Ihlingen. Ich habe die Ueberzeugung, daß dies eintreten wird, und dann ist nicht allein der Handel von Mannheim, sondern auch der Verkehr für unsere Bahn total ruinirt.

Die Frequenz auf unserer Bahn wird nicht so bleiben, wie sie ist, und der Ertrag derselben leidet dadurch Noth. Ich weiß, wie sehr der Handel wechselt und nur der Wohlfeilheit nachgeht, und daß auf der Route von Bruchsal nach Bretten mehr als die Hälfte der Güter von Mannheim aus per Are verladen werden, aus dem einzigen Grund, weil die Fracht außerordentlich wohlfeil ist. Der Abg. Lenz sieht die Bahn von Bruchsal über Bretten als eine Concurrencybahn an, die für die Kinzigthalbahn gefährlich sey. Ich weiß nicht, warum diese größere Gefährlichkeit haben soll, als die Bahn über Pforzheim. Die ganze Differenz beträgt vielleicht zwei Stunden, und wenn die Kinzigthalbahn in der Pforzheimer Bahn ihr Glück suchen muß, dann kann ich ihr zum Voraus kein langes Leben prophezeien. Ich habe nichts dagegen, wenn die Regierung zum Bau der Bahn über Pforzheim eine Gesellschaft concessionirt, ohne daß der Staat etwas zuschießt. Aber ich verlange auch die nämliche Gerechtigkeit zum Bau einer Bahn von Bruchsal nach Bretten. Ich sehe nicht ein, warum man einzelne Landestheile vor andern begünstigen soll. Der Abg. Lenz bezieht sich zu Gunsten der Bahn über Pforzheim auf die Eilwagen und Omnibus, die nach Pforzheim gehen

und von dort abfahren. Es ist richtig, daß von Bruchsal keine Eilwagen abfahren, aber wir haben 4—6 Omnibus, die täglich nach Stuttgart gehen und immer besetzt sind. Ich kann darum dem Antrag der Commission nicht beistimmen und will mich über die Sache nicht weiter verbreiten, da wahrscheinlich andere Redner die Vortheile des Eisenbahnzugs von Bruchsal über Bretten hervorheben werden.

Helreich: Meine Herren! Nicht in allen Punkten, die in diesem Hause verhandelt werden, pflege ich mitzusprechen. Wo es sich aber um Eisenbahnen und Zollsätze handelt, um das Interesse des Handels und um das Nationalwohl, — da kann ich nicht schweigen und halte es für meine Pflicht, meine Meinung auszusprechen.

Es war unverantwortlich von dem Abg. Gottschalk, in der letzten Zeit unseres Zusammenseyns eine Frage in dieses Haus zu werfen, wodurch so wichtige Interessen berührt werden, wie es hier der Fall ist. Allein es war eine klug berechnete Maßregel, wir sollten damit überumpelt werden, wie es bei dem Friedrichsfelder Vertrag der Fall war. Man suchte eine schnelle Entscheidung herbeizuführen.

Ich sage, die Bahn wird über Pforzheim gehen, Herr Abg. Lenz, aber im wohlverstandenen Interesse des Landes wird diese Bahn nicht die einzige Verbindungslinie mit den württembergischen Bahnen seyn. Ist das Eisenbahnetz in Württemberg einmal ausgeführt, dann werden wir uns an vier Punkten zugleich an Württemberg anschließen, und es wird zweckmäßig seyn, dieses durch Vertragsabschluß geschehen zu lassen. Meine Herren! wir würden, wenn wir jetzt schon über diese Angelegenheit definitiv entscheiden, gegen das Interesse aller Landestheile handeln und mein Antrag geht auf den Uebergang zur Tagesordnung.

Wenn die von mir angeführten württembergischen Eisenbahnlinien vollendet seyn werden, so wird es im Interesse Württembergs seyn, mit dem Unterrhein in Verbindung zu kommen. Die eine Bahn wird über Wiesloch nach Mannheim gehen. Im Interesse des Kinzigthals wird es liegen, die Bahn nach Lindau und Bregenz zu führen. Das Interesse der mittlern Landesstrecke wird erfordern, eine Bahn über Pforzheim zu führen, und es wird sich dann die Kinzigthalbahn bei Duttlingen an die

württembergische anschließen, wodurch diese dann in Verbindung kommen wird mit der Bahn von Basel über Offenburg nach Straßburg. Glauben Sie, meine Herren, daß, wenn wir heute unsere Zustimmung zu dem Bau einer Bahn über Pforzheim geben, im nächsten Jahr schon der Anfang damit gemacht werden wird? Betrachten Sie einmal die Verhältnisse des Geldmarktes. Ich glaube nicht, daß eine Gesellschaft sich so schnell finden wird. Wie dem aber auch seyn mag, ich hoffe, daß die Regierung so gerecht seyn wird, wenn eine Gesellschaft zum Bau einer Bahn über Pforzheim concessionirt werden sollte, diese Concession auch ertheilt werden wird in der Richtung von Bruchsal über Bretten. Ich glaube darum, wir können billig und gerecht seyn gegen alle Landestheile, wenn wir für heute die Tagesordnung beschließen. Wir können füglich noch einige Zeit abwarten.

Zittel: Meine Herren! wir haben heute verschiedene Propheten in diesem Hause. Die Einen sagen, die Interessen des Landes gehen zu Grunde, wenn die Bahn über Pforzheim gebaut wird. Die Andern sagen, es wird ihnen aufgeholfen. Ich will darüber nicht entscheiden. Ich glaube es werden die meisten Mitglieder durch die langen Verhandlungen auf dem vorigen Landtage schon ihre Meinung über die Sache haben, und es wird noch viel über die Sache gesprochen werden; denn diejenige Partei, welche unterliegt, wird eine ehrenvolle Niederlage wollen.

Ueber die Sache selbst will ich nicht sprechen, denn ich weiß von den Waarenzügen nichts zu sagen.

Was die Frage wegen des Anschlusses an Württemberg betrifft, so ist mir, nach einem Blick auf die Karte klar, daß eine Verbindung mit Württemberg statt finden muß, und zwar in der Richtung über Pforzheim. Das will ich offen ausgesprochen haben. In dem Antrag, wie er gestellt wird, ist mir nur Etwas aufgefallen, wofür ich keinen Grund finden kann. Es heißt: „Die Kammer ic. einer Eisenbahn von Karlsruhe oder Durlach nach Pforzheim oder über Pforzheim an die württembergische Grenze ic.“ Ich weiß nicht, wie das geschehen soll. Soll etwa eine Bahn von Pforzheim über Durlach, neben der bereits bestehenden Bahn, nach Karlsruhe geführt werden? Dieser Antrag ist mir unbegreiflich. Ein Vortheil, der dadurch für Karlsruhe hervorgehen soll, ist mir nicht

klar, aber ein Nachtheil, der dadurch für Durlach entsteht, liegt auf der flachen Hand, indem der Verkehr neben der Stadt Durlach vorbeigeführt werden soll. Zudem ist der Bau einer besondern Bahn von Karlsruhe bis Durlach mit Kosten verknüpft, und es müßte ein eigener Bahnhof erbaut werden. Aber das Allerwonderbarste für den Laien ist Das, warum alle Reisenden, die von Pforzheim kommen und weiter landabwärts reisen wollen, an Durlach vorbei nach Karlsruhe fahren müssen, und dann erst über Durlach zurück.

Ich schlage darum vor, die Worte: „von Karlsruhe oder“ zu streichen.

Bleiborn: Ich unterstütze diesen Antrag, weil es mir als wahrer Unsinn vorkommt, mit Umgehung von Durlach, die Bahn von Pforzheim nach Karlsruhe zu führen.

Bader: Die Sache hat in den früheren Verhandlungen eigentlich ihre Erledigung schon erhalten. Man war damals darüber einverstanden, daß wenn die Bahn nach Pforzheim mit der engen Spurweite, also mit der von unserm Geleise abweichenden Spur gebaut wird, so bringe die Natur der Sache es mit sich, daß der Wechsel nicht in Durlach statt finden könne, sondern die Bahn bis Karlsruhe gehen müsse. Würde sie aber mit unserer Spurweite gebaut, so könne sie in Durlach einmünden. Das war damals die Meinung, und deswegen hat man den Antrag auch jetzt so gefaßt. Man will der Regierung Spielraum lassen, einer Gesellschaft für den Bau der Bahn von Pforzheim nach Umständen die Bedingung der engen Spur oder der unfrigen zu stellen. Es sind vier Petitionen eingelaufen, die auf diesen Gegenstand Bezug haben. Ich bin von der Commission aber nicht beauftragt, darüber zu berichten und irgend einen Antrag zu stellen. Zwei dieser Petitionen sind von Wiesloch und Sinsheim, eine von Bretten und eine von der Stadt Mannheim im nämlichen Betreff. Ich muß dem Herrn Präsidenten überlassen, zu bestimmen, ob diese Petitionen verlesen werden sollen.

Präsident: Sie können auszugsweise der Kammer mitgetheilt und die Anträge angegeben werden. Es kommt darauf an, was mit den Petitionen geschehen soll.

Bader: Die Petitionen werden sich erledigen durch

den Beschluß der Kammer, den sie über den Antrag der Commission fassen wird.

Gottschalk: Die Herren werden schon wissen, was darin steht, und in der Diskussion werden wir den Inhalt erfahren.

v. Soiron: Ich will nur auf Eines aufmerksam machen. Es mag seyn, daß die Gründe, die in den Petitionen enthalten sind, in der Diskussion vorgebracht werden, aber die Petitions-Commission hat noch nie Petitionen von der geringsten Wichtigkeit so behandelt, als diese jetzt behandelt werden sollen.

Buhl verliest hierauf die genannten Petitionen statt des Berichterstatters, der heiser ist. Sie lauten:

I.

„Petition der Stadtgemeinde Mannheim, die Bahn-
„verbindung des Großherzogthums Baden mit Württem-
„berg betreffend.“

„Seit der letzten öffentlichen Verhandlung der hohen
„Kammer über die Bahnverbindung des Großherzogthums
„mit Württemberg, hat diese Frage an Bedeutung wie an
„Klarheit gewonnen.“

„Es gilt dabei nicht allein der Verbindung der Städte
„Mannheim und Karlsruhe mit Stuttgart und kommt nicht
„zur besondern Erwägung, ob diese über Bruchsal und
„Bretten, oder über Pforzheim zu bestimmen sey, sondern
„das hervorragende Interesse dieser Linie ist die anwachsende
„Bedeutung des Verkehrs auf dem Rhein und der Donau,
„der Beziehungen die von Wien, aus England und den
„Niederlanden geschehen und sich zu den bedeutendsten Han-
„delsstraßen gestalten.“

„Wenn darüber noch irgend Zweifel erhoben werden
„könnte, so haben sie die Verhandlungen der bairischen Kam-
„mern und die Bestrebungen der Stadt Frankfurt a. M.
„sicher beseitigt. Baiern hat neben dem Main- und Donau-
„kanal die Verbindung des Rheins von Biberich über
„Aschaffenburg nach Regensburg vermittelt herzustellen-
„der Eisenbahn mit der Donau beschloffen und dabei in
„laut ausgesprochener Würdigung des bedeutungsvollen
„Verkehrs auf diesem Strome, die Dampfschiffahrt auf
„seinem Gebiete mit großem Kapitalaufwande zum Zweck
„kräftiger Ausbildung übernommen.“

„Eine mit überlegenen Kapitalien ausgerüstete Gesell-
„schaft in Frankfurt a. M. hat die Dampfschleppschiffahrt

„von Holland nach Viberich oder Frankfurt in das Leben
„gerufen und unumwunden in Handelscirculären seine in
„öffentlichen Aufforderungen an den Börsen der Nieder-
„lande, den Zweck der Güterübernahmen nach der Donau,
„insbesondere nach Wien ausgesprochen.

„Vorerst soll diese Uebernahme den Wasserweg von
„Holland nach Wien einhalten, die Güter sonach dem
„Main- und Donaukanal zuführen.

„Wem könnte es aber entgehen, wie alle diese groß-
„artigen Anstalten entschieden darauf berechnet sind,
„sich des herangewachsenen Verkehrs nach Osten zu be-
„mächtigen und dem Großherzogthume, wie Würtemberg
„den jetzigen Besiz wie die Zukunft desselben zu
„entziehen?

„Unwiderlegbar treten zwei Thatsachen hierdurch klar
„an den Tag. Die eine, daß die Linie über Bretten
„nicht die südliche Richtung nach dem Bodensee, sondern
„den Verkehr ostwärts zum Zwecke hat, und die andere,
„daß den Maßregeln der Nachbarstaaten Frankfurt und
„Baiern gegenüber doch wesentlich nur die kürzere Linie
„über Bretten, nicht aber die gedehntere, alle, der För-
„derung entgegen gesetzte Wendungen und Steigverhält-
„nisse enthaltende Richtung über Pforzheim die geeig-
„nete ist.

„Man will zuweilen in der Richtung über Bretten eine
„Beeinträchtigung des Güterzugs nach dem Bodensee fin-
„den, und darum jener Linie nach Ulm einen Widerspruch
„entgegensetzen, oder zu demselben Zwecke die Unfähigkeit
„einer solchen Concurrnz, dem Weg über Pforzheim den
„Vorzug geben.“

„Ein ähnliches Beispiel der Vorsicht in Eisenbahnein-
„richtungen ist aber in der That nirgends hervorgerufen
„worden, denn es hieße damit nicht allein diese oder jene
„Linie zur Sicherung anderer, angeblich bedrohten In-
„teressen zu wahren, sondern zur Verhüllung der schein-
„baren Gefahr einen Bau von mehreren Millionen unter-
„nehmen, in der sichern Erwartung, den Hauptzweck der
„Bahnen, die Förderung des großen Verkehrs, bei Seite
„zu legen.

„Beispiele entgegengesetzter Natur liegen aber vor. Man
„hat in Belgien nicht nur die Hauptstadt des Königreichs
„im Hinblick der Concurrnz mit Holland bei der Linie
„von Antwerpen über Mecheln nach Köln unberücksichtigt

„gelassen; man hat Rheinpreußen bei der schon bestehen-
„den Bahn von Düsseldorf über Köln und Aachen nach
„Belgien und Frankreich, gerade in neuester Zeit eine
„kürzende Linie von Aachen über Gladbach nach dem Rhein
„und Düsseldorf die Bewilligung gegeben, ja wir sehen
„in unserer Nähe und unmittelbaren Berührung die
„Staatsregierung in Darmstadt die Bahn von Mainz nach
„Ludwigshafen neben zwei parallel concurrirenden Ver-
„kehrsstraßen concessioniren, wovon die eine über Darm-
„stadt gerade den Zweck haben sollte, die neu bewilligte
„zu vereiteln, und die andere auf dem Rheine eine der
„belebtesten Deutschlands ist. Und womit sollte denn die
„Beeinträchtigung des Waarenzugs nach dem Bodensee
„durch das Kinzigthal bei der Linie über Bretten nach-
„gewiesen werden?

„Von Seiten Würtembergs ist in dieser Beziehung be-
„reits das Aeußerste geschehen.

„Der Beschluß des Baues der Eisenbahn von Heilbronn
„nach dem Bodensee im Anschluß an die Wasserstraße auf dem
„Neckar, liegt vor, und die damit verbundene Maßregel der
„Rückvergütung des Neckarzolls, ist in Kraft getreten. Eine
„rechtzeitige Verbindung mit Würtemberg über Bretten,
„hätte wahrscheinlich die Linie von Heilbronn nach Ulm
„verhindert oder auf Jahre verschoben.

„Die Abneigung jener Regierung nach dem Neckar zu
„bauen, war leicht zu erkennen.

„Nun ist es der Herstellung einer Kinzigthalbahn an-
„heimgegeben, dieser Concurrnz die Stirne zu bieten.
„Die Wichtigkeit derselben ist allgemein erkannt und findet,
„wie bei uns, allenthalben erwünschte Zustimmung.

„Es machen sich mit dieser Linie die unbestreitbar großen
„Interessen unseres Landes geltend, wovon nicht eine die
„andere bedroht, sondern die eine in dem großartigsten
„Antheil des Verkehrs südlich über Basel, die andere nach
„der Schweiz, südöstlich nach dem Bodensee, und die
„dritte östlich nach Wien und Ungarn einen unschätzbaren
„Vorzug unseres gesegneten Landes bilden.

„Es liegt nach den Bestrebungen, wie wir sie im Ein-
„gang unserer ehrerbietigen Vorstellung nachgewiesen ha-
„ben, klar vor, wie man nicht ungestraft das hohe In-
„teresse des Verkehrs nach Osten in einer ungeeigneten
„Verbindung mit Würtemberg verlegen würde.

„Nicht allein der Vollzug, der Zweifel wäre unerträg-

„lich. Wollte man sich dem Vorwurfe aussetzen, daß gerade die Gründe, die zur Rechtfertigung der Main-Neckarbahn über Friedrichsfeld dadurch dienen sollten, daß ein Umweg von Frankfurt über Mannheim nach Basel bei dem bedeutenden Verkehr auf der Bergstraße nicht verlangt werden kann, nun umgekehrt bei einem solchen Umwege über Pforzheim gelten sollen, weil der Verkehr über Bretten noch bedeutender als jener ist, und weil damit nicht allein Mannheim, sondern ein großer Theil des Großherzogthums verkürzt würde? Unmöglich; und welchem Irrthum würde man sich mit der Meinung hingeben, die östlichen Interessen des Handels begnügten sich mit der Verbindung über Pforzheim.

„Man darf annehmen, daß der benachbarte Staat darauf nicht eingehen werde, ohne das Zugeständniß einer anderweitigen Verbindung über Heilbronn und Wiesloch. Wollte er es, die ausgedehnten Volksinteressen würden es nicht gestatten. Man würde da, wie dort, die Regierung mit Vorstellungen bestürmen und das Recht der zweckmäßigsten Verbindung, wie sie die neuere Zeit geschaffen und von welcher keine größere Landesstrecke ausgeschlossen werden könne, wird sich geltend machen.

„Es finden wohl Abwägungen und Streitfragen über eine oder die andere Bahnrichtung statt — doch aber nur wo der Staat oder vermöge seiner Zuschüsse und Unterstützungen Gesellschaften mit wesentlichen Begünstigungen bauen. Nirgends aber wurde der Gedanke wach oder fand irgend die Bestimmung Anklang, es solle weder dieses Departement mit jenem, diese Provinz mit jener, oder gar dieser Staat mit jenem einer Bahnverbindung theilhaftig werden.

„Exorbitant und im Widerspruch mit dem bescheidensten Rechte der Gemeinde, wäre eine solche Bestimmung.

„Und doch gewinnt es fast den Anschein, als dächte man seit längerer Zeit darauf, verschiedenen Gemeinden die begründetsten Ansprüche nicht auf Unterstützung, sondern auf Anwendung der vorhandenen Mittel vorzuhalten.

„Es sollen dem Vernehmen nach einer Gesellschaft zu Herstellung einer Eisenbahn über Pforzheim Concessionsbedingungen eröffnet worden seyn, ohne daß ein Nachweis der Mittel vorhergegangen wäre.

„Von hier aus war man unseres Wissens bisher stets

„zu jeder Garantie der Bausumme bereit, ohne daß auch nur eine Sylbe des Entgegenkommens erfolgt wäre.

„Dürfen wir nicht dasselbe Recht ansprechen?
„Wir richten daher an die hohe Kammer diese ehrerbietige Bitte:

„es möge dieselbe bei den Erörterungen der Frage des Anschlusses unserer Eisenbahn an die württembergische, den überwiegenden Gründen höherer allgemeiner Handelsverbindungen geeignete Berücksichtigung verschaffen und dem Anschluß über Bretten als einem dringend erforderlichen Bedürfnisse, ihren hohen Schutz verleihen.“

„Mannheim im Juni 1846.“

II.

„Petition der Stadt Bretten um Berücksichtigung bei der Anlage der Verbindungs-Eisenbahn des Großherzogthums Baden mit dem Königreich Württemberg.

„Wir haben der hohen Kammer durch unsere Eingabe vom 23. März 1844 bereits ausführlich unsere Bitte in obigem Betreff vorgetragen. Sie hat sich in der Sitzung vom 10. Febr. 1845 darüber Bericht erstatten lassen, und trotz dem vielen Wahren und Gebiegenen was zu unsern Gunsten gesagt wurde, sich gegen unser Begehren mit 13 Stimmen ausgesprochen. Mehrere Abgeordnete erklärten bei der Discussion nicht gehörig unterrichtet zu seyn, und äußerten somit den Wunsch, die Sache später bei reiferer Kenntniß zu behandeln, aber die Aeußerung einiger Deputirten, es könne die Bahn über Bretten der Kinzigthalbahn Schaden bringen, setzte durch, und so entstand nach unserer Ansicht die letzte Abstimmung der hohen Kammer.

„Unsere heutige Eingabe soll nun, so weit es in unsern Kräften steht, beleuchten: daß dieß eine falsche Besürchtung sey und daß gerade die Bahnlinie über Bretten im wohlverstandenen Interesse beider Länder geschehen könne.

„Die Bahnlinie über Bretten soll der Kinzigthalbahn Abbruch bringen und der ganzen badischen Staatskasse Nutzen entziehen. Als praktische Erwiderung bemerken wir:

„von Mannheim nach Bruchsal über Bretten und durch Württemberg nach der projectirten Linie ist die Entfernung bis zum Bodensee 85 Stunden, und wenn

„man die schwierigen Bahnanlagen in Württemberg berücksichtig, durch Umwege wahrscheinlich 90 Stunden, dagegen

„von Mannheim über Offenburg Kinzigthalbahn bis zum Bodensee ist die Entfernung nur 78 Stunden, somit 7 bis 12 Wegstunden Vortheil für die badische Bahn, was für die Fahrzeit wohl über 1 Zeitsunde gleichkommt. Erwägt man nun, daß die badische Kinzigthalbahn kürzer, und daß nach der bereits bestehenden Lage unserer Staatsbahn die Kosten geringer seyn müssen, so wird die Einwendung, daß die Bahn über Bretten den badischen Bahnen Schaden könne, wegfallen, wenn diese Betrachtung ruhig und ohne Vorurtheil gepflogen wird. Die Zeit hat in Eisenbahnangelegenheiten manche Ansicht geändert, dieses könnte auch bei manchem der Mitglieder der hohen Kammer der Fall seyn, deswegen erlauben wir uns die Sache erneuert in Anregung zu bringen. Wir glauben nicht, daß man nur deswegen für die Pforzheimer Route stimmte, weil dahin Personen und Waaren die nach Württemberg gehen, 10 Stunden länger auf der badischen Bahn bleiben. Dieses wäre nach unserer Ansicht gerade gegen den Zweck, den die Eisenbahnen erfüllen sollen. Wir glauben eben so wenig, daß die Linie über Bretten dem Ertrag der allgemeinen badischen Bahn Eintrag bringen kann; denn wenn diese nicht in Vollzug kommt, so wird gewiß die Neckarschiffahrt von Heidelberg nach Heilbronn auf eine solche Stufe von Vollkommenheit gebracht, daß wohl ein Zehntel der von Norden kommenden Bahnfrequenz sich dieser bedienen wird und dann der ganze Ertrag für die badische Bahn wegfällt.

„Wir glauben nicht, daß bei der Bahn über Bretten der Residenzstadt Karlsruhe jene Vortheile entzogen werden, die sie sich bei dem Zug über Pforzheim verspricht, denn die nach Süden gehende Bahnfrequenz kommt über Bretten auch nach Karlsruhe, und es ist anzunehmen, daß selbst bei der Pforzheimer Linie die nach Norden gehende schon von Durlach aus die weite Reise machen, wenn auch schon, was wir nicht glauben, auf allgemeine Kosten die Strecke zwischen Durlach und Karlsruhe für solche Reisende ganz frei gegeben würde, so bliebe doch jedenfalls der Zeitaufenthalt.

„Bei allen Bahnanlagen neuerer Zeit hat man dem

„Grundsatz gehuldigt, die Handelsplätze des Landes möglichst zu begünstigen; dieses beweist auch Württemberg, da es wegen Heilbronn sogar zwei Verbindungslinien mit Baden herrichten will. Mannheims Handel ist auf einer Stufe, die alle Berücksichtigung verdient und im wohlverstandenen Interesse Mannheims ist gewiß die Linie über Bretten, da die Concurrenz von Heilbronn dadurch großen Theils wegfällt.

„Unsere hohe Regierung hat sich nun ausgesprochen, keine Bahn mehr auf Staatskosten bauen zu wollen.

„Wir glauben eben so berechtigt zu seyn, wie jeder andere Ort, um eine Concession einzukommen und bemerken noch, daß wir gar nichts dagegen einzuwenden haben, wenn auch Pforzheim eine Concession bekommt. Nach Zusage von Mannheim aus, soll für die nöthigen Fonds gesorgt seyn. Wir stellen daher die geziemende Bitte, unser Gesuch bei der hohen Regierung günstig zu bevorworten.

„Bretten den 15. Juni 1846.“

III.

„Petition der Stadtgemeinde Wiesloch, Ziehung der Linie zur Anlegung der Verbindungsseisenbahn zwischen Württemberg und Baden betreffend.

„Mit gespannter Erwartung sieht man dem Gesetz entgegen, welches die Anlegung einer Verbindungsbahn zwischen Württemberg und Baden ausspricht, aber mit wahrhaft ängstlichem Gefühle fragen sich die hiesigen Einwohner, welche Richtung wird die Verbindungsbahn erhalten — werden wir auch hierbei, wie bei Anlegung der badischen Bahn nicht gehört, und die Frequenz unserer Stadt vollends entzogen werden?

„Das Gesetz wegen Erbauung des letztgedachten Schienenwegs verlangte, daß bei Ziehung der Linie auf örtliche Verhältnisse möglichst Rücksicht genommen werden soll; ob diese Aufgabe in Beziehung auf unsere Stadt auch nur im Mindesten beachtet wurde, wird jeder Unbefangene selbst beurtheilen können, der am Wieslocher Stationshaus fragt: ja wo ist denn Wiesloch? und dann erhält man die Antwort: eine starke halbe Stunde von da, obgleich es ein Leichtes gewesen wäre, die Bahntlinie an unserer Stadt vorbeizuführen.

„Wir hatten vor Anlegung des verwünschten Eisenweges uns einer bedeutenden Frequenz zu erfreuen, welche nun-

„mehr fast auf Null heruntergekommen ist, der Häuserwerth, und folgeweise das Vermögen der Gewerbetreibenden ist dadurch auf das Halbe, ja oft noch mehr heruntergekommen.

„Jetzt haben wir die traurige Aussicht, daß uns und unserer Gegend vollends der Todesstich gegeben werden soll, wenn die Verbindungsstraße zwischen Baden und Württemberg, wie man hört, wirklich über Pforzheim nach Karlsruhe gezogen werden sollte; man hört sagen, Pforzheim ist eine bedeutende Handels- und Fabrikstadt und diese könne man nicht umgehen — es ist richtig, Pforzheim ist eine reiche Fabrik- und Handelsstadt, sie ist dies aber ohne die Eisenbahn geworden, und wird es auch fernerhin ohne eine solche bleiben. Wo soll es am Ende hinführen, wenn man immer und immer nur von großen Städten spricht, nur diese im Auge hat, und sie bei jeder Gelegenheit anderer Landesangehörigen gegenüber begünstigt? — sicher nirgends anders als zur gänzlichen Unterdrückung der Gewerbe in den Landstädten, und gänzlicher Verarmung deren Einwohner.

„Auch wir und unsere Nachbarstädte, besonders Sinsheim, haben eine bedeutende gewerbtreibende Klasse, liegt denn an den Leuten nichts, und dürfen diese den Großstädtern geradezu zum Opfer gebracht werden? so fragt man sich hier und zwar mit großem Rechte.

„Und abgesehen hiervon, soll denn der Kostenpunkt gar nicht in Berechnung kommen, wenn es sich darum handelt, eine anerkannte Großstadt zu begünstigen? Dies sollte doch vor Allem erst in's Auge gefaßt werden.

„Die Verbindungsstraße zwischen hier und Heilbronn bietet durchaus keine Schwierigkeiten — das Gelände hat nicht mehr als den halben Werth von Pforzheim, Karlsruhe &c. Wenn wir uns auch dem traurigen Gefühle hingeben müssen, daß der Einfluß großer, hochgestellter Leute es dahin bringt, daß von Seiten Badens die Verbindung über Pforzheim vorgezogen wird, und wir und unsere Nachbarn den Großstädten als neues Opfer fallen sollen, so trösten wir uns damit, daß das benachbarte Württemberg sein lokales Interesse besser wahren und Heilbronn fest im Auge behalten wird — diese Handelsstadt treibt aber ihren Handel größtentheils in die Niederlande, und wir glauben darum nicht, daß auch Württemberg sich geneigt zeigen

Verhandlungen der 2. Kammer 1845/46. 11. Protokollheft.

„wird, dem Interesse einiger anmaßenden Städte das Opfer zu bringen, seine Waaren ein Duzend Meilen weit spaziren führen zu lassen und doppelte Fracht zu bezahlen, während auf einem weit kürzeren Wege der Hafen von Mannheim erreicht werden kann. Der hiesige Ort hat ganz geeignete Plätze zur Anlegung eines Bahnhofes und das Gelände ist, wie oben gesagt, ganz billig.

„Wir wenden uns wegen dieser so äußerst wichtigen Angelegenheit vertrauensvoll an unsere Vertreter mit der gehorsamsten Bitte:

„Dahin wirken zu wollen, daß, wenn es äußerst möglich ist, nicht Alles den Großstädten zugewendet, sondern auch das Interesse der Landbewohner im Auge behalten wird, in dem vorliegenden Falle aber den Gegenstand einer reiflichen Erörterung und Prüfung unterwerfen und beharrlich darauf hinzuwirken, daß die Verbindungslinie zwischen Baden und Württemberg von Heilbronn hierher gezogen wird.“

„Wiesloch, den 26. Juni 1846.“

IV.

„Petition von 68 Bürgern zu Sinsheim, die Anlegung einer Eisenbahn von Wiesloch über Sinsheim betreffend.“

„Wir sind von unserer hohen Staatsregierung überzeugt, daß sie Alles zu thun bereit sey, was der Wohlstand des Landes im ganzen oder einzelnen Theile erheischt.“

„Daß das Eisenbahnnetz in unserm Lande noch mehrfacher Ausdehnung bedarf und daß namentlich von Wiesloch aus über Sinsheim eine Verbindung mit Württemberg nothwendig ist und mit der Zeit ohne Zweifel auch zur Ausführung kommen wird, bedarf wohl keiner nähern Auseinandersetzung.

„In der Unterstellung nun, daß diese hohe Kammer jenes bereits mehrfach öffentlich beleuchtete Project der hohen Staatsregierung zur Ausführung empfehlen werde, leben wir der zuversichtlichen Hoffnung, daß unsere so gesegnete Gegend durch Errichtung der fraglichen Eisenbahnstrecke in die Lage gesetzt werde, ihre Produkte den übrigen Landestheilen auf wohlfeilere Art zuführen zu können und dadurch eine billige Ausgleichung, gegenüber

„jenen Landesheilen, welche mit der Hauptbahn in näherer Verbindung stehen, und dafür getroffen zu sehen, daß unsere Gegend so lange der Landstraßen in mehrfacher Beziehung entbehren mußte.“

„Wir stellen sonach die ehrerbietige Bitte:

„es wolle eine hohe Kammer diesem Gegenstande die nöthige Prüfung und nähere Erklärung der Verhältnisse angedeihen lassen, und diese unsere Bittschrift mit empfehlendem Antrage der Großherzoglichen hohen Staatsregierung gencigtest überweisen.“

„Sinsheim im Juli 1846.“

Weller: Meine Herren! Unser Großherzogthum dehnt sich, der geographischen Lage nach, weithin von Süden nach Norden aus. Von Osten nach Westen dagegen ist es nur schmal. Die Kammer hat in Uebereinstimmung mit der Regierung den Grundsatz aufgestellt, daß es das Hauptinteresse unseres Landes sey, vor Allem die große Verbindungsstraße der Eisenbahn von Norden nach Süden in's Werk zu setzen und deren Ertrag zu sichern, und erst wenn diese gesichert sey, an die Verbindungen von Osten nach Westen zu denken, weil jede Verbindung von Osten nach Westen ein Abzug, eine Ausmündung von unserer Hauptbahn ist, die uns Güter und die Reisenden entzieht. Diesen Grundsatz haben wir bis heute befolgt. Heute sind wir in der Lage, uns entscheiden zu müssen, ob der Augenblick schon gekommen sey, der uns erlaubt, eine Gesellschaft zum Bau einer Bahn zu concessioniren in der Richtung von Osten nach Westen, ob es hiezu nicht noch zu frühe sey. Wir können jedoch nicht sagen, unsere Verbindungen von Norden nach Süden und deren Erträgnisse sind schon der Art sicher gestellt, daß wir jetzt schon eine Ausmündung unserer Bahn von Westen nach Osten gestatten können. Mit dem Kanton Basel sind die Verträge noch nicht abgeschlossen und die Kinzigthalbahn existirt erst auf dem Papier. Eine Verbindung mit dem Bodensee ist also noch nicht gesichert, vielweniger hergestellt. Jede frühere Verzweigung unserer Hauptbahn nach Osten wird ihr den Lebensquell entziehen und die oben genannten Verbindungen nach dem Bodensee werden als todtegeborene Kinder auf dem Papier erscheinen und nie das Licht der Welt erblicken. Lächerliche Träumerei, wenn man sagt, nur die Errichtung einer Zweigbahn von

Bruchsal über Bretten entziehe der Kinzigthalbahn die Alimentation.

Der Zug über Pforzheim wird denselben Einfluß auf die Kinzigthalbahn ausüben. Ob dieser Abfluß vier Stunden südlicher oder nördlicher stattfindet, solches macht keinen Unterschied. Mein Antrag geht dahin, keine Zweigbahn von Westen nach Osten zu bewilligen, bevor der Vollzug der Haupttrichtung von Norden nach Süden bis zum Bodensee gesichert ist.

Diejenigen, welche so kurzfristig sind, sagen zu wollen, jetzt schon könne wohl nach Pforzheim aber nicht nach Bretten gebaut werden, möchte ich bitten Zweierlei zu erwägen. Meine Herren! wenn Sie die Ausmündungen unserer Hauptbahn nach Osten in's Auge fassen, so sehen Sie, für sich allein sind sie nichts. Sie sind nur kurze Strecken, nur als Theile des großen europäischen Weltverkehrs erhalten sie Wichtigkeit. Wir müssen also darauf sehen, welche Bahnen über unserer Landesgrenze hinaus nach Osten und Westen in Aussicht stehen und uns hieran anschließen. Bahnen an der württembergischen Grenze sind noch nicht angefangen. Die Bahn von Offenburg nach Konstanz zieht südöstlich an den Bodensee und wird eine große Zukunft haben, wenn sie nicht eine Parallelbahn nach Pforzheim erhält. Wird zugleich über Karlsruhe nach Pforzheim gebaut, dann wird sie nicht gehörig alimentirt werden, wird nicht dahin gebaut, dann lebt sie. Wird zugleich über Karlsruhe nach Pforzheim gebaut, dann wird die Paris-Wiener Verbindung über Karlsruhe nach Württemberg gehen und nicht über Offenburg und den Bodensee. Man muß blind seyn und keinen Blick auf die Karte gethan haben, wenn man sagt, man alimentire zugleich die Kinzigthal-Eisenbahn, wenn nach Pforzheim gebaut wird. Es liegen aber ferner zur Verbindung Württemberg's mit unserer Hauptbahn zwei Projecte vor, das eine von Bretten nach Bruchsal und ein zweites von Pforzheim nach Karlsruhe oder Durlach. Für den Zug von Bretten nach Bruchsal sind die Mittel längst vorhanden. Es fehlt nur an der Staatsgenehmigung, um diese Bahn in's Leben zu rufen. Die Linie von Pforzheim kann sich dessen nicht rühmen.

Wo sich die Mittel zum Bau einer Bahn schon gefunden haben, da meine ich sollte man im Interesse der Residenz Nichts dagegen sagen. Die Verbindung von

Bruchsal ist schon längst eine Welt Handelsstraße, ein Glied des großenzugs von Holland und Paris nach Wien, München und Stuttgart. Von Holland nach Wien ist durch Vollendung des Main-Donau-Kanals eine neue Wasserstraße eröffnet. Die Flüsse sind auch Dampfstraßen, die Reisenden werden bei Mainz den Rhein verlassen und vielleicht bald auf Dampfschiffen bis Wien fahren können. Eine solche neue Concurrenz darf man nicht unbeachtet lassen.

Wir können hiermit nur dadurch concurriren, daß wir für die Eisenbahnstraße durch Württemberg und weiter bis Wien die kürzeste Route wählen, solche geht über Bretten und nicht über Pforzheim. Uebrigens ist es noch nicht gewiß, ob nur Württemberg bei Pforzheim sich an unsere Bahn anschließen wird. Auch ist die Bahn von Mannheim nach Verbach schon gebaut und wird mit dem nächsten Frühjahr in Betrieb gesetzt werden. Der Umweg über Pforzheim würde den ganzen Verkehr, der auf der Verbacher Bahn von Frankreich herkommt, statt ihn auf die badische Bahn aufzunehmen und über Württemberg nach Wien zu leiten, mainaufwärts über Bamberg nach Wien drängen. Ich bin übrigens nicht gegen den Bau über Pforzheim, wenn nur nicht die Hauptrichtung über Bretten hiedurch verhindert werden soll. Ich verlange nur, daß für den Bau der Bahn über Pforzheim kein Privilegium exclusivum gegeben wird, sondern daß auch anderwärts, wo jetzt ein blühender Verkehr ist, eine Bahn gebaut werden darf. Man täuscht sich sehr, wenn man glaubt, man benachtheilige die Stadt Mannheim nicht. Mannheim ist jetzt schon theilweise sehr benachtheiligt. Durch die Bahn über Pforzheim werden der Stadt Mannheim große Vortheile entzogen, die keine andere Stadt des Inlandes im Stande ist sich zuzuführen; sondern die Städte Mainz, Heilbronn und Frankfurt werden den Vortheil ziehen, sie werden den von Mannheim mit Gewalt verdrängten Handel aufzunehmen wissen. Die Minister, welche den Bahnbau über Pforzheim beschließen, werden nicht die badischen Interessen, sondern die Interessen des Auslandes fördern. Man hat gelächelt als ich sagte, Mannheim sey schon theilweise verkürzt. Meine Herren! das ist Thatsache. Durch den Friedrichsfelder Vertrag haben die Häuser in Mannheim den vierten Theil ihres Werthes verloren.

Man scheint mit einer gewissen Bornehmheit nicht wissen

zu wollen, wie in dieser Beziehung die Sachen stehen. Der Herr Präsident des Finanzministeriums soll nur die Accis-Tabellen nachschlagen. Er wird finden, daß die Häuser bedeutend in ihrem Werth gesunken sind. Ohne Zwangsversteigerung findet dermalen schon gar kein Häuserverkauf mehr statt. Wenn einmal die Hauptbahn von Norden nach Süden gesichert ist, dann wird die Zeit gekommen seyn, über alle Richtungen nach Osten der Kammer gleichzeitig Vorlage zu machen und gleichzeitig hierüber mit Württemberg abzuschließen. Wenn wir jetzt schon Privilegien erteilen für eine einzelne Bahnlinie, dann sind wir später, wenn wir Verträge mit dem Auslande für andere Anknüpfungspunkte nachsuchen müssen, im Nachtheile. Wir sind dann wieder die Dupes des Auslandes, wie bei'm Friedrichsfelder Vertrag.

Endlich muß ich mich heftig widersetzen dem Antrag, daß für die Bahn nach Pforzheim ein ausschließliches Privilegium erteilt werde. Wenn aber eine Concession erteilt werden soll, so muß zugleich ausgesprochen werden: die Gesellschaft, welche diese Bahn baut, hat kein ausschließliches Privilegium, jede andere Bahn, die das Interesse unseres Landes erfordert, muß gebaut werden dürfen, unter keiner andern Bedingung wird, hoffe ich, die Kammer ihre Zustimmung dazu geben. Hier ein Privilegium zu erteilen, dazu ist kein Grund vorhanden. Der vierte Theil des Landes-Einkommens wird schon in Karlsruhe verzehrt. Mannheim muß von seinem Handel leben, es ist auf sich selbst seinem Fleiße angewiesen. Der Handel ist aber bedingt durch Straßen. Die Straßen sind unsere Werkstätten, unser Kapital. Man spricht immer von den Vortheilen, die uns der Hafen bringe. Was ist ein Hafen ohne Binnenvverkehr? Es ist ein todgeborenes Kind — eine Folie, die kein Leben hat. Wir brauchen den Rheinhafen dazu, daß von ihm aus die Güter nicht nur nach Baden, sondern in alle Theile Deutschlands befördert werden können; und solches kann nur auf guten Straßen und Eisenbahnen geschehen.

Endlich unterstütze ich jeden Falls den Antrag des Abg. Zittel, das Wort „Karlsruhe oder“ zu streichen. Denn das hat wirklich keinen Sinn, Jemanden, der von Pforzheim aus nach Mannheim reisen will, zuerst nach Karlsruhe zu führen und dann wieder zurück nach Durlach, wie dieß früher geschehen ist mit der Extrapoß. Einem solchen

Unsinn haben wir längst den Stab gebrochen, wir wollen nicht wieder auf der Eisenbahn herstellen, was man in Deutschland längst als ein unsinniges Monopol der Post verachtet und verurtheilt hat.

Wissing: Ich bin zunächst dafür, daß eine Eisenbahnverbindung von Baden nach Württemberg nicht hergestellt werde.

Wenn man für den Antrag des Abg. Weller stimmt, so wird der Vorwurf gemacht, daß man die Hoffnung habe, es werde später eine Bahn von Bruchsal über Bretten zu Stande kommen. Ich muß sagen, eine solche Hoffnung habe ich nicht. Müßte ich meine Stimme im Interesse meines Wahlbezirks abgeben, so würde ich vor Allem darauf bestehen, daß eine Bahn über Wiesloch nach Heilbronn gebaut werde, und würde dieses Project fallen, so müßte ich im Interesse Heidelbergs für den Bau einer Bahn nach Pforzheim stimmen; dann bliebe wenigstens der Verkehr das Neckarthal herauf einigermaßen gesichert. Meine Herren! erinnern Sie sich daran, wodurch unsere Eisenbahn entstanden ist. Die Furcht vor einer Concurrrenzbahn auf dem jenseitigen Rheinufer hat unsere Eisenbahn von Mannheim bis Basel in's Leben gerufen. Sie werden sich erinnern, daß damals die Bahn von Basel nach Straßburg genehmigt und bereits in Angriff genommen war, und daß man besorgte, sie werde von Straßburg abwärts bis Mainz verlängert werden. Diese Furcht war es, die uns dahin brachte, unsere Eisenbahn zu errichten, und durch die Herstellung unserer Bahn ist denn auch wirklich die Verlängerung der elsässer Bahn bis Mainz verhütet worden. Wenn wir eine Eisenbahn nach Württemberg herstellen wollen, so machen wir gerade das Gegentheil von Dem, was wir früher gethan haben. Wir wollen mit großen Opfern eine Concurrrenzbahn schaffen, die uns die Alimantation unserer Hauptbahn entzieht. Ich frage, wer gewinnt dabei, wenn wir eine Bahn über Pforzheim nach Württemberg machen? Es gewinnen die Hauptorte des Mittelrheinkreises; aber die Verbindung der Thäler, namentlich vom Murgthal wird nicht durch die Eisenbahn, sondern durch Chaussees unterhalten; das ganze übrige Land, besonders der Schwarzwald, dem die Herstellung der Ringthalbahn unmöglich gemacht würde, erleidet Nachtheile. Ich weiß aus verschiedenen Mittheilungen bewährter Männer, mit denen

ich über diese Sache Rücksprache genommen habe, daß die Städte Pforzheim, Bretten und Bruchsal, für welche wir heute in die Schranken treten, beim jetzigen Zustande sich wohl befinden, und nicht besonders auf die Verbindung mit Württemberg dringen. Ich sehe also nicht ein, warum wir diese Verbindung herstellen wollen. Ja, meine Herren! wenn es gälte, eine europäische Bahn oder eine deutsche Bahn in Ausführung zu bringen, dann würde ich bereitwillig dafür stimmen, daß eine Verbindung mit Württemberg hergestellt werde. Aber, was besitzt denn Württemberg für Eisenbahnen? Württemberg hat nichts als eine Carousselbahn von Eßlingen nach Cannstadt, und nun sollen wir auf einmal durch eine Dübahn, die seiner Zeit kommen wird, uns sogleich an Württemberg anschließen. Das ist zu viel verlangt; ja, wenn einmal jene Düwestbahn württembergischer Seits in Angriff genommen und die Verbindung mit Baiern gesichert wäre, dann würde ich keinen Anstand nehmen, im Interesse von Deutschland den Anschluß an Württemberg zu votiren.

Meine Herren! sehen Sie den Beschluß der württembergischen Kammer an; sie ging von der Voraussetzung aus, daß Württemberg Baden Bedingungen vorschreiben könne. Ich habe der damaligen Verhandlung in der württembergischen zweiten Kammer über den Anschluß an Baden, als Zuhörer, angewohnt. Ich habe mich erstaunt über die Ansichten, die in jener Kammer herrschten, daß man Baden Bedingungen vorschreiben könne. Ich habe mich erstaunt über die merkwürdigen Vorwürfe gegen unsere badische zweite Kammer. Da wurde von Egoismus gesprochen, der sie leite, die Kammer wurde verdächtigt, daß sie nur mit großartigen Redensarten, mit der Einheit Deutschlands prahle, dagegen für eine Verbindung beider Länder nichts thun wolle. Nun, was war es für ein Beschluß, der in der württembergischen Kammer zu Stande kam; es wurde beschloffen, man solle nur dann eine Verbindung mit Baden herstellen lassen, wenn über Pforzheim gebaut werde, damit aber zugleich auch eine Verbindung mit Heilbronn zu Stande komme. Nun, ich glaube doch wahrhaftig, wenn es sich um den Anschluß handelt, so hätten wir die Bedingungen zu machen, nicht Württemberg. Ich erinnere weiter an einen Vertrag, den wir mit Darmstadt abschließen mußten und an einen Vertrag, den wir mit Basel abschließen werden. Meine

Herren! wenn man Eisenbahnen fortbauen will, so muß man darauf Rücksicht nehmen, daß die Alimantation der eigenen Bahn erhalten werde. Darum mußten wir Opfer bringen bei dem Vertrag mit Frankfurt und Darmstadt und werden sie bringen müssen bei dem Vertrag mit Basel. Ich glaube, daß wir das Hest in der Hand behalten sollten, um Württemberg die Bedingungen vorzuschreiben, unter denen wir uns anschließen. Wenn wir nach Pforzheim bauen wollen, so muß uns daran liegen, daß weiter gebaut werde, sonst wird Württemberg kommen und sagen, wenn ihr nicht so baut, wie wir verlangen, so wollen wir keinen Anschluß. Meine Herren! ich gebe Ihnen weiter zu bedenken, was ruft wohl heute die Ansicht hervor, daß eine Concession zum Bau einer Bahn nach Pforzheim erteilt werden sollte? Ich glaube nichts Anderes, als die Furcht, es möchte doch späterhin ein Antrag durchgehen, daß eine Verbindung über Bretten mit Württemberg hergestellt werde; aber ich sage, diese Angst ist durchaus nicht gegründet. Wer sind Diejenigen, die darauf dringen, daß eine Bahn von Bruchsal über Bretten hergestellt werde? Es sind die Abgeordneten von Bruchsal abwärts bis Mannheim; ich nehme aber die Abgeordneten des Neckarthals davon aus. Nun werden Sie irgend glauben, daß diese Abgeordneten gegen die übrigen Abgeordneten des Landes es dahin bringen könnten, einen solchen Beschluß durchzusetzen? Ich glaube nicht. Das werden Sie mir zugeben, daß nur die Angst es ist, es möchte später durch einen Beschluß der Kammer der Anschluß über Bretten stattfinden. Darum, meine Herren, wenn Sie doch einen solchen Beschluß haben wollen, stelle ich eventuell den Antrag, nur dann eine Concession zu einer Bahn über Pforzheim zum Anschluß an die württembergische Bahn zu erteilen, wenn die württembergische Ostwestbahn in allen ihren Theilen in Angriff genommen und die Verbindung mit Baiern gesichert ist. Dann, meine Herren, haben Sie doch wenigstens das deutsche Interesse in's Auge gefaßt.

Christ: Ich werde mich, meine Herren, für die Bahn über Pforzheim aussprechen, und zwar vorzugsweise darum, weil ich aus den bisherigen Gründen, die ich genommen habe, glaube, daß Mannheims Interessen dadurch nicht gefährdet sind. Mir will scheinen, daß die Lage von Mannheim dieselbe sey in Beziehung auf die Wich-

tigkeit des Verkehrs, welche Bahnlinie späterhin auch, sey es über Bretten oder über Pforzheim gewählt wird. Mannheim ist vorzugsweise der natürliche Stapelplatz und das Commissionslager für alle Waaren, die von Holland kommen und nach dem Süden gehen. Dieses natürliche Lager bleibt, welche Richtung auch die Güter oberhalb Mannheim nehmen werden, daher das Interesse von Mannheim dadurch nicht gefährdet werden kann. Die Güter mögen oberhalb Mannheim über Bruchsal oder über Pforzheim weiter verführt werden, genug, daß dieselben über Mannheim gehen müssen.

(Weller: Sie gehen den Main herauf.)

Mannheim bekommt die Güter von Mainz, und welchen Weg sie weiter nehmen, das ist gleichgültig.

In Beziehung auf den Transport kommt es bei den Gütern nicht wie bei den Personen auf einen kleinen Unterschied an. Bei der badischen Eisenbahn besteht die Einrichtung, daß die Fracht nach dem Vogelzug tarirt wird, nicht nach der längern oder kürzern Strecke. Es ist daher gleichgültig, ob sie über Pforzheim oder über Bretten geführt werden.

Was die Bahnlinie über Pforzheim betrifft, so habe ich die Ansicht, daß diese Bahn vom Staat gebaut werden muß, und die Regierung hat es jedenfalls in der Hand zu bestimmen, daß für die Güter, die von und nach Mannheim kommen, keine höhere Gebühr gefordert werden darf.

Also sind die Interessen Mannheims gar nicht gefährdet.

Ich glaube ferner, daß Mannheim eher benachtheiligt ist, wenn die Linie über Bretten zieht, denn dann wird Württemberg nicht ausweichen können, seine Verbindungslinie bis Heilbronn herzustellen, in welchem Fall für Mannheim die Concurrenz einer großen Handelsstadt entsteht, die hinsichtlich der Kapitalien Mannheim nicht nachsteht.

Uebrigens sprechen wir in diesem Hause immerhin von einer Verbindung über Bretten, während, wenn ich nicht irre, die württembergische Regierung beschlossen hat, für den Anschluß ihrer Bahn nach Bretten die Mittel zu verjagen und zwar im Einverständniß mit der Kammer. Es ist Dieß ein ausdrücklicher Beschluß der württembergischen Kammer, die sich für den Zug über Pforzheim aus-

gesprochen hat, und zugleich für die untere Linie über Sinsheim.

Wir sprechen also über einen Gegenstand, welchen wir auszuführen gar nicht im Stande sind. Die Stadt Mannheim würde weiter benachtheiligt, wenn wir den Bau der Kinzigthalbahn nicht beschlossen hätten. Jetzt aber, nachdem der Bau der Kinzigthalbahn beschlossen ist, und wenn wir haben wollen, daß dieser Beschluß zur Wahrheit werde, fällt für Mannheim diese Einrede weg, weil diese Stadt in der Kinzigthalbahn das Mittel hat, um mit dem Osten in Verbindung treten zu können.

Ich finde also keinen Grund mehr für Mannheim, sich mit Recht beschweren zu können, wenn die Bahn über Pforzheim gebaut wird. In Beziehung auf den westlichen Verkehr von Paris aus, würde der Abg. Weller Recht haben, wenn die französische Regierung den Verkehr von Straßburg nach Metz geworfen hätte. Aber gerade Dieß haben die Herren in Paris nicht gethan, und vielleicht lag eine gewisse Eifersucht gegen Mannheim vor, um ja nicht den Handel nach Metz und dadurch nach Mannheim, sondern nach Straßburg zu ziehen. Nachdem nun aber einmal dieser Verkehr über Straßburg geht, so ist es natürlich, daß wir nur über Pforzheim bauen können.

Würde die andere Linie über Metz eingeschlagen worden seyn, so würde der Verkehr auf der Eisenbahn sich mehr in die untere Gegend geworfen haben, und dann hätte über Bretten gebaut werden müssen. Darnach nun steht die Sache so: der östliche Staat, Württemberg, will nicht über Bretten, der westliche Nachbarstaat wirft uns durch die vorhin erwähnte Thatsache den Verkehr über Pforzheim vor, daher unsere Entscheidung dadurch von selbst gegeben ist. Ich fürchte darin eben deshalb auch keine Nachteile, ja ich glaube, daß selbst abgesehen von dem Großherzogthum Baden die natürlichen Verhältnisse dafür sprechen, daß wir mit unserer Verbindungslinie an Württemberg über Pforzheim, aber auch nur über Pforzheim gehen müssen. In dieser Bahnlinie liegt die Vereinigung der allgemeinen deutschen mit den badischen Interessen. Wir müssen an Württemberg anschließen, weil dieß das allgemeine deutsche Interesse gebietet, und hier in diesem Saale die Engherzigkeit nicht herrschen darf, aus irgend einer Rücksicht den Anschluß an Württemberg zu verzögern oder zu vereiteln.

Ich stimme darum dem Commissionsantrag bei.

Was den Antrag des Abg. Zittel betrifft, das Wort „Karlsruhe“, das ihn in dem Commissionsantrag genirt hat, zu streichen, so glaube ich, wir können diesen Ausdruck nicht weglassen, denn er hängt mit der zu wählenden Spurweite zusammen. Es wird darauf ankommen, ob der Staat selbst baut oder ob eine Gesellschaft ermächtigt wird. Ich bin dafür, daß der Staat bauen soll, weil, wenn der Verkehr hergestellt ist zwischen Wien und Paris, es für eine Privatgesellschaft schwierig wird, Besitzerin eines kleinen Punktes in der Mitte zu seyn. Es wird darum der Staat selbst bauen müssen.

Finanzministerialpräsident Regenauer unterbricht die Discussion durch die Vorlage des Finanzgesetzes, worin die nachträglichen Bewilligungen für die neuen organischen Einrichtungen der Justiz und der Administration noch nicht aufgenommen sind; darüber wird besondere Vorlage gemacht werden.

Dieselbe wird an die Budgetcommission verwiesen.

Ministerialpräsident Geheimerath Rebenius verliest hierauf folgende Erklärung:

Die Großherzogliche Regierung hat die Beschlüsse, die Sie Hochgeehrte Herren! im Widerspruche mit den Großherzoglichen Commissarien über das nachträgliche Budget der Bezirksverwaltung gefaßt haben, in reifliche Erwägung gezogen und sich dabei der Ueberzeugung nicht entschlagen können, daß die von Ihnen theils beschlossenen, theils durch Vorbehalte in Aussicht gestellten Herabsetzungen der verlangten Summen nicht gestatten, die projectirte Organisation zu vollziehen. Die Großherzogliche Regierung will sich gerne, so weit sie über das vorhandene Bedürfniß Zweifel für zulässig hält, einige Minderungen in dem Vertrauen gefallen lassen, daß, wenn die Erfahrung die Nothwendigkeit einer Erhöhung nachweisen wird, ihr die Nachbewilligung der Kammern nicht fehlen werde. Aber so weit sie zum Voraus sich von der Unzulänglichkeit der angebotenen Mittel überzeugt hält, darf sie von der Kammer erwarten, daß sie, in gleichem Vertrauen gegen die Regierung, sich bereit zeigt, ihr durch eine entsprechende Abänderung ihrer Beschlüsse entgegen zu kommen.

Die Großherzogliche Regierung will nun gegen die Herabsetzung der für die Besoldung der Beamten verlangten Summe von 105,000 fl. auf 103,000 fl. keinen Anstand erheben.

Sie will auch eine Verminderung der Zahl der Assessoren von 19 auf 15 zugeben, ohne deshalb eine Vermehrung der Praktikanten zu verlangen, jedoch in der Voraussetzung, daß die Gehalte für die von ihr in ihrer Vorlage verlangten 14 Praktikanten bewilligt werden.

Sie will auch auf die ihr verweigerte Bewilligung der Mittel zur Uebernahme der Polizei in drei weitem Städten, so zweckmäßig sie die in Vorschlag gebrachte Maßregel auch hält, jetzt nicht wieder zurückkommen.

Die Regierung will ferner die Verminderung der Actuarialgehalte von 500 fl. auf 462 fl. zugeben, insofern für Ausbülfe nach dem Verhältniß der unter dieser Rubrik in dem Etat der Amtsgerichte bewilligten Summe statt 1000 fl. die Summe von 1800 fl. bewilligt wird.

Endlich will die Regierung auch gegen die Weglassung der Position für Bureaukosten der Assistentenärzte nichts erinnern und auf die geminderten Voranschläge für Amtsverweser, Untersuchungskosten und Verrechnungskosten nicht zurückkommen.

Sie läßt sich unter der berührten Voraussetzung sämtliche bezeichnete Verminderungen unter dem Vorbehalt der Berichtigung der Ansätze für die Gesamtsumme der Actuar- und Decopistengehalte und der Bureaukosten nach den bestehenden Normen gefallen. Aber sie kann die Bewilligung der Besoldungen für die Beamten nicht annehmen, insofern die Kammer darauf besteht, daß darunter 15,000 fl. als nur vorübergehender Aufwand zu betrachten sey. Die Gründe, aus welchen die Regierung auf einen in dieser Bezeichnung liegenden Vorbehalt nicht eingehen kann, wurden Ihnen bereits in den Verhandlungen über diese Position mitgetheilt. Ich will sie Ihnen hier nicht wiederholen, sondern nur das Vertrauen aussprechen, daß die Stände hierin dem billigen Begehren der Regierung nachgeben werden. Sie würde um so mehr zu bedauern haben, wenn Dieß nicht geschähe, da sie nach ihrer Ueberzeugung sich entschließen muß, für diesen Fall das nachträgliche Budget über die Trennung der Rechtspflege von der Verwaltung zurückzuziehen, und überhaupt den Vollzug der neuen Organisation bis zu einer billigen Vereinbarung mit einer künftigen Kammer auszusagen.

Ministerium des Innern.

Nachträgliches Budget der Administration für 1847.

§ §.	Forderung der Großherzoglichen Regierung.	Minderung nach den Beschlüssen der 2. Kammer.	Nachgegeb. von Seiten der Großh. Regierung.	
1.	Besoldungen der Beamten	105,000 fl.	2,000 fl.	2,000 fl.
	Besoldungen der Assessoren	19,000 "	7,000 "	4,000 "
	Besoldungen der Polizeicommissäre	12,600 "	3,000 "	3,000 "
3.	Gehalte der Amtsverweser	3,483 "	1,083 "	1,083 "
4.	Gehalte der Praktikanten	8,400 "	3,600 "	—
5.	Gehalte der Actuare	27,500 "	2,090 "	2,090 "
	Gehalte der Decopisten	37,450 "	7,000 "	2,000 "
9.	Für Localpolizei	46,100 "	9,653 "	9,653 "
12.	Bureaukost.d.Aemter	22,370 "	1,655 "	410 "
13.	Bureauk. der Aerzte	1,748 "	504 "	504 "
29.	Untersuchungskosten	19,000 "	1,200 "	1,200 "
36.	Verrechnungskosten	9,396 "	3,396 "	3,396 "
	Summe	42,181 fl.	29,336 "	29,336 "
			12,845 "	

v. Zßstein: Ich muß unter diesen Verhältnissen die Budgetcommission einladen, sich heute Nachmittag halb 4 Uhr, aber pünktlich, wenn ich bitten darf, zu versammeln. Es ist um so nöthiger als der Herr Präsident um 5 Uhr die Sitzung fortsetzen lassen will.

Die Budgetcommission hat zu berathen über das vorgelegte Finanzgesetz und über die Erklärung, die wir soeben von dem Herrn Präsidenten des Ministeriums des Innern vernommen haben einschließlic der Drohung, die in dieser Erklärung enthalten ist.

Ministerialpräsident Geheimerath Rebenius: Es ist keine Drohung.

v. Zßstein: Doch, es ist eine Drohung, wenn Sie sagen: wenn ihr nicht gebt, was wir verlangen, so ziehen wir das Gesetz zurück. Gerade darum haben Sie Ihrer Forderung den Todesstoß gegeben. Es kann jetzt kein Ehrenmann mehr dafür stimmen!

Treurt: Herr Vorstand der Budgetcommission, was fällt Ihnen ein?

Ministerialpräsident Geheimerath Nebenius: Man möchte beinahe glauben, es soll in der Kammer so weit kommen, daß die Regierungskommissäre nicht einmal mehr ihre Ansicht frei aussprechen dürfen, ohne Vorwürfe darüber zu hören. Ich glaube, wir waren nicht nur berechtigt, sondern selbst verpflichtet, Ihnen zu sagen, was wir hier gesagt haben, wenn wir die Ihnen angezeigte Absicht beugen.

Die Regierung hat das Recht, eine gemachte Vorlage wieder zurückzuziehen, und hat sie die Absicht es zu thun, so hat sie auch die Pflicht es zu sagen.

v. Zstein: Und wir werden das Unsrige thun.

Geheimerath Bekk: Es hat Niemand etwas dagegen, nur üben Sie keinen Meinungsterrorismus aus.

Ministerialpräsident Geheimerath Nebenius: Wenn die Regierungskommissäre Ihnen offen und ruhig ihre Ansicht mittheilen, so können wir das Gleiche von Ihnen erwarten, ohne Zank wegen Meinungsverschiedenheiten.

v. Zstein: Wir haben nicht gezankt.

Schaaff: Wenn das nicht gezankt heißt, so kann ich mir keinen Begriff von Zanken machen.

Dieser Gegenstand wird verlassen und zur Tagesordnung, nämlich zur Fortsetzung der Berathung über die Motion des Abg. Gottschalk, den Bau einer Eisenbahn nach Pforzheim betreffend, zurückgeführt.

v. Zstein: Ich will nicht eingehen in die Frage, ob eine Verbindung mit Württemberg nützlich sey. Es sprechen wichtige Gründe dafür und dagegen.

Wir haben sie vernommen von dem Abg. Keller und theilweise hat sie auch der Abg. Bissing vorgetragen. Ich werde für die Linie über Pforzheim stimmen, wenn geschieht, was der Abg. Schmidt von Bruchsal verlangt hat. Als vor mehreren Jahren hier dieselbe Frage zur Sprache kam, da hat der jetzige Präsident des Finanzministeriums, als damaliger Abgeordneter von Bretten, die Gründe für die Zuglinie über Bretten auf eine solche erschöpfende Weise vorgetragen, daß ich wenigstens überzeugt wurde, es sey im allgemeinen Landesinteresse die Linie über

Bretten zu wählen. Weil er damals nachgewiesen hat, (und ich glaube, daß Männer, die mit dem Handelszug besser bekannt sind als ich, noch näher nachweisen werden, daß der größte Theil der Waaren aus dem Norden aufwärts geht, weniger aber aus dem Süden nach Norden) habe ich mich damals für den Zug über Bretten bestimmen lassen. Nun weiß ich, daß der Herr Präsident des Ministeriums des Innern den Zug über Pforzheim schon nach seinem eigenen Bericht, den er in der ersten Kammer erstattete, zu seiner Lieblingsidee gemacht hat. Der Verkehr der Waaren, die von Straßburg herkommen, ist aber, so viel ich gehört habe, nicht so bedeutend, und die Waaren, die von Mannheim herkommen, gehen nicht alle in die Richtungen, die der Herr Präsident des Ministeriums des Innern sie gehen läßt. Eben so müssen Sie zugeben, daß viele dieser Waaren von Mannheim aus nach Osten an die Donau bestimmt sind, und für diese ist offenbar der Weg über Bretten viel näher. Ich kann es übrigens den Männern aus dem Oberland nicht übel nehmen, wenn sie sich darüber beklagen, daß sie zu einem großen Umweg veranlaßt werden, wenn die Linie über Bretten zieht. Allein mit gleichem Recht können auch die Unterländer sagen, warum sollen wir den Umweg über Durlach nach Pforzheim machen. Darum glaube ich sollte geschehen, was der Abg. Schmidt von Bruchsal schon ausgeführt hat, daß, wenn die Regierung im Einverständnis mit der Kammer geneigt ist, eine Concession zum Bau einer Bahn über Pforzheim zu ertheilen, dieses auch für die Linie über Bretten vorbehalten bleibe. Hier einseitig nur für Pforzheim handeln, wäre Unrecht und darum werde ich nur für die Linie über Pforzheim stimmen, wenn die Regierung erklärt, daß sie nicht abgeneigt ist, auch eine Concession für die Linie über Bretten zu ertheilen.

Keller: Ich will zuerst hervorheben, daß mich in dieser Angelegenheit weder ein particuläres Interesse für die Linie über Pforzheim noch ein unfreundliches Gefühl gegen Württemberg leitet.

Was das Erste betrifft, so ist mir Mannheim und Pforzheim gleich theuer, und mein Wahlbezirk wird kaum von der Ringthalbahn berührt. Mich leitet also nur das allgemeine Interesse. Hier sind nur Landesinteressen denkbar.

Was unser Verhältniß zu Württemberg betrifft, so gestehe ich gerne, ich wünschte einen Zustand, wo die deutschen Eisenbahnverbindungen nur im deutschen Nationalinteresse geführt würden und mit Recht die particulären Interessen der einzelnen Staaten sich unterordnen dem allgemeinen Wohle Deutschlands. Dem ist aber nicht so, das weiß die Welt, sondern jeder Staat muß für sich sorgen. Er hat die Pflicht, zunächst für sich zu sorgen. Jeder Nachbarstaat thut das Seine, und wenn wir unsere Interessen da opfern würden, wo, wie bei unserer Kinzigthalbahn, der Wohlstand des Landes auf dem Spiele steht, im Interesse anderer Staaten, so würde dieß in ganz Deutschland nicht für politisch gehalten werden. Mögen also immerhin von Württemberg tadelnde Bemerkungen kommen — das genirt mich nicht. Wir werden eine Verbindung bekommen.

Als die Bahn durch die Herstellung der elsässischen Bahn für uns zur Nothwendigkeit wurde, da hat man dagegen bemerkt, daß Nachtheile für Württemberg daraus entstehen, wenn wir uns nicht an Württemberg anschließen. Wir haben es uns nicht verdrießen lassen zu bauen, und wie gesagt, wir sind bereit mit Württemberg in Verbindung zu treten, aber Württemberg hat ja noch gar nicht gebaut, sollen wir denn unsere Landesinteressen Württemberg auf dem Präsentirteller entgegen tragen, da es selbst noch nichts gethan hat für die Verbindung mit uns. Meine Herren! ich habe das Bedenken, als der Abg. Gottschalk seine Motion begründete, mit vielen meiner Collegen getheilt, daß ein übereilter Anschluß an Württemberg der Kinzigthalbahn ein bedeutendes Hinderniß werden könnte. Man hat früher entgegnet, nein, umgekehrt, gerade die Fixirung der Linie über Pforzheim und der dadurch entstehende Ausschluß des Zugs über Bretten wird eine Gesellschaft bestimmen, zugleich auch den Bau der Kinzigthalbahn zu übernehmen. Ich glaube, wenn wirklich ernstlich von der andern Seite behauptet werden könnte, daß, wenn die Linie über Pforzheim nicht fixirt wird, die Kinzigthalbahn gefährdet sey, so ließe sich auf andere Weise helfen als durch den Anschluß an Württemberg auf einen bestimmten Punkt. Ich glaube jeder unbefangene badische Bürger, der nicht durch Particularinteressen für eine gewisse Stadt eingenommen ist, wird mit mir einsehen, die Kinzigthalbahn ist von wesentlichem

Verhandlungen der 2. Kammer 1845/46. 11. Protokollheft.

Interesse für einen großen Theil unserer Bewohner. Sie ist aber auch das Interesse unserer Eisenbahnverbindung. Nun ist ein Anschluß an Württemberg, sowohl über Bretten als über Pforzheim, eine bedenkliche Sache. Man wird uns sagen — und Das ist es allerdings warum es sich handelt — bei der Verbindung von Osten nach Westen sind immer mehrere Concurrenten da, diese werden euch zuvorkommen, und wenn eine Nordwestbahn gebaut wird, so könnte sie euch nachtheilig werden.

Die östlichen Verbindungen, die zu erwarten stehen, ist das Mainthal. Es ist die directe Linie von Mannheim herüber und die Linie von Straßburg nach Offenburg. Es bleibt uns also diese östliche Richtung zugleich neben der Möglichkeit für die andere Richtung, die Möglichkeit, daß wir mit unserer südöstlichen Bahn einen großen Theil der Güter, die von Westen nach Osten strömen, an den Bodensee erhalten. Sie können auf dieser Bahn bis an das adriatische Meer geführt werden und bis in die Donaugegenden. Auch in südöstlicher Richtung werden die Güter einen Weg haben von Frankfurt aus nach Bamberg.

Wenn diese Bahn gebaut wird, so glaube ich nicht, daß die Güter von Frankfurt nach Mannheim gehen werden. Was nach Süden geht, wird unserer Bahn zufließen. Was von Mannheim nach dem Osten herüberströmt und von Straßburg her, das können wir erhalten, und ebenso die Waaren bis an's adriatische Meer und durch die Lindauer Linie die Güter, die in die Donaugegenden bestimmt sind, bis eine Bahn kommt und uns den Weg abschneidet. Aber auch dagegen haben wir den Schlüssel in der Hand. Ich sehe also nicht ein, warum man eilen und dem Auslande alle günstigen Chancen zuwenden soll, und warum man jetzt schon an die württembergische Grenze bauen soll. Ich halte das Umgekehrte in unserm Interesse.

Wir werden mit Württemberg noch in Collision kommen und recht wohl daran thun, uns für diese Bahn ein Gewicht zu erhalten. Wir müssen nach meiner Ansicht möglichst zu verhindern suchen, daß der Verkehr auf unserer Bahn in das Württembergische herüber gezogen wird.

Ich kann darum nach meiner besten Ueberzeugung nicht dafür stimmen, jetzt schon eine Bahn nach Pforzheim zu bauen, sondern ich meine, man sollte die Sache noch vertagen.

Wollen Sie aber das nicht, befürchten Sie, daß der Bau der Kinzigthalbahn darunter Noth leide, daß sich eine Gesellschaft zum Bau dieser Bahn nur dann entschließen würde, wenn gleichzeitig der Bau der Linie über Pforzheim beschlossen wird, so schlage ich für diesen Fall vor, die Regierung zu ermächtigen, mit einer Gesellschaft zu unterhandeln und der Kammer das Resultat vorzulegen. Wenn die Kinzigthalbahn darunter leiden sollte, dann glaube ich sind wir verpflichtet, ein kleines Opfer zu bringen. Jedenfalls, und das ist mein zweiter eventueller Antrag, wenn der Commissionsantrag nicht angenommen würde, bitte ich zu streichen, was der Motionsbegründer nicht verlangt hat, nämlich die Worte: „an die württembergische Grenze.“

Schaaff: Meine Herren! So oft von den Interessen der Haupt- und ehemaligen Residenzstadt Mannheim die Rede ist, so oft muß immer auch die Main-Neckar-Eisenbahn aufstuchen und heute wieder hat der Abg. Weller von ihr sprechend den sogenannten Friedrichsfelder Vertrag kurzweg einen Unsinn genannt. Nun, meine Herren! es ist nicht meine Aufgabe, die irrigen Ansichten zu berichtigen, die man heute noch über diesen Bahnzug hat; aber das müssen Sie mir erlauben, daß ich diesen irrigen Behauptungen einen Widerspruch entgegensetze und die Gegenbehauptung aufstelle, daß der Handel in Mannheim durch den Friedrichsfelder Vertrag nicht das Mindeste verloren hat oder je verlieren wird, und daß die Interessen Mannheims nur dadurch gewinnen können. Meine Herren! ich spreche vom Handelsplaz Mannheim. Diesem ist durch den Zug der Eisenbahn über Friedrichsfeld nach Frankfurt noch kein Pfund Waaren entgangen.

(Bassermann: Weil noch keine Güter geführt werden.)

Künftig wird Mannheim entgehen die Waare, die als Eilgut durch die Welt gefagt werden soll in der geschwindesten Geschwindigkeit. Diese wird in Biberich den Rhein verlassen und auf die Eisenbahn kommen. Die ganze Quantität ist vielleicht jährlich ein paar Centner.

(v. Jystein: Das sind große merkantilische Kenntnisse.)

Was den Personentransport betrifft, so war es kein Geheimniß, daß Mannheim diesen mit Heidelberg theilen wird; daß aber der Friedrichsfelder Vertrag zu Gunsten

des Auslandes geschlossen wurde und daß wir les dupes des Auslandes seyen, ist nicht der Fall. Ich glaube, das Ausland würde wohl nicht mehr bauen, wenn es noch nicht geschehen wäre, aber wir, und das ist wohl der beste Beweis dafür, daß unsere Regierung nicht der dupes des Auslandes gewesen ist. Lassen Sie einmal hergestellt seyn, was sicher hergestellt wird, nämlich die Eisenbahn von Brüssel über Namur zur Verbacher Bahn einmündend, dann werden Sie die Wichtigkeit des Friedrichsfelder Vertrags endlich erkennen.

Ich wende mich von der Neckar-Mainbahn zu der gegenwärtigen Frage. Sie steht in einiger Beziehung damit, weil man sagt, das Ausland sey hier wie dort begünstigt worden auf Kosten Mannheims, was aber durchaus nicht der Fall ist, denn Heidelberg gehört nicht zum Ausland. Bei'm Friedrichsfelder Vertrag ist die Behauptung irrig, hier aber finde ich sie begründet, insofern man mit Ausschluß der Linie über Bretten eine Bahn bauen will von Karlsruhe über Pforzheim zum Anschluß an die württembergische Bahn. — Der Redner führt dieß aus unter Mittheilung statistischer Notizen über die in den letzten Jahren von Mannheim aus versendeten Güter und deren Richtung, theils als Expeditionsgut, theils im Eigenhandel, und fährt dann fort:

Ich kann nicht glauben, daß sich die Hoffnung einer Bahn über Pforzheim jemals realisiren wird. Es könnte dieß nur zum Nachtheil Mannheims bewerkstelligt werden. Allein die Vortheile, die Mannheim dadurch entgehen, werden einem andern Ort des Großherzogthums nicht zufließen. Wenn erst die Hindernisse der Neckarschiffahrt beseitigt seyn werden, womit nicht mehr lange hingehalten werden kann, dann wird es durchaus nothwendig, daß Mannheim die Möglichkeit gewährt wird, durch die Eisenbahn in Mitbewerbung mit Heilbronn zu treten, wegen des Güterverkehrs nach Osten. Wenn Sie sehen, auf welche Plätze die Güter nach Osten von Mannheim aus gehen, so werden Sie finden, daß kaum ein Viertel der Kinzigthalbahn entzogen wird dadurch, daß Sie die Stadt Mannheim mit der Bahnlinie über Bretten begünstigen. Es sind dieses Güter, die nimmermehr das Kinzigthal passiren können. Man wird doch z. B. von Mannheim aus nach Ulm und Passau bestimmte Güter nicht durch das Kinzigthal schicken wollen! Diese Güter werden den

nächsten und wohlfeilsten Weg nehmen durch das Württembergische, und wenn sie ihn nicht finden über Bretten, so gehen sie den Neckar hinauf über Heilbronn. Man sagt, daß nicht gleichzeitig neben der Pforzheimer Bahn auch die über Bretten bewilligt werden kann. Pforzheim wird neben der Brettener Bahn nicht bestehen können. Ueberlassen wir dieß der Speculation, überlassen Sie der Regierung, unter den nämlichen Bedingungen eine Concession zu erteilen zum Bau einer Eisenbahn von Durlach nach Pforzheim und von Bruchsal nach Bretten. Das ist der Antrag des Abg. Schmitt. Ich unterstütze diesen Antrag.

Dem Abg. Christ erlaube ich mir zu bemerken: Er hat hervorgehoben, man könne, wenn eine Bahn von Durlach über Pforzheim gebaut wird, dem Handelsopfer Mannheim immerhin damit helfen, daß man eine Frachtminderung eintreten lasse, so daß Mannheim die Concurrenz mit Heilbronn aushalten könne. Das ist eine Voraussetzung, die nur eintreten könnte, wenn die Bahn auf Staatskosten gebaut würde, was aber schwerlich der Fall ist. Und warum sollen wir zu Palliativ- oder Heilmitteln schreiten, wenn wir die Krankheit selbst vermeiden können? Sollen wir über Pforzheim darum bauen, weil Württemberg nur an diese Linie sich anschließen will? Warum wollte denn früher Württemberg nach Bretten bauen? Damals dachte man noch nicht daran, die württembergische Eisenbahn fortzuführen nach Heilbronn. Sie sehen daraus, wie sehr es im Interesse Mannheims liegt, mit Heilbronn in Mitbewerbung treten zu können. Mir ist einleuchtend, daß die Kinzigthalbahn nichts verliert durch die Linie über Bretten, daß aber der Handel Mannheims bedroht ist, wenn man eine andere Linie ausschließlich belieben sollte. Dieser Handel verdient aber alle Beachtung, denn ich wiederhole, der Handel Mannheims ist der Handel des Landes weil er keinem andern Ort des Großherzogthums zugewendet werden kann.

Buff: Meine Herren! Wenn es sich um Rechtsfragen handelt, muß man ganz entschieden auftreten, selbst wenn man auch den größten Theil der Versammlung gegen sich hat. Ich pflege es wenigstens so zu machen. Aber wenn es sich um Interessen des ganzen Landes und einzelner Theile desselben handelt, dann haben wir die Rücksichten eintreten zu lassen, wo es möglich ist, eine Vermittlung

zu versuchen. Es läßt sich nicht läugnen, es liegen hier die Interessen einzelner Vertikalitäten im Kampfe mit einander. Es fragt sich nur, läßt sich kein Ausweg finden, wodurch allen diesen Interessen Rechnung getragen wird? Wenn wir uns diese Frage stellen, so haben wir vier Rücksichten zu betrachten, eine örtliche, eine badische, eine deutsche und gewissermaßen eine europäische. Was die örtlichen Interessen betrifft, so ist klar, daß wir an dem Princip festhalten müssen, an welchem wir bei dem Bau unserer ganzen Eisenbahn festgehalten haben, an dem Princip, die Bahn der Bevölkerung möglichst nahe zu führen. Man hat diese Rücksicht überall eintreten lassen, wo man Eisenbahnlinien bestimmte, daß sie die Vertikalität treffen sollen. Sonst hätte man die Eisenbahn von Mannheim nach Karlsruhe in gerader Linie viel näher führen können, statt am Gebirge her. — Diese Rücksicht spricht auch für Pforzheim. Jene Gegend kann verlangen, daß man sie berücksichtige. Es sind hier Rücksichten der Industrie, ja, wenn man berücksichtigt, daß viele mit Gewerben aller Art ausgerüstete Thäler sich bei Pforzheim ausmünden, so sprechen diese Verhältnisse gewiß für Pforzheim. Ich habe aber bei der ersten Verhandlung über die Kinzigthalbahn erklärt, daß auch ich wünsche, die Entscheidung der Frage soll verschoben werden, bis wir über den Anschluß an die Kinzigthalbahn am Bodensee, mit Württemberg und Baiern im Reinen sind. Die Regierungskommission hat erwiedert, und ich habe später ihren Grund gewürdigt und von Bedeutung gefunden, daß sich keine Gesellschaft für Anlegung der Kinzigthalbahn finden werde, wenn nicht die Frage über den Anschluß unserer Bahn im Unterlande entschieden sey. Das ist ein bedeutungsvoller Grund, ich kann es nicht läugnen. Eine Gesellschaft muß die Verhältnisse klar vor sich liegen haben, ehe sie darauf speculiren kann. Ueber diese Gründe sollten wir jetzt urtheilen und dieß nicht verschieben, aber durch Vorbehalte eine Vorsichtsmaßregel treffen.

Es ist aber zweitens aus einem andern Grund die Frage über den Anschluß am Bodensee zu beseitigen, weil hierüber Rücksichten zu entscheiden haben, die man nur in geheimer Sitzung vortragen könnte.

Die Sache ist nun einmal an der Tagesordnung, wir müssen uns darüber aussprechen, aber die Rücksichten geheimer Art können jetzt nicht beurtheilt werden.

Es handelt sich darum, soll man sich jetzt schon an Württemberg anschließen, und durch welche Linie? Der Handel von Mannheim ist allerdings auch berechtigt, Berücksichtigung zu verlangen, und es fragt sich nur, ist diese Berücksichtigung auch ausführbar, wenn die Linie über Pforzheim genommen wird. Der Abg. Christ hat bereits bemerkt, daß sie ausführbar sey, aber nur dann, wenn der Staat die Bahn baut. Wir haben von der Regierungsbank die bestimmte Erklärung vernommen, es werde keine Bahn mehr auf Staatskosten gebaut werden, und wir haben in andern Theilen des Landes gesehen, daß dort dieser Grundsatz durchgeführt worden ist. Es fragt sich aber, ist es nicht möglich, wenn eine Actiengesellschaft den Bau der Bahn von Durlach nach Pforzheim übernimmt, ob da nicht geholfen werden könnte? Ich sage ja, es kann geholfen werden, wenn der Staat auch nicht baut.

Der Expeditions-handel von Mannheim kann berücksichtigt werden, wenn wir die Begünstigung in Beziehung auf die Taxe, sowohl für die Güter als für die Personen eintreten lassen, und zwar nach dem bereits bestehenden Tariffsystem, nach welchem bei uns nicht die Linie der Eisenbahn in Berechnung genommen wird, sondern der sogenannte Vogelzug. Nun sage ich, wenn eine Actiengesellschaft sich für den Bau der Bahn von Durlach nach Pforzheim findet, so kann man unter die Concessionsbedingungen die Bestimmung aufnehmen, daß die Güter auf dieser Linie die Begünstigung erhalten sollen, die nach unserm Tariffsystem schon besteht. Ja, man kann noch weiter gehen, man kann diese Bedingung auch auf den Personen-transport ausdehnen. Dann tritt kein Nachtheil für den Mannheimer Expeditions-handel ein. Die Zeitrück-sicht ist nicht so hoch anzuschlagen als die Wohlfeilheit des Transports. Nun frage ich, wie sieht es aber mit der Linie über Bretten, liegt die Sache so, daß wir entscheiden können, welche Linie sollen wir wählen, über Pforzheim oder Bretten? Der Abg. Christ hat richtig referirt, daß die Linie über Bretten württembergischer Seits aufgegeben und in der württembergischen Kammer ausgesprochen worden ist, daß man die Mittel dafür verweigern werde, ja sogar verweigern werde den Aufwand für Aufnahme des Terrains, indem von dieser Linie ein für allemal definitiv abgegangen sey. Nun fragt es sich, wenn dieses abgethan ist,

wie lassen sich die Nachteile der Concurrenz von Heilbronn für Mannheims Interesse beseitigen? Ich glaube, daß es durchführbar ist, daß wir bei den Verhandlungen mit Württemberg erklären, wir geben euch die Begünstigung rücksichtlich des Tarifs für Personen und Güter, aber nur unter der Bedingung, daß die Pforzheimer Linie allein gebaut wird und jene nach Heilbronn aufgegeben ist. Daß beide Linien gebaut werden können, ist unter den gegebenen Verhältnissen rein unmöglich. Nun ist die Linie über Bretten durch die Bestimmung des Zugs der französischen Eisenbahn in mancher Beziehung beseitigt. Ja selbst wenn die Linie von Paris nach Metz gegangen wäre und von dort östlich nach dem Rhein, dann würde Mannheim es nicht gewesen seyn, wo die Bahn herübergegangen wäre, sondern sie wäre von Speier nach Bruchsal herübergekommen. Jetzt ist die Sache einfach. Die Pariser Linie zieht nach Straßburg, von dort mündet sie in die Kinzigthalbahn ein. Diese Bahn ist gesichert. — Nun muß aber auch ein Anschluß im Unterlande statt finden. Das ist Pforzheim oder Bretten. Weil aber die Linie über Bretten schon beseitigt ist, so kann nur eine Berücksichtigung eintreten für den Mannheimer Handel, wenn man erklärt, daß die Gesellschaft, die diesen Bau der Bahn übernimmt, sich die Tarifbegünstigung gefallen lassen muß.

Ich schlage darum vor, den Commissionsantrag dahin abzuändern:

Die Kammer ermächtige die Großherzogliche Regierung, wenn sich Unternehmer dazu finden, die Concession zum Bau einer Eisenbahn von Durlach nach Pforzheim unter denselben Bedingungen, die für den Bau einer Kinzigthalbahn festgesetzt wurden, zu ertheilen und mit Auferlegung der weiteren Bedingungen, die Güter- und Personentaxe nach dem bestehenden Tarif von Pforzheim über Durlach bahnauf- und abwärts, in geradem Wege erheben lassen, nur soll eine Betheiligung der Staatskasse dabei nicht statt finden.

Vassermann: Der Abg. Christ sagt, die Linie über Pforzheim sey Diejenige, welche am meisten werde frequentirt werden. Wenn das der Fall ist, so braucht sich die Gesellschaft, die diesen Bau der Bahn über Pforzheim unternimmt, nicht zu fürchten vor einer Concurrenz der

Bahn über Bretten. Er bemerkt, Württemberg werde nicht nach Bretten bauen, und es sey darum nicht nothwendig, für jene Bahn eine Concession zu geben. Wenn das der Fall ist, hat es ja keine Gefahr; denn Württemberg wird nicht nach Bretten bauen. Auf solche von dem Abg. Christ angeführten Gründe, will ich nicht weiter eingehen. Ich sage ferner, der Verkehr von Westen nach Osten muß über Bruchsal gehen. Man darf nur die Karte ansehen, es zeigt sich gleich. Ich will auf diese Frage nicht weiter eingehen, sie beantwortet sich von selbst.

Im Allgemeinen wiederhole ich, daß ich gewünscht hätte, es wäre die Frage über den Bau einer Bahn weder nach Pforzheim noch nach Bretten in Anregung gekommen. Wir hätten über diese Frage weggehen sollen, das wäre das Gescheideste gewesen.

Nachdem man hier für Pforzheim ein Privilegium ertheilen will, müssen alle Interessen pro und contra reiflich erwogen werden; ich glaube aber, meine Herren, Sie können nicht sagen, daß die Interessen von Bretten bereits reiflich erwogen worden sind. Es liegt nichts Gedrucktes, nichts Umfassendes auf Zahlen Begründetes vor. Die Berathung ist improvisirt. Ich glaube, die Kammer kann auf einen solchen Antrag nicht eingehen. Ja, ich sage, sie kann und darf nicht darauf eingehen. Wenn wir im außerordentlichen Budget für oder gegen die Herstellung von Straßen sprechen, so geschieht es nur darum, weil sie Geld kosten. Wenn sich Gesellschaften melden mit dem Anerbieten Straßen zu bauen, ich glaube, wir würden ihnen dieß nie verweigern. Ich glaube es wird dahin kommen, daß man, wo eine Gesellschaft eine Eisenbahn bauen will mit ihrem Geld, ihr sagt, gut, so bauet. Wenn eine Benachtheiligung für eine Gesellschaft dadurch eintritt, so wird der Schaden diejenige Gesellschaft treffen, die in falscher Richtung eine Bahn angelegt hat. Darum, sage ich, wird es nicht ausbleiben können, daß man in Zukunft sowohl über Pforzheim als über Bretten bauen läßt, und wenn dann die Linie über Bretten nicht diejenige ist, welche die meiste Frequenz hat, so mag die Gesellschaft sich dieses selbst zuschreiben, das Unternehmen ist auf ihre Gefahr hin geschehen. Uebrigens will die Gesellschaft, die bereit ist über Bretten zu bauen, diese Gefahr auf sich nehmen. Meine Herren! Ein Punkt ist nicht zur Sprache gekommen, der Berücksichtigung ver-

dient und den ich Ihnen vorsehen will. Der Abg. Schaaff spricht vom Friedrichsfelder Vertrag. Er sagt, Mannheim wird dadurch nicht benachtheiligt. Meine Herren, was ich bei der Verhandlung über jenen Vertrag vorausgesagt habe, wird wahr. Ich habe gesagt, die Rheinstrasse von Mannheim werde verödet werden durch die Parallelstrasse der Eisenbahn an der Bergstrasse hin. Meine Herren! Schon an dem ersten Tage, als die Main-Neckar-Eisenbahn eröffnet wurde, hat man eine auffallende Verminderung der Frequenz auf den Dampfschiffen und in der Stadt Mannheim wahrgenommen. Die Dampfschiffe brachten kaum ein Viertel der gewöhnlichen Zahl der Reisenden mit. Die Friedrichsfelder Bahn bringt uns ein halbes Duzend Reisender, während sie uns jeden Abend ein halbes Hundert nach Heidelberg entführt. Gegenwärtig wird noch kein Gut auf der Main-Neckar-Eisenbahn transportirt. Darum konnte auch der Abg. Schaaff glorreich sagen: „noch kein Pfund“ ist durch den Friedrichsfelder Vertrag dem Mannheimer Handel verführt worden. Allein sobald einmal Güter transportirt werden, wird für Mannheim derselbe Nachtheil eintreten, wie in Beziehung auf den Personenverkehr. Es wird sich zeigen, daß Mainz in Beziehung auf den Güterverkehr einen bedeutenden Vorsprung vor Mannheim erhalten hat. „Da, sagt der Abg. Schaaff, hat die badische Handelsstadt eine andere Concurrnz mit Heilbronn.“ Mit Heilbronn concurrirt Mannheim schon lange, rücksichtlich der Güter die nach dem Osten gehen, und diese Concurrnz ist fortwährend im Zunehmen. Die Stadt Heilbronn hat eine direkte Beurlfahrt mit Rotterdam und Köln (Antwerpen). Diese Concurrnz wird schwerer, seit die württembergische Regierung den Schiffen, welche an Mannheim vorbeifahren, den Neckarzoll vergütet. Die Fracht ist bis Heilbronn auf 13 Kreuzer gesunken. Dessenungeachtet würde Mannheim die Concurrnz nicht fürchten, wenn die Verhältnisse so blieben, wie sie sind. Ferner ist die Schlepsschiffahrt in's Leben gerufen worden, bei welcher sich nach erhaltener Versicherung der König von Württemberg stark betheiliget hat. Dessenungeachtet haben wir, wie gesagt, nach dem gegenwärtigen Stand der Dinge keine große Furcht in Mannheim, wenn es beim Alten bliebe. Worauf beruht denn der Expeditionshandel? Ich muß Ihnen in's Gedächtniß zurückrufen, was ich bei der Main-Neckarbahn

gesprochen habe. Ein Hauptvorteil des Expeditionshandels beruht darauf, daß sich mehr Güter ansammeln. Zweitens, weil sich dadurch mehr Fuhrleute dorthin ziehen und billigere Frachtbedingungen machen können. Es ist, da von Heilbronn noch keine Eisenbahn geht, möglich, daß die Mannheimer Spediteure Güter nach Regensburg fast zur nämlichen Fracht verladen können, wie die Heilbronner Spediteure selbst. Sie können dieß in jeder Frachtliste finden. Ist aber einmal von Heilbronn eine Eisenbahn gebaut, so werden auf dieser Eisenbahn 100 Pfund so billig spedirt wie 100,000, und der Vortheil, den der Expeditionspfad Mannheim hat, fällt rein hinweg. Es gehen die Güter an Mannheim vorüber. Sie Alle haben Nichts davon, die Oberländer auch nicht, denn die Güter gehen nach Heilbronn und weiter nach Osten. Weil aber dieser Schaden bevorsteht, ein Schaden, der nicht genug in Betracht gezogen werden kann, so ist es doppelte Pflicht, für unsern Expeditionspfad zu sorgen, so weit es unbeschadet der übrigen Landesinteressen geschehen kann. Die Heilbronner Spediteure haben dieß wohl eingesehen, darum haben sie bei der württembergischen Kammer es dahin zu bringen gewußt, daß jetzt über Heilbronn gebaut werden soll, was früher nicht im Plan der Regierung lag. Darum war es, wie ich glaube, ein Mißgriff unserer Regierung, daß sie, als die württembergische Regierung selbst die Richtung über Bretten wählte, nicht mit beiden Händen zugegriffen hat und Württemberg Zeit ließ, Heilbronn als den Endpunkt seiner Eisenbahn zu bestimmen. Wenn aber die Verhältnisse so sind gegenüber Heilbronn, wenn die Art und Weise, wie die Güter auf der Eisenbahn spedirt werden, wie sie bisher Heilbronn nicht hatte, so bedenken Sie, ob es für Mannheim leichter ist mit dieser Stadt Concurrrenz zu halten, wenn man die Güter 8—9 Stunden Umweg machen läßt, oder wenn der kürzere Weg gewählt wird. Daß wir auf einem solchen großen Umweg gegen die Concurrrenz von Heilbronn nicht aufkommen können, liegt auf flacher Hand.

Der Abg. Schaaff hat es bei der Main-Neckar-Eisenbahn getadelt, daß man einen Umweg von 2 Stunden machen wolle. Man hat es als eine Versündigung an der Einheit Deutschlands, kurz an allen großen Dingen betrachtet, daß man einen Umweg von 2 Stunden machen wolle; aber hier, wo man einen Umweg von 8—9 Stun-

den will, soll dieser Vorwurf nicht anschlagen, und wenn der Abg. Christ uns trösten will damit, daß er sagt, man spedirt die Güter dann um so wohlfeiler, so wird eben die württembergische Regierung in Beziehung auf Heilbronn es auch so machen. Die kürzere Linie wird die Güterzüge haben. Ich sage die Linie nach Stuttgart ist die große Verkehrslinie nach Osten. Wir haben drei solcher Linien, nach der Schweiz, Zürich und an den Bodensee. Für den einen Verkehr haben wir das Unrige gethan. Was wir für den einen gethan haben, sollten wir auch für den andern thun. Die große Linie von Stuttgart nach Baiern ist auch noch nicht fertig. Von Stuttgart bis Ulm sind große Hindernisse vorhanden. Wir können noch mehrere Jahre zuwarten, bis nach Ulm gebaut ist. Von Ulm aber geht die Bahn vor der Hand nicht weiter und für eine Eisenbahn von Ulm nach Augsburg wird sich die bairische Regierung wohl nicht so bereitwillig zeigen. Wir können also noch gar nicht sagen, wir wollen uns anschließen an die große Linie nach Osten, weil sie noch nicht da und nicht einmal gesichert ist. Pressirt es denn so mit unserer Erklärung über den Anschluß? Lassen wir die Verhältnisse auch ein wenig schalten, wir Mannheimer wollen nicht pressiren. Baiern hat ganz Recht, von Ulm nach Augsburg nicht zu bauen, denn es spekulirt auf einen Weg, der vom Main herauf nach Bamberg geht und von da in die Donaugegenden nach Wien. Sie werden gelesen haben, meine Herren, daß direct von Rotterdam nach Wien zwei Schiffe gegangen sind mit einer Fracht von 4 fl. 30 fr. per Centner. Nun bedenken Sie, meine Herren, daß es bei dem Bezug von Waaren nicht auf die Schnelligkeit ankommt, mit der sie transportirt werden. Der Abg. Gottschalk kauft die Baumwolle nicht erst, wenn er sie braucht, sondern er benützt günstige Conjunctionen. Er kauft, wenn er sie 50 Procent billiger bekommt, als ein ander Mal, und es liegt ihm nicht viel daran, ob er sie um einige Wochen früher oder später erhält. So wird auch Oesterreich seine Güter beziehen auf dem neuen Donaukanal für 4 fl. 30 fr. per Centner, eine ungeheuer wohlfeile Fracht, wenn Sie den großen Weg bedenken.

Ich glaube, es wäre unsere Pflicht, dafür zu sorgen, daß unsere badische Bahn, wenigstens eine Strecke weit, die Güterzüge nach Osten habe, und wenn ich jetzt auch

nicht im Stande bin, die einzelnen Detail vor Augen zu legen, so glaube ich doch, daß man bei so großen Interessen, die das Inland von dem Ausland scheiden, behutsam zu Werke gehen und wenigstens kein Verbot aussprechen sollte gegen den Bau einer andern Bahn als über Pforzheim. Sind Sie der Ansicht, daß es im Interesse der Ringthalbahn liegt, jetzt über Pforzheim bauen zu lassen, so stimme ich auch mit, aber sprechen Sie kein Verbot gegen eine andere Bahn aus, sprechen Sie nicht aus, daß Sie sich für die Zukunft wollen die Hände binden lassen. Ich will kein Verbot gegen die Pforzheimer Bahn, aber ich verlange, daß man es auch nicht ausspreche gegen eine andere. Ein solches Verbot wäre eine Kriegserklärung gegen Mannheim.

Ministerialpräsident Geheimerrath Nebenius: Auf die vorliegende Frage will ich mich nicht einlassen, sondern nur einige Worte erwiedern in Beziehung auf eine Aeußerung in Betreff der Main-Neckar-Eisenbahn, insbesondere auf die Aeußerung, die von einem frühern Redner gemacht worden ist, der von „Unsinn“ gesprochen hat. Ich erinnere mich irgendwo gelesen zu haben, daß in früherer Zeit in Frankreich ein Gebrauch bestand, wonach Jeder, der einen Proceß verloren hatte, innerhalb der nächsten 24 Stunden gegen seinen Richter sagen durfte, was ihm in den Mund kam. Ein solcher Gebrauch beruht auf dem natürlichen Gefühl, und daß von Mannheim aus so heftig gegen den Vertrag über die Main-Neckar-Eisenbahn gesprochen wurde, konnte man den Mannheimern, bei der bekannten irrigen Ansicht, die sie von der Bahn hatten, nicht verargen. Aber endlich einmal sollte man aufhören, von dieser Sache zu sprechen. Ich habe in Beziehung auf sie keine Handlung zu vertreten, sondern nur eine Ansicht. Aber gerade darum will ich mir einige wenige Bemerkungen erlauben.

Ich bin dem Gang jener Verhandlungen, obgleich ich damals außer Dienst war, mit Aufmerksamkeit gefolgt. Ich kenne ihn genau. Ich weiß, daß es nahe daran war, die Unterhandlungen mit Hessen abzubringen, und, meine Herren, ich glaube, wir dürfen es als ein Glück betrachten, daß es nicht geschehen ist. Hätten wir abgebrochen, so würden wir die mögliche Verbindung zwischen Mainz und der Elsäßer Bahn durch Rheinbairern beschleunigt haben. Man sagte damals, es sey ein Unstun, anzunehmen, daß eine Unternehmung zur Herstellung einer

Bahn von Mainz durch Rheinbairern zur Verbindung mit Straßburg, zu Stande kommen werde. Es hätte nur weniger Monate bedurft, um diesen Gedanken zur Wirklichkeit zu bringen, und wenn unsere Bahn nicht zu Stande gekommen wäre, — ich habe die Ueberzeugung, — jene Bahn würde bereits im Betriebe stehen. Man sagt, man hätte wegen der Residenz Darmstadt eine solche Maßregel von Seite Hessens nicht zugegeben, weil man die Residenz berücksichtigt hätte. Meine Herren! Es gab ein leichtes Mittel, die Residenz Darmstadt zu berücksichtigen. Man dürfte nur eine Bahn von Darmstadt bis gegenüber von Worms führen, und zugleich die Verbindung mit Frankfurt herstellen. Dann hätte auch Darmstadt eine Eisenbahnverbindung mit dem Norden und Süden gehabt. Ich behaupte, man hat durch die Unterschrift des hessischen Vertrags Mannheim vom Untergang gerettet. Wenn von Mainz nach Straßburg eine Eisenbahn zu Stande gekommen wäre, dann möchte ich gesehen haben, wie viele Güter noch nach Mannheim gekommen wären. Meine Herren, wir müssen nur denken, daß andere Staaten ihre Interessen auch kennen. Das Höchste, was man verlangen konnte, und was denen, die dem Vertrag zugestimmt haben, in ihrem Lande vielen Verdruß gemacht haben mag, ich sage, das Höchste was man erlangen konnte, war, daß man in Friedrichsfeld anknüpfte. Meine Herren! Ich glaube nicht, daß der Vertrag der Stadt Mannheim nachtheilig war. Der Güterzug von Norden nach Süden bewegt sich schon seit unvordenklicher Zeit von Frankfurt nach Heidelberg, und das war auch ein Grund, daß ein Theil die directe Verbindung nicht verlegen und nicht abweichen wollte, von dem durch die Natur bezeichneten Weg, der seit Jahrhunderten gebraucht wird.

Man sagte, es sey nicht billig, dem allgemeinen Verkehr zuzumuthen, den Weg über Mannheim zu nehmen. In Beziehung auf die Güter wäre also kein Vortheil erreicht worden. Man hat gesagt, die Personenfrequenz in Mannheim habe seit Eröffnung der Main-Neckar-Eisenbahn abgenommen. Das glaube ich. Es ist dieß die Wirkung der Concurrenz der Eisenbahn mit der Dampfschiffahrt. Man reist lieber auf der Eisenbahn. Nun behaupte ich, daß dieselbe Erscheinung in gleicher Art sich ergeben haben würde, wenn die Bahn direct nach Mannheim geleitet worden wäre. Diejenigen Reisenden, die in Mannheim

bleiben wollen, reisen auch jetzt über Friedrichsfeld dahin, und Jene, die nicht nach Mannheim wollen, würden, wenn die Main-Neckarbahn direkt nach Mannheim gerichtet worden wäre, ohne Aufenthalt vom Bahnhof in Mannheim nach Heidelberg fahren. Es wäre ganz das nämliche Verhältniß, diese Ueberzeugung habe ich.

Buhl: Das Letztere glaube ich nicht, denn die Züge bleiben über Nacht. Ich glaube, daß der Friedrichsfelder Vertrag der Stadt Mannheim nachtheilig ist. Ich habe mich auch überzeugt, daß die Personenfrequenz in Mannheim, seitdem die Main-Neckar-Eisenbahn im Betriebe ist, sehr bedeutend abgenommen hat. Die Gasthöfe ersten Ranges in Mannheim, die sonst immer angefüllt waren, sind jetzt nur noch zu zwei Drittel besetzt und sehr oft nur zur Hälfte. Daß also der Friedrichsfelder Vertrag der Stadt Mannheim nachtheilig war, ist nicht zu bestreiten. Aber es ist die Frage, ob die Entscheidung der vorliegenden Frage zu Gunsten von Pforzheim, für Mannheim gleichfalls bedenklich ist. Ich habe diese Ansicht nicht. Der Abg. Basser mann hat im Eingang seines Vortrags gesagt, es sey Unrecht, daß die Frage von Pforzheim aus angeregt worden sey. Darauf muß ich erwidern, daß dieß nicht der Fall ist. Nicht von Pforzheim ist die Frage angeregt worden, sondern es sind Petitionen eingekommen von Mannheim, Wiesloch, Bretten und Sinsheim, und erst darauf hin ist man in Pforzheim auf die Sache aufmerksam geworden. Die Bürger in Pforzheim haben gedacht, sie müssen in der Sache auch etwas thun, und ihr Abgeordneter hat dann hierauf eine Motion begründet.

Wenn von dem Abg. Basser mann behauptet werden will, daß man kein Privilegium geben soll zum Bau einer Eisenbahn, indem er die Ansicht habe, daß Eisenbahnen die Landstraßen ersetzen werden, und also daß man eben so wenig als man einer Gemeinde verwehrt ihre Straße zu bauen auf eigene Kosten, auch den Bau einer Eisenbahn nicht verwehren sollte, wenn sich Liebhaber dazu finden, so muß ich ihm bemerken, wenn ich diese Ansicht hätte, so würde ich mich nicht über den Friedrichsfelder Vertrag tadelnd ausgesprochen haben, denn ich sage, wenn man über Weinheim nach Frankfurt baut, da könnte man auch eine Bahn von Weinheim nach Heidelberg bauen, wenn sich Liebhaber finden, und dieses ist für Mannheim

eben so nachtheilig, als der Friedrichsfelder Vertrag, man könnte dann auch sagen, wenn sich Liebhaber finden für den Bau einer Bahn von Bruchsal nach Speier, so muß man auch diese Concurrenz frei geben. Es ist dieß der nächste Weg von Westen nach Osten, und wir haben dann das Vergnügen, auf 6 Stunden Weg die Leute durch unser Land ziehen zu lassen. — Bei der Beurtheilung der vorliegenden Frage müssen wir auf ehrenhafte Weise, aber ohne Vernachlässigung der Landesinteressen, unsere Stellung benützen. Bei der Auseinandersetzung der ungeheuern Nachtheile für die Stadt Mannheim, wenn nach Pforzheim gebaut wird statt über Bretten, scheint man, meiner Ansicht nach, besonders im Auge zu haben, daß der Verkehr zwischen Pforzheim und Karlsruhe über Leopoldshafen statt finden werde. Diese Ansicht habe ich nicht, sonst würde ich auch für die andere Linie über Bruchsal stimmen. Ich glaube aber, daß dieser Verkehr beim Transport der Güter eine bedeutende Rolle spielen wird. Wenn Sie glauben, daß man den wohlfeilsten Weg für den Transport der Güter ohne Rücksicht auf die Zeitersparniß dem kürzern vorziehe, dann ist der Verkehr Mannheims nach Osten, Heilbronn gegenüber, verloren. Denn mit der Wasserstraße auf dem Neckar kann doch nicht concurrirt werden. Es ist aber auf der Neckarstraße eine vielfache Störung. Man muß folgendes Moment in's Auge fassen: wenn wir durch eine Verkürzung des Weges nach Württemberg von Heidelberg oder Mannheim aus, durch die Linie über Bretten, Mannheim einen Vortheil zuwenden wollten, so kommt dieser Vortheil nicht allein Mannheim zu gut, sondern auch dem Ausland. Der Abg. Basser mann hat ja ausgeführt, daß, wenn einmal auf der Main-Neckar-Eisenbahn Güter transportirt werden, so werde ein großer Theil der Waaren Mannheim entgegen; also der Vortheil wird nicht allein Mannheim zu gut kommen, sondern auch Frankfurt und Vöhrich. Er wird sich mindestens in zwei Hälften spalten.

Sodann hat der Abg. Basser mann bemerkt, der Abg. Gottschalk werde beim Einkauf seines Baumwollenbedarfs kein großes Gewicht auf den schnellen Bezug derselben legen. Ja, meine Herren, wir haben keinen Baumwollenmarkt. Gehen Sie nach England, Sie werden sich überzeugen, zur Zeit wo große Preise sind, kaufen die Manchester und Liverpooler Fabrikanten Das,

was sie verbrauchen. Das ist einer der eminentesten Vortheile, den die Engländer uns gegenüber haben und der uns die Concurrenz so schwer macht. Es ist meiner Ansicht nach bis jetzt die Hauptfrage noch gar nicht in's Auge gefaßt worden. Für mich nämlich ist der Cardinalpunkt die Bedeutung von Pforzheim. Es sind über den Verkehr von Mannheim Auszüge aus den Güterlisten verlesen worden. Nun, Pforzheim bezieht und versendet dem Gewicht nach so viel, als hier angeführt ist. Pforzheim versendet nahe an 1,000,000 Bretter. Diese betragen dem Gewicht nach 300,000 Centner. Diese Bretter werden in Mannheim nicht gerechnet werden können, wenn die Eisenbahn über Bruchsal geht. Sie werden nach Leopoldshafen gebracht und auf dem Rhein versührt. Ich mache darauf aufmerksam, wie viel die Eisenwerke in Pforzheim nur Erze zu beziehen haben, die vom Rhein herkommen, und diese fallen in's Gewicht. Wenn Pforzheim durch eine Eisenbahn mit unserer Hauptbahn in Verbindung gesetzt wird, so ist anzunehmen, daß diese beiden Artikel von Mannheim herauf bezogen werden. Ich habe diese beiden Artikel darum hervorgehoben, weil sie ein großes Gewicht haben und heraufzu die Wagen immer mehr belastet sind, als im Herunterfahren. Uebrigens glaube ich nicht, daß in Pforzheim so viel bezogen als versendet wird. Nun berücksichtigen Sie die Stadt Pforzheim in Beziehung auf ihre Stellung gegenüber der württembergischen Umgegend. Fast der ganze württembergische Schwarzwald wird in Pforzheim, als dem Mittelpunkt des Verkehrs, seinen Marktplatz haben. Wenn Sie die Eisenbahn nicht nach Pforzheim führen, sondern über Bretten, so wird sich dieser Markt nach Stuttgart wenden, und wie ich im Bericht angeführt habe, die Pforzheimer selbst werden ihre Bedürfnisse in Stuttgart holen. Nun, meine Herren, ich brauche mich nicht auszusprechen darüber, was man damit sagen will: die Frage ist nicht reif erwogen, man muß sie verschieben. Ich glaube, es ist noch nicht ein Gegenstand in diesem Hause gewesen, wo jeder Einzelne der Abgeordneten so genau gewußt hat, was er zu thun habe, als bei dem jetzigen Gegenstand. Wenn man aber wieder behauptet, Pforzheim soll eine Eisenbahn bekommen, aber kein ausschließliches Privilegium dafür, so weiß ich, was Das zu sagen hat. Ich glaube nicht, daß die Mannheimer es sind, die eine Eisenbahn über Bruchsal

Verhandlungen der 2. Kammer 1845/46. 11. Protokollheft.

bauen wollen, sondern ich glaube annehmen zu dürfen, daß ein benachbarter Staat es ist, der die Mittel dazu liefert. Denn wenn es den Mannheimern mit der Theiligung an dem Bau so ernst wäre, so hätten sie bei dem Friedrichsfelder Vertrag durch eine Theiligung an dem Bau der Bahn die Nachteile verhindern können. Jetzt noch einige Worte in Beziehung auf den Antrag.

Ich bin vollkommen mit dem Abg. Zittel einverstanden; man kann nicht von Pforzheim nach Karlsruhe bauen, die Güter, die nach Durlach bestimmt sind und weiter hin, nach Karlsruhe und wieder zurück nach Durlach schleifen, sondern in Durlach muß der Umschlag statt finden. Da aber der Lokalverkehr in Durlach wichtig ist, so wird nöthig seyn, daß man in Durlach den Bahnhof erweitert, und dazu ist nöthig, daß unsere Spurweite bis Pforzheim erhalten werde. Ich glaube es ist ein Leichtes, mit einer Gesellschaft einen Vertrag abzuschließen, daß sie ihre Wagen, die beladen sind an unsern Bahnzug anzuhängen hätte, und daß man ihr einen Preis für die Benützung der Wagen berechne. — Mein Antrag geht dahin:

die Regierung zu ermächtigen, daß von Pforzheim nach Durlach, mit Beibehaltung unserer Spurweite, eine Bahn gebaut werde &c. &c.

Ministerialpräsident Geheimerrath Nebenius: Man hat die Pforzheimer Bahn eine Lieblingsidee geheißen, die ich hätte. Meine Herren! Wenn man eine Liebhaberei für die Landesinteressen eine Lieblingsidee heißt, so gehört die Errichtung der Bahn nach Pforzheim allerdings dazu, sowie alle wichtigen Angelegenheiten, deren Erörterung ich erlebt habe, zu meinen Lieblingsideen gehört haben. Wenn aber diese Phrase anders gedeutet werden sollte, daß es sich hier von einer speciellen Liebhaberei, oder um ein lokales Interesse handelte, so muß ich mich davon freisprechen. Für die Kirchtürme von Pforzheim und Karlsruhe habe ich noch keine besondere Liebhaberei gehabt. Wenn aber so allgemeine Interessen zugleich die Lokalinteressen berühren, so muß man das Hauptinteresse in's Auge fassen. Meine Ansicht über die Nothwendigkeit einer Verbindung unserer Bahn mit Württemberg und über die Zweckmäßigkeit des Zugs dieser Verbindungsbahn über Pforzheim ist Ihnen bekannt. Es war schon auf dem letzten Landtage Gegenstand der vielfältigen Erörterung. Ich will mich daher jetzt, da früher über diese

Materie viel gesprochen wurde, nicht weiter einlassen und nur dem Herrn Abg. Weller auf seinen Vortrag eine Bemerkung machen, daß nämlich durch diese Verbindung dem allgemeinen deutschen Interesse wesentlich gedient ist, da die Verbindung zwischen den beiden Bundesfestungen Ulm und Rastatt dadurch auf dem kürzesten Wege hergestellt ist. Was die Spurweite betrifft, so ist dieses eine Frage, die allerdings die speciellen Interessen der Stadt Karlsruhe berührt. Wird die schmale Spur gewählt, so wird wohl die Bahn nicht bloß nach Durlach, sondern direkt hierher geführt werden müssen; man wird in Durlach keinen großen Bahnhof bauen wollen und keinen Umschlag machen können. Allein mir scheint Alles dafür zu sprechen, den Spurwechsel in Pforzheim eintreten zu lassen. Zu vermeiden ist er jedenfalls nicht, er muß irgendwo doch eintreten. Die schmale Spur zu wählen, hat aber bedeutende Nachteile. Einmal wird der Kostenaufwand für die Bahn größer werden, denn es müßte eine Stunde weiter gebaut werden, nämlich von Durlach bis Karlsruhe. Sodann würde die Herstellung eines eigenen Bahnhofes neben dem hier bereits bestehenden oder dessen Erweiterung mit großen Schwierigkeiten verbunden seyn, während da, wo für den Uebergang von einer Spurweite auf die andere die erforderlichen Einrichtungen erst getroffen werden sollen, sich keine Schwierigkeiten darbieten. Auch tritt die richtige Betrachtung ein, daß die Bahn von Pforzheim nach Durlach und Karlsruhe zunächst den innern Verkehr befördern soll. Nun wäre aber der innere Verkehr zwischen Pforzheim und allen, an unserer großen Eisenbahn liegenden Städte sehr erschwert, wenn der Spurwechsel in Karlsruhe statt fände, und hier ein Umschlag eintreten müßte. Ich glaube, daß die Frage über die Wahl unserer Spurweite und den Eintritt des Spurwechsels in Pforzheim nicht zweifelhaft seyn kann. Nur möchte ich keine *Conditio sine qua non* daraus machen.

Soll: In Beziehung auf den Commissionsantrag werden sich schwerlich Zweifel ergeben. Ob von Pforzheim bloß bis Durlach oder nach Karlsruhe gebaut werden soll, das dürfte keines Erachtens lediglich von der Wahl der künftigen Spurweite abhängen. Wenn der Abg. Basser mann sagt, die Sache sey zu übereilt um jetzt ein Votum darüber abgeben zu können, so muß ich ihm bemer-

ken, daß sie gar nicht neu ist. Der nämliche Gegenstand wurde am vorigen Landtage nach allen Richtungen hin berathen und besprochen und dasselbe Resultat, welches damals zu Tag gefördert wurde, wird sich heute wieder herausstellen. Man hat davon gesprochen, als wenn die Residenz die Wahl der Linie über Pforzheim provocirt hätte; das ist aber durchaus grundlos, so wie noch manches Andere, was man bei schicklicher Gelegenheit gerne auf Rechnung der Residenz, die Sie doch einmal ungeschoren lassen sollten, bringen möchte. Wenn, wie der Abg. Basser mann befürchtet, möglicher Weise der Stadt Mannheim Etwas entgehen könnte, so erinnere ich ihn, daß in früheren Jahren der Güterzug hauptsächlich auf der Neckarstraße herauf nach Canstadt ging, und daß von dort aus ein großer Theil der Güter nach der östlichen Schweiz, nach der Seegegend und Borarlberg gegangen ist. Die Mannheimer werden sehr wohl daran thun, wenn sie diesen Güterzug nicht eingehen lassen. Der kürzeste und für uns vortheilhafteste Weg, der nach den so eben genannten südöstlichen Gegenden bestimmten Güter führt über Offenburg durch das Kinzigthal, und wenn dieser Weg durch die Linie über Bretten oder Wiesloch in das Württembergische abgekürzt werden soll, so ist das Oberland von dem wichtigen Transithandel abgeschnitten und der Beschluß über den Bau einer Bahn im Kinzigthal ist ein leeres Hirngespinnst.

Der Abg. Weller sagt, Mannheim sey in der größten Gefahr. Er weist nicht nur auf die Wasserstraße, die durchgeführt werden soll, sondern sogar auf einen künftigen Schienenweg hin, welcher aber auf die Verhältnisse von Mannheim nicht den allermindesten Einfluß hat. In große Furcht kann daher Mannheim nicht gerathen, weil eine Richtung vorhanden ist, die durch einen absoluten Umweg abgeändert werden müßte, um die Güter von Mannheim an Ort und Stelle zu bringen. Für die Linie von Paris nach Straßburg ist bereits eine Concession erteilt, auch wird diese Linie sicherlich nach Wien fortgesetzt werden. Der natürlichste Zug derselben, der zugleich auch der Kinzigthalbahn zu Statten kommt, geht über Pforzheim. Wenn Sie aber Bretten vorziehen, so rufen Sie zugleich eine Bahn von Bruchsal nach Speier in's Daseyn. (Weller: Aber von Karlsruhe nach Knielingen ist noch gefährlicher.)

Goll fortfahrend: Ach das ist das Schreckbild des Abg. Schaaff, und wenn Mannheim in dieser Beziehung gefährdet wäre, so würde der Abg. Basser mann schon darauf aufmerksam gemacht haben.

(Basser mann: Man kann nicht Alles zur Sprache bringen.)

Ich unterstütze den Antrag der Commission, und hoffe in der That nicht, daß die Mannheimer aus Besorgnissen, die nicht vorkommen werden, der guten Sache entgegen treten.

Knittel: Der Abg. Schaaff ist außerordentlich vielfach gebildet. Mein Kollege Goll hat so eben bewiesen, welsch' vorzüglicher Expeditur er ist. Wir haben Gelegenheit gehabt, sein kaufmännisches Talent zu bewundern, und nun zeigt er sich auch von der militärischen Seite. Er hat uns aber auch eine Kriegserklärung gegen Mannheim vorgeworfen. Wir müssen ihm dieses zu gut halten, denn es ist in der letzten Zeit gar viel von Krieg die Rede gewesen. Der Abg. Schaaff spricht von Nachtheilen für die Stadt Mannheim, wenn das eine oder andere Schifflein den Neckar heraufgeht. Ich erinnere mich noch recht gut, daß der Abg. Schaaff früher immer die Neckarschiffahrt vertreten hat, daß er dafür gekämpft hat, sie zu begünstigen, und heute fürchtet er, sie möchte begünstigt werden.

(Schaaff: Das ist wenigstens gerecht.)

Diese Consequenz der Gerechtigkeit kann ich nicht begreifen.

Der Abg. Basser mann hat bemerkt, es wäre das Gescheideste, wenn man darüber wegginge und gar nicht abstimme. Er hat Recht in seinem Sinn. Er weiß recht gut, daß es doch vielleicht einer gewissen Partei möglich werden könnte, der Brettener Linie den Sieg zu verschaffen. In diesem Sinne wäre freilich das Gescheideste, die Sache zu verschieben. Denn, Zeit gewonnen, Alles gewonnen. Ob aber die andern Herren, welche glauben, daß die Wahl der Brettener Linie zu einer Landeskalamität führen würde, die Sache zu verschieben geneigt sind, muß ich Jedem selbst überlassen. Auch hat der Abg. Basser mann das Gewicht von Mannheim in der Beziehung in die Waagschale gelegt, daß er sagte, wenn einmal die Main-Neckar-Eisenbahn anfangs Güter zu spediren, so werden die Güter an Mannheim vorübergehen.

Ich muß Dem widersprechen. Mannheim hat einen Schutz in seinem zweierlei Schienengeleise. Ich glaube, es wird keinem Menschen einfallen, Gut in Viberich umzuschlagen und auf die Eisenbahn zu bringen, in Mannheim ebenfalls wieder umzuladen und in Heidelberg noch einmal. Was per Eisenbahn kommt, ist nur Eilgut, wie der Abg. Schaaff richtig bemerkt hat. Das Natürlichste ist, daß die Güter mit den Schlepsschiffen von Mainz nach Mannheim kommen, also durch die Eisenbahn kein Nachtheil für Mannheim hervorgeht. Endlich hat sich der Abg. Basser mann darüber beschwert, daß die Personenfrequenz in Mannheim nachgelassen habe. Ja, mein Gott, das ist das Schicksal jeder Stadt, sobald eine Saßgasse aufgeht. Früher war der Personenverkehr zwischen Heidelberg und der Bergstraße sehr bedeutend, und jetzt hat er sich wieder so gestellt. Ueberhaupt, wir dürfen uns keiner Täuschung hingeben. Auf der Strecke von Frankfurt nach Basel sind es ein paar, durch die Natur oder Kunst besonders sehenswerthe Städte, z. B. Heidelberg, Baden und Freiburg, die sich durch die Eisenbahn einer größern Personenfrequenz zu erfreuen haben werden. Dorthin werden sich die Fremden wenden, um zu sehen, was sie interessirt. Alle Zwischenstädte verlieren. Wir Karlsruher haben dieselbe Erfahrung gemacht, wie Mannheim.

Sodann hat man gegen die Führung der Bahn über Pforzheim die Einwendung gemacht, man wisse nicht, ob Württemberg gegen uns herausbauen werde, wir sollten abwarten, bis Württemberg baue. Darin finde ich einen Widerspruch. Wenn wir zuerst bauen, dann können wir sagen, so, wir bauen nicht anders, wenn ihr euch anschließen wollt, — hier ist der Platz. Wenn aber auch Württemberg gar nicht an unsere Bahn bauen wollte, so würde dieß unserer Bahn keinen Nachtheil bringen, aber den Vortheil würden wir dadurch erlangen, daß wir den Verkehr vom württembergischen Schwarzwald, aus dem Nagoldthal, Enzthal, auf unsere Hauptbahn brächten. Ich kann also aus dem Grund, weil Württemberg noch nicht baut, nicht davon abgehen, daß die Bahn über Pforzheim hergestellt werden soll.

Sodann hat der Abg. Weller gesagt, daß die württembergische Regierung nach Pforzheim bauen wolle. Dem ist nicht so. Die württembergische Regierung, welche

Friedrichshafen begünstigen will und den Schwarzwald, will immer noch nach Bruchsal bauen. Nur die zweite württembergische Kammer ist es, die sich gegen die Bruchsaler Linie ausgesprochen hat und die Führung über Pforzheim will, weil die Schwarzwälder Interessen darin überwiegend vertreten waren. Mit einem Wort, ich glaube, es liegt auf flacher Hand, daß wir Württemberg nicht darauf helfen sollen, uns den Verkehr zu entziehen.

Was den Commissionsantrag betrifft, in welchem nach dem Antrag des Abg. Zittel das Wort „Karlsruhe“ gestrichen werden soll, weil man zuerst nach Karlsruhe sich führen lassen müsse, wenn man von Pforzheim nach Durlach wolle, so wäre so etwas freilich absurd. Ich glaube aber nicht, daß die Sache so gemeint ist, sondern man wird in Durlach ein- und aussteigen können.

Ministerialpräsident Geheimerrath Nebenius: Er braucht nicht auszustiegen, sondern man fährt, wenn die Spur die gleiche ist, von Pforzheim in demselben Wagen nach Mannheim, denn der Wagen wird in Durlach nur ausgehängt und dem Hauptzug über Bruchsal eingereiht.

Knittel: Wenn aber die breite Spur angewendet werden sollte, so würde ich die Sache in einer Beziehung bedenklich finden.

Wenn nämlich an der Grenze, wo beide Bahnen, die württembergische und die badische sich anschließen, zwei verschiedene Spurweiten wären, so würde das sehr misslich seyn, es würde schon zweierlei Betriebsmaterial erforderlich werden. Ich glaube dem kann abgeholfen werden, wenn man die schmale Spurweite wählt. Ich stimme für den Antrag der Commission und wiewohl es für Karlsruhe von Vortheil seyn wird, wenn die Bahn bis hierher geführt wird, so bin ich doch weit entfernt nicht auch für den eventuellen Antrag zu stimmen.

Ich bin gewohnt die Interessen meines Bezirks zu vertreten, aber nur in so weit, als sie nicht mit den allgemeinen Landesinteressen in Conflict kommen.

Ministerialpräsident Geheimerrath Nebenius: Ich wünsche nur keine *conditio sine qua non*.

Rindeschwender: Es sind die Interessen vertreten worden von der Stadt Pforzheim, vom Unterland und

von dem mittlern Theil des Landes. Allein vom Oberland sind sie nicht vertreten worden. Die Abgeordneten aus diesem Landestheil werden auch sprechen wollen. Ich bin darum der Meinung, es würde bei der vorgerückten Zeit gut seyn, wenn wir jetzt schließen, da ohnedem um halb 4 Uhr die Budgetcommission zusammenzutreten hat. Um 5 Uhr könnten wir die Sitzung fortsetzen.

Dieser Antrag wird angenommen und die Sitzung unterbrochen. —

Fortsetzung, Nachmittags 5 Uhr.

Die Wiedereröffnung der Sitzung beginnt mit Vornahme der Verlosung der Reihenfolge des Austritts der Kammermitglieder.

Es ergab sich folgendes Resultat:

Nummer 1 erhielten: (Austritt im Jahr 1847.)

Arnsperger, Blankenhorn, Brentano, Denig, Hägelin, Helmreich, Jungbanns II., Kapp, Krämer, Martin, Rettig, Rindeschwender, Scheffelt, Schmidt v. M., v. Soiron.

Nummer 2 erhielten: (Austritt im Jahr 1849.)

Bissing, Buhl, Fauth, Gottschalk, Heimbürger, Kenz, Litschgi, Mittermaier, Rombride, Peter, Reichenbach, Richter, Seltzam, Straub, Welcker, Welte.

Nummer 3 erhielten: (Austritt im Jahr 1851.)

Baum, Bassermann, Dörr, Hecker, v. Jzstein, Jungbanns I., Knittel, Müller, Schaaff, Schmitt v. B., Speyerer, v. Stockhorn, Stöber, Stolz, Vogelmann, Zittel.

Nummer 4 erhielten: (Austritt im Jahr 1853.)

Bader, Bleidorn, Buss, Christ, Dahmen, Goll, Helbing, Jörger, Kern, Knapp, Mathy, Meier, Mez, Tresfurt, Ulrich, Weller.

Hierauf wird zur Wahl von 6 Mitgliedern des ständischen Ausschusses geschritten. Gewählt wurden v. Jzstein mit 37 Stimmen, Helbing 36, Mathy 36, Rindeschwender 36, Mittermaier 35, und durch das Loos Goll mit 22 Stimmen.

Mitgelooßt haben die Abgeordneten Bader, Müller, Speyerer, welche ebenfalls je 22 Stimmen hatten.

Ferner haben Stimmen erhalten: Knittel 21, Schaaff 20, Trefurt 20, Welker 14.

Hierauf wird zur Fortsetzung der Discussion über den Eisenbahnbau nach Pforzheim übergegangen.

Dennig: Auf dem vorigen Landtage schützte man hauptsächlich Terrainschwierigkeiten, großen Aufwand u. s. w. vor, um den Bau der Bahn nach Pforzheim zu verschieben. Da es sich heute nicht mehr darum handelt, die Bahn auf Staatskosten zu bauen, sondern lediglich darum, eine Gesellschaft zu concessioniren, so flüchtet man sich zu anderen Auswegen. Man sagt, es liege im allgemeinen Interesse unseres Landes, jetzt einen Anschluß nicht zu gestatten, es sey Dieß durch unser Handelsinteresse im Allgemeinen, vorzüglich aber in Rücksicht auf die Kinzigthalbahn geboten. Man sagt ferner, die Gerechtigkeit fordere, daß man nicht nur diese Bahn, sondern auch die über Bretten und Bruchsal, überhaupt jede Bahn concessionire, welche aus Privatmitteln ohne Staatszuschuß in dem Großherzogthum gebaut werden wolle. Ich begreife in der That nicht, wie man heute dazu kommen kann, zu sagen, daß es gegen das Interesse des Verkehrs im Allgemeinen sey, eine weitere Bahn zu concessioniren, da längst anerkannt ist, daß jede Zweigbahn, jede Verlängerung der Bahn dazu beiträgt, den Handel und Verkehr auf der Hauptbahn zu beleben; ich wundere mich um so mehr, als erst vor ganz kurzer Zeit eine Broschüre vertheilt wurde, worin im Interesse des Handels und insbesondere im Interesse des Handels der Stadt Mannheim dringend verlangt wurde, daß der Anschluß an Württemberg nicht länger verschoben werde. Was aber damals behauptet wurde, wird jetzt noch gelten; freilich hatte man damals die Hoffnung, die von Mannheim eingekommene Petition werde vorzugsweise berücksichtigt werden, während man jetzt befürchtet, daß die Motion des Abg. Gottschalk vielleicht den Sieg davon tragen möchte. Es ist aber gewiß nicht zu verkennen, daß es im Interesse der Kinzigthalbahn namentlich liegt, daß die Pforzheimer Bahn concessionirt werde, und ich weiß aus guter Quelle von einem Mann, der mit an der Spitze der Gesellschaft steht, welche um die Concession für die Kinzigthalbahn nachgesucht hat, daß sie keine Concession annehmen wird, so lange nicht außer allem Zweifel ist, daß keine andere Anschlußbahn an die Württembergische als über Pforzheim concessionirt wird. Der Abg.

Weller hat zwar, um Diejenigen zu beruhigen, welche für die Kinzigthalbahn ein lebhaftes Interesse haben, behauptet, der kleine Umweg, den die württembergische Concurrencybahn über Pforzheim machen müßte, sey für nichts anzuschlagen. Dieser Umweg sey nur ganz unbedeutend und es habe deshalb die Kinzigthalbahn auch von der kürzeren Linie über Bretten keinen Nachtheil zu befürchten. Gleich darauf hat er aber wieder hervorgehoben, wie wichtig dieser Umweg ist gegenüber der Concurrencybahn, welche von Biberich über Frankfurt nach Bamberg und an die Donau geführt werden soll. Wenn Sie aber auf der Karte nachsehen, welche Umwege diese Bahn macht, die den Krümmungen des Mains folgt, so werden Sie sich überzeugen, daß hier die Befürchtungen von einem Umweg über Pforzheim für uns nicht begründet sind. Es ist auch hervorgehoben worden, daß es ja keine Eile mit dem Baue der Bahn habe, man könne Das abwarten; man hat namentlich die Lage von Pforzheim mit der von Bretten verglichen und gesagt, in Pforzheim seyen alle Gewerbe mit den bestehenden Einrichtungen zufrieden. Das mag in Bruchsal und Bretten der Fall seyn, die lediglich den Verkehr der Durchreisenden im Auge haben, aber in Pforzheim sind die Verhältnisse anders. Der Abg. Buhl hat schon hervorgehoben, wie bedeutend die dortige Industrie ist; und da ist wohl nicht zu verkennen, daß diese leiden muß, wenn andere Concurrenten dadurch, daß sie Eisenbahnen bekommen, die Mittel erhalten, ihr Rohmaterial, ihre Kohlen und dergleichen Bedürfnisse billiger zu beziehen. Es ist aber auch nicht allein die Frage wie bei Bretten und Bruchsal, ob der Personenverkehr nur erhalten, oder ob überhaupt die industrielle und gewerbliche Thätigkeit unserer Stadt gehoben werden soll, es ist auch hervorgehoben worden, daß diese Bahn von wesentlichem Einfluß seyn wird, dadurch, daß die Stadt Pforzheim den ganzen Umkreis des württembergischen Schwarzwaldes, wenigstens von fünf Oberämtern an sich ziehen, und daß diese Bevölkerung mit der von Pforzheim wesentlich dazu beitragen dürfte, die Einnahme unserer Hauptbahn zu vermehren. Ich glaube darum, daß man mit Recht nicht anführen kann, es sey kein Grund vorhanden, die Sache jetzt zur Erledigung zu bringen.

Man sagt die Gerechtigkeit fordere, daß man jede

Bahn concessionire; der Abg. Weller sagt zwar wieder, da werde es für Pforzheim freilich schwer halten, die Mittel zusammen zu bringen; für die Bahn über Bretten haben sich die Mittel gleich gefunden, für eine bloße Localbahn über Pforzheim werden sich die Mittel nicht finden; da hat sich der Abg. Weller gewaltig geirrt. Für die Bahn über Pforzheim waren die Mittel beisammen, ehe sie für Bretten vorhanden waren. Nun sagt der Abg. Basser mann, man möge immerhin die Concurrenz entscheiden lassen, der Erfolg werde dann zeigen, welche die falsche Richtung sey. Meine Herren! Sie werden zugeben, wenn auf einer schmalen Strecke 2 Bahnen mit einander concurriren, welche nur 4—6 Stunden von einander entfernt sind, und sich in einem Punkt am Eckerweierhof vereinigen, so werden sich wenige Capitalisten finden, diese beiden Bahnen zu übernehmen. Ich glaube auch nicht, daß die Mannheimer für sich allein bereit wären, die Mittel beizuschleusen. Als es sich darum handelte, durch eine Actiengesellschaft die Main-Neckarbahn in's Leben zu rufen, haben die Mannheimer den Commissär von Darmstadt schön stecken lassen. Ich bin überzeugt, sie hätten die Gelder jetzt auch nicht beisammen, wenn sie nicht wüßten, daß sie einen Rückhalt haben, und wer wird dieser Rückhalt seyn? Kein anderer, als das württembergische Interesse, die württembergischen Staats- oder Privatgelder.

(Basser mann: Warum nicht gar.)

Wenn die Mannheimer auch die Gelder allein hergeben, so haben sie vielleicht eine andere Zusicherung von Württemberg, etwa daß man die Bahn von Bretten im württembergischen Interesse so begünstigen werde, daß eine andere Bahn nicht bestehen kann. Wenn man jetzt im Augenblick beide Bahnen concessioniren und mit Württemberg einen Vertrag abschließen würde, so könnte man Jahre lang die Pforzheimer Bahn hinhalten, während die Brettener schon lange fertig wäre; eine Gesellschaft kann leicht die andere im Schach halten, und ihre Bestrebungen todt machen. Man darf daher nicht so sehr darauf pochen, daß selbst unter gleichen Umständen die Gerechtigkeit gebiete, beide Bahnen zu concessioniren. Daß die Bahn über Bretten im württembergischen Interesse liegt, geht daraus hervor, daß bei den Verhandlungen in der württembergischen Kammer, wo es sich um

einen doppelten Anschluß über Pforzheim und Wiesloch handelte, ausdrücklich erklärt wurde, das wäre freilich das höchste was man erstreben wolle, wenn die Bahn über Bretten erreicht werden könnte. Dahin gehen immer noch die Bemühungen von Württemberg, und ich weiß aus guter Quelle, daß bisher alle Verhandlungen, welche den Anschluß der Bahn über Pforzheim bezweckten, zurückgewiesen wurden. Nun glaube ich aber in der That nicht, daß das Interesse von Mannheim so sehr gefährdet ist. Vorhin schon habe ich angeführt, daß eine Bahn von Viberich über Frankfurt nach Bamberg in die Donau-gegend nur auf großen Umwegen dahin gelangen, und daß eine Bahn von Mannheim auch mit dem Umweg über Pforzheim die Concurrenz aushalten kann. Es ist ferner hervorgehoben worden, wie wichtig es sey, daß die Bahn über Bretten und Bruchsal gebaut werde, es ist namentlich angeführt worden, sie sey das Glied, das in der großen Kette fehle, die von Paris über Metz, Bruchsal nach der Donau führe. Dieser Umstand und das Interesse, das wir der Ringthalbahn zu tragen schuldig sind, ist es aber gerade, was uns verbietet eine Bahn nach Bruchsal zu concessioniren, denn wenn wir dieses Glied zugeben, können wir das weitere Glied von Bruchsal nach Speyer nicht verweigern, und dann haben wir zugegeben, daß der zweite wichtige Handelszug durch unser Land, der von Westen nach Osten — ich halte den von Norden nach Süden für den ersten — statt es von Kehl bis Pforzheim zu durchschneiden, auf dem kürzesten Weg durch unser schmales Land geht, und wir von diesem großen Güterzug so viel wie gar nichts haben. Ich glaube, wo so wichtige Interessen sprechen, kann man nicht sagen, man müsse die eine Linie wie die andere behandeln; ich würde damit einverstanden seyn, wenn keine allgemeine Landesinteressen damit verletzt würden. Ich glaube auch nicht, daß die Befürchtung der Mannheimer daher rührt, daß sie glauben, die Concurrenz mit dieser oder jener Straße sey ihnen gefährlich, ich glaube, daß sie nichts anderes befürchten, als das Gespenst des Hafens bei Knielingen.

Nun, wenn der Abg. Basser mann seinen Grund sagt, daß man alle Bahnen concessioniren müsse, welche den Staat nichts kosten, consequent durchführen wollte, so würde er natürlich auch dafür stimmen, daß man gleich

eine Bahn an den Knielinger Hafen concessionire. Ich glaube aber schwerlich, daß er in diesem Hause seine Zustimmung dazu geben würde. Es würde übrigens diesem Gespenst dadurch beigeznet, daß man, wie einzelne Mitglieder beantragt haben, die Bahn nicht bis nach Karlsruhe führen, sondern in Durlach einmünden ließe und darauf bestünde, die badische Spurweite beizubehalten. Nun muß ich gestehen, daß ich befürchte, daß diese einzige Bedingung vielleicht das Zustandekommen der Bahn überhaupt etwas erschweren würde, obgleich sie in dem Pforzheimer Localinteresse zu wünschen wäre. Uebrigens unterstütze ich den Antrag der Commission.

Bleidorn: Meine Herren! ich halte es ebenfalls heute an der Zeit, sich darüber auszusprechen, wohin die Zugrichtung führen soll, über Bruchsal und Bretten, über Pforzheim oder am Ende gar über Wiesloch. Ich glaube, es liegt im Interesse der Kinzigthalbahn sowohl als überhaupt im ganzen Landesinteresse. Wie früher schon ausgeführt worden ist, hängt es hauptsächlich davon ab, ob die Bahn durch das Kinzigthal zu Stande kommen soll, daß jetzt schon ausgesprochen wird, ob die Linie über Bretten oder Pforzheim vorgezogen wird. Namentlich wird es im Interesse der Kinzigthalbahn seyn, daß die Pforzheimer Linie vorgezogen wird. In Beziehung auf den allgemeinen Handelsverkehr hat der Abg. Christ schon so viel gesagt, daß ich darüber weiter nichts mehr hinzufügen kann.

In Beziehung auf die Aeußerung des Abg. Wassermann, daß es nicht darauf ankomme, ob der Waarenverkehr einige Tage schneller befördert werde oder nicht, sehe ich nicht ein, warum der Abg. Wassermann gerade darauf besteht, daß die Brettener Zugrichtung gewählt werde, weil dann ebenso leicht die Güter über Pforzheim gehen können, wenn nur bestimmt wird, daß die Fracht über Pforzheim nicht höher seyn wird als über Bretten. In Beziehung auf die Personenfrequenz wird Niemand widersprechen können, daß die Zugrichtung über Pforzheim eine weit größere Frequenz für die Eisenbahn abgeben wird, als die Zugrichtung über Bretten. Es muß auch zugegeben werden, daß auf der Richtung über Pforzheim weit mehr Orte liegen, sowohl in Baden als in Württemberg, daß also auch diese Linie weit mehr sich rentiren wird als die Richtung über Bretten. Was den

Antrag der Commission betrifft, so habe ich mich heute früh schon der Ansicht des Abg. Zittel angeschlossen. Es wird wohl Jedem einleuchtend seyn, daß es durchaus gar nicht angeht, wenn die Zugrichtung an Durlach vorübergeführt und Letzteres auf diese Weise umgangen würde. Nicht nur im Interesse von Durlach, sondern auch im allgemeinen Interesse ist es, daß der von der Commission beantragte Beschluß nicht gefaßt wird, weil es wirklich sehr hinderlich wäre, wenn sowohl Personen wie Waaren zuerst nach Karlsruhe kommen müßten, um dann zurück über Durlach nach Mannheim zu gehen, oder umgekehrt von Mannheim über Karlsruhe nach Pforzheim. Auch glaube ich, daß es im Interesse des Landes liegt, daß die allgemeine badische Spurweite angenommen wird. Jedenfalls würde dieß eine bedeutende Kostenersparniß zur Folge haben. Auch könnte leicht die Zugrichtung so gewählt werden, daß die Schienen in die jetzt vorhandene Bahn einlenken, so daß dann keine neue Uebergänge über die Pfing und andere Bäche hergestellt werden müßten. Ich erkläre mich für den Commissionsantrag, jedoch mit der von dem Abg. Zittel beantragten Modification, daß das Wort „Karlsruhe“ gestrichen wird.

Matth: Es liegen bei diesen wie bei ähnlichen Eisenbahnfragen eine Menge von collidirenden Interessen vor, in die ich aber jetzt nicht eingehen werde. Bei diesen Fragen kennt Jeder Das was er hat, die Verhältnisse in denen er sich befindet, aber diejenigen, welche kommen werden, vermuthet man nur; es wirken dabei Hoffnungen und Befürchtungen mit, in der Regel aber unterliegt die Furcht. Wir haben heute gehört, daß die Furcht vor der Concurrnz des linken Rheinufers unsere Staatsbahn und die Main-Neckarbahn gebaut hat, und nun wird für die Verbindungsbahn mit Württemberg abermals die Furcht angeführt, die Furcht, daß die Kinzigthalbahn nicht zu Stande komme, wenn die Linie über Bretten gewählt wird, die Furcht, daß die Mannheimer Expedition an Heilbronn verloren gehe, wenn der Anschluß über Pforzheim stattfindet. Nun ich glaube, daß man, wenn dann doch die Furcht ein so stark wirkendes Motiv ist, wohl daran thut, sie im Interesse des Landes möglichst auszubeuten; aber dabei muß man doch einigen Muth haben, denn mit der Furcht allein kommt man eher zu

Schaden als Nutzen. Was haben wir bis jetzt gethan? Wie man sagt, laufen wir Gefahr, daß der Bau und Betrieb des besten Stückes der Linie von dem obern Endpunkte der Landesbahn nach dem Bodensee zum Bau und Betrieb einer fremden Gesellschaft überliefert werde, wodurch eine Bahn von Zürich nach Romanshorn begünstigt, von Basel nach Konstanz fast unmöglich gemacht, und von Offenburg nach Konstanz erschwert würde. Ich kann dieß nicht glauben, da wir alle die Führung einer Bahn nach Konstanz als die Hauptaufgabe erkennen, welche recht zeitig gelöst werden muß. Jetzt soll gar ein Anschluß an Württemberg sogleich beschlossen und ausgeführt, dadurch die württembergische Seebahn begünstigt und die Kinzigthalbahn vereitelt werden. Mag es zur Ermunterung von Actionären der Letzteren dienen, wenn festgestellt wird, daß der unausbleibliche Anschluß an Württemberg seiner Zeit nur über Pforzheim gehen werde, so begreife ich doch nicht, wie es dieselben beruhigen könnte, wenn die Ausführung jener Verbindung sogleich beschlossen wird, bevor der Bau der Kinzigthalbahn gesichert ist, wenn also der Letzteren die Priorität entzogen wird, auf welche so Vieles ankömmt. Daß aber künftig der Anschluß an Württemberg über Pforzheim gehen soll, das ist bereits beschlossen. Die Regierung und beide Kammeren haben sich dafür erklärt, das weiß Jedermann, die Frage liegt also für Pforzheim so günstig als möglich. Sie auf diesem Landtage weiter zu führen, dazu sehe ich keinen Grund, wohl aber viele Gründe, es nicht zu thun, worunter mir der wichtigste Der ist, daß unser großes Ziel, das wir möglichst fördern müssen, die Bahn von Offenburg nach Konstanz dadurch in's Unge- wisse gestellt wird. Ich würde daher den früheren Antrag des Abg. Buhl wiederholen, über die vorliegende Frage zur Tagesordnung zu gehen, mit Bezugnahme auf die früheren Beschlüsse; allein leider hat ihn die Kammer verworfen.

In zweiter Linie kann ich zwar nicht für eine Verbindungsbahn mit Württemberg, aber doch für eine Localbahn bis Pforzheim stimmen, weil diese Stadt und ihre Umgebung die Bedingungen bezüglich auf Handel und Industrie haben, welche durch eine Eisenbahn unterstützt, gefördert und entwickelt zu werden verdienen, und ihrer Seite wieder einer Eisenbahn Nahrung sichern.

Von Bretten sollte man jetzt gar nicht sprechen. Kein Regierungswille und kein Kammerbeschuß, heute gefaßt, wird den Bau für alle Zukunft hindern können, falls er sich als nothwendig für den großen Verkehr darstellen sollte. Das begreift Jeder, das wird auch den Actionären einer Kinzigthalbahn nicht entgehen. Letztere kann dessen ungeachtet bestehen, sie hat Ab- und Zuflüsse von Frankreich und Italien her zu erwarten, von entfernteren will ich nicht reden, welche ihr von keiner andern Linie streitig gemacht werden können. Allein dazu ist vor Allem nöthig, daß sie gebaut und daß sie in Angriff genommen werde, bevor man von Pforzheim an die württembergische Grenze baut, und bevor man von Bretten nur ernstlich spricht. Eine vorherige Ableitung über Pforzheim und dazu eine zweite über Bretten, das wäre in der That mehr als die Kinzigthalbahn ertragen könnte; damit würde man alle Beschlüsse zu Gunsten einer Seebahn aufheben, und die Adresse samt dem Gesetz könnte man als werthloses Papier verbrennen.

Welke: Es handelt sich nicht allein um die Ausführung einer Eisenbahn von Karlsruhe über Durlach nach Pforzheim in das Württembergische, sondern auch noch um zwei andere Bahnen, von Mannheim über Bretten nach Stuttgart und von Offenburg durch das Kinzigthal an den Bodensee. Alle drei Bahnen treten sowohl in Bezug auf den Verkehr von Westen nach Osten und umgekehrt, als auch in Beziehung auf den Verkehr, welcher sich gegenwärtig von Mannheim an den Bodensee bewegt, mehr oder weniger in Concurrenz, und die Ausführung der einen Bahn ist mehr oder weniger der Ausführung der andern Bahnen hinderlich. Wo nun eine solche Concurrenz von Eisenbahnen vorliegt, und wo nicht alle zugleich ausgeführt werden können, muß man doch zunächst für die Ausführung derjenigen Bahn Sorge tragen, welche für das Land die wichtigste ist, und deren Nichtausführung die meisten Nachtheile nach sich zieht. Von den drei angegebenen Bahnen ist aber unstreitig die Kinzigthalbahn die wichtigste, und ihre Nichtausführung würde auch die meisten nachtheiligsten Folgen nach sich ziehen. Es ist diese Bahn die wichtigere, weil sie in einer fünf- bis sechsmal größeren Ausdehnung unser Land durchzieht, als die Bahn von Karlsruhe nach Stuttgart, oder die von Bruchsal über Bretten in das Württembergische, und weil

sie mit den großen Eisenbahnen, welche aus Italien, Oesterreich, Baiern und Württemberg an den Bodensee münden, in Verbindung tritt. Wir müssen dieser Eisenbahn aber auch deshalb eine besondere Berücksichtigung schenken, weil sie am schwierigsten auszuführen ist. Die Bahn von Karlsruhe über Pforzheim, sowie die andere von Bruchsal nach Bretten und Stuttgart sind in ihrer Ausführung bei weitem nicht so schwierig. Für sie werden sich immer noch Unternehmer finden, wenn die Kinzigthalbahn schon ausgeführt ist.

Ich glaube deshalb, daß, bevor man sich über einen Anschluß oder eine Verbindung mit Württemberg in einer der angegebenen Richtungen entscheidet, man vorerst die Ausführung der Kinzigthalbahn sichern soll, und trage darum darauf an, daß die Beurtheilung der Frage über eine Eisenbahnverbindung mit Württemberg so lange zu verschieben sey, bis die Ausführung der Kinzigthalbahn gesichert ist.

(Vielsache Unterstützung.)

Mit diesem Antrage verbinde ich dann noch den weiteren Antrag, den ich lezthin gestellt habe, daß nämlich, wenn innerhalb einer gewissen Zeitfrist, oder bis 1. Mai 1847, für die Ausführung der Eisenbahn von Offenburg nach Konstanz keine Actiengesellschaft sich findet, der Staat von Offenburg bis Hornberg die Ausführung der Bahn übernehmen und dann erst Vorlage über eine Eisenbahnverbindung mit Württemberg machen soll. Geht dieser Antrag nicht durch, so stelle ich den weiteren Antrag, daß die Bahn von Durlach bis Pforzheim mit der badischen Spurweite ausgeführt, daß aber mit dieser Ausführung zugleich die Bahnstrecke von Offenburg bis Hornberg in Angriff genommen werde.

Zörger: Ich glaube, daß es im Interesse der Kinzigthalbahn wäre, wenn die Frage der Verbindung über Pforzheim oder Bretten schwebend geblieben wäre. Ich halte es aber für eine große Ungerechtigkeit, wenn man eine Concession einer Gegend mit dem Privilegium gibt, daß in einer anderen Gegend nicht gebaut werden darf. Man muß überhaupt nicht so ängstlich seyn; wie jetzt die Straßenzüge, so werden einst die Eisenbahnen gehen. Man hat jetzt den Güterverkehr über Bretten, den Personenverkehr über Pforzheim, und so wird es später mit

Verhandlungen der 2. Kammer 1845/46. 11. Protokollheft.

den Bahnen auch gehen. Ich werde deshalb in erster Linie für den Antrag auf Tagesordnung stimmen; eventuell stimme ich für den Antrag, daß, wenn eine Concession gegeben wird, keine Richtung ausgeschlossen werden soll; daß die Concession also über Pforzheim und Bretten zugleich ertheilt werde. Im letzten Fall, wenn die Kammer sich für die Richtung über Pforzheim aussprechen sollte, würde ich den Antrag des Abg. Buss unterstützen, daß man, um die Mannheimer in ihrer Concurrnz zu erleichtern, die Güter über Pforzheim nach Stuttgart um denselben Preis liefern soll, wie wenn die Bahn über Bretten ginge.

Stösser: Da schon soviel über die Sache gesprochen worden ist, so will ich nur kurz die Gründe angeben, aus denen ich für die Richtung über Pforzheim stimme. Ich schließe mich der Ausführung des Abg. Dennig an, daß die Rücksicht auf die handels- und gewerbreiche Stadt Pforzheim, und die Rücksicht für die Kinzigthalbahn es erfordert, daß die Eisenbahn nach Pforzheim concessionirt werde. Er hat zugleich ausgeführt, warum es nicht thunlich ist, gleichzeitig zwei Bahnen über Pforzheim und Bretten zu concessioniren. Den Nachtheilen, welche von Mannheim befürchtet werden, kann, wie durch den Abg. Christ und von mehreren andern Rednern ausgeführt worden ist, dadurch vorgebeugt werden, daß eine Ermäßigung der Gütertaxe in der Weise eintritt, daß sie nicht höher seyn darf, als wenn der directe Weg über Bretten ginge. Für die Güter wird es keinen Unterschied machen, ob die Bahn über Bretten oder Pforzheim geht, aber sehr nachtheilig würde es seyn, wenn der Personenzug von Frankreich nach Württemberg den Umweg über Bretten machen müßte.

Nur noch einen Punkt, den der Abg. Bleidorn berührte, habe ich zu erläutern, als sey man nämlich nach dem Commissionsantrag gemeint, daß die Personen und Güter, welche von Mannheim kommen, über Durlach nach Karlsruhe und von dort zurück wieder nach Durlach geführt werden müßten, um nach Württemberg zu gelangen. Dieß ist keineswegs die Absicht, sondern nach der Erläuterung, welche der Herr Präsident des Ministeriums des Innern uns gegeben hat, ist, wenn die breite Landesspur angenommen wird, ohnehin dieses ganze Bedenken gehoben; wird aber die schmale Spur gewählt,

so wäre es ein wahrer Schwabenstreich, die Güter von Mannheim an Durlach vorbei nach Karlsruhe und wieder zurückzuführen; davon kann keine Rede seyn; aber ebenso verkehrt wäre es, wenn Das, was von Württemberg nach Karlsruhe geht, in Durlach umgeschlagen werden müßte. Dem Mißstand, für die kurze Strecke einen Umschlag in Durlach statifinden zu lassen, könnte durch Legung eines dritten Schienenstrangs vorgebeugt werden. Ich stimme zuerst für den Antrag der Commission, dann eventuell für die Aenderung, welche der Abg. Knittel vorgeschlagen hat, und wenn auch dieser nicht durchgehen sollte, werde ich jedenfalls für die Eisenbahn nach Pforzheim stimmen.

Kin deschwender: Ich habe diesen Morgen darauf angetragen, die Discussion wieder aufzunehmen; jetzt haben wir viele Redner gehört, und ich meine die Sache sey erschöpft. Auch habe ich die Ueberzeugung aus den Verhandlungen gewonnen, daß hier nur die Particularinteressen sich vertheidigt sahen, darum glaube ich, wir sollten jetzt zur Abstimmung schreiten, verzichte auf eine weitere Ausführung und schließe mich den Anträgen des Abg. Welte an.

Kapp: Ich unterstütze diesen Antrag und verzichte insofern auf das Wort, wenn die Redner nach mir das Gleiche thun.

Helbing: Nach der bisherigen Discussion sollte man meinen, die Eisenbahnen würden nur gebaut, um ausländische Güter zu spediren, und vor lauter Speditionsprojecten vom schwarzen Meer nach der Nordsee vergißt man das eigene Land, die eigenen Interessen. In dieser Beziehung will ich Ihnen sagen, daß unser Verkehr mit Württemberg sehr bedeutend ist, daß wir viele Producte mit Württemberg austauschen, und daß darum eine Verbindungsbahn, im Interesse des eigenen Landes, sehr geboten ist. Aber auch die Verbindung von Pforzheim mit der Hauptbahn ist von großer Wichtigkeit für das Interesse des Landes, weil Pforzheim anerkanntermaßen die erste Fabrikstadt des Landes ist. Was nun den großen Speditionshandel betrifft, so ist das Project über Pforzheim auch in dieser Beziehung ein gutes. Ich gehe immer von dem Grundsatz aus, daß man bei Anlegung von neuen Straßen oder Eisenbahnen immer die kürzeste Linie suchen muß, vorausgesetzt, daß nicht das Interesse des Landes gefährdet

wird, und wenn man einen Blick auf die Karte wirft, wird man finden, daß Pforzheim in gerader Richtung zwischen Paris und Wien liegt. Das Interesse von Mannheim erheischt nicht eine Verbindung über Bretten, das ist ein juste milieu, welches den Mannheimern nicht gut ansteht, sondern ihr Interesse erheischt eine Verbindung über Wiesloch und Sinsheim; nur in dieser Richtung können sie die Concurrenz der Neckarschiffahrt nach Heilbronn beseitigen. Wenn ein Project für jene Richtung vorgelegt würde, würde ich augenblicklich dafür stimmen, für jetzt stimme ich für die Bahn über Pforzheim.

Jungmanns L: Es sind zwei Petitionen von den Städten Wiesloch und Sinsheim vorgelegt worden, welche die Richtung über Wiesloch und Sinsheim verlangen. Diese Petitionen sind in der Petitionscommission und auch bei der Regierung noch nicht beraten worden. Ueberdies ist auch keine Gesellschaft vorhanden, welche diese Richtung übernehmen will, und auf Staatskosten wollen wir ja nicht mehr bauen. Ich meine, die Petitionen sollten dem Großherzoglichen Staatsministerium zur Berücksichtigung überwiesen werden.

Kapp: Die erste Hauptaufgabe ist die Seebahn, wir müssen den See erreichen, ehe wir uns an Württemberg anschließen.

Hecker, v. Soiron und Schmitt v. M. verzichten auf das Wort.

Gottschalk: Es ist allerdings schwierig, wenn man so Vieles dafür und dagegen gehört hat, noch zu sprechen, und Sie werden mit mir einverstanden seyn, daß vor allen Dingen der arme Motionssteller zu bedauern ist, wenn er sieht, wie seine allerbesten Freunde so herzhast über ihn hergefallen sind. Man hat mir im Allgemeinen in der letzten Sitzung den Vorwurf gemacht, daß ich die Motion so spät gebracht habe, es liege eine üble Absicht zu Grunde.

Ich will Ihnen den Grund sagen, es ist Der, daß, wie Sie Alle wissen, wir in dreierlei Eisenbahnfragen bis auf die letzte Zeit des Landtags so verwirrt waren, daß wir nicht zu einem Beschlusse kommen konnten, und darum habe ich unterlassen, auch noch die vierte zur Sprache zu bringen, ehe man über die drei andern hinweg war. Man hat dem Motionssteller ferner vorgeworfen, namentlich vom Abg. Helmreich, daß unverantwortlich sey,

diese Sache in die Kammer zu bringen. Nun, ich kann die Verantwortlichkeit ganz leicht über mich nehmen; wenn ich alle meine menschlichen Schwächen so leicht zu verantworten wüßte, wie diesen vermeintlichen Fehler, dann wäre ich ruhig. Der Abg. Weller hat seinem Freunde sogar den Vorwurf der Kurzsichtigkeit gemacht. Ich muß zugeben, daß ich mich nicht auf die Mühlau gestellt und von dort den Mannheimer Hafen überblickt habe, und daß mir da die Stadt Mannheim im Wege gestanden ist, sondern ich dachte mich auf die Höhe von Durlach, und da bin ich zur Verachtung gekommen, daß es oberhalb Durlach auch noch Leute gibt, welche gewiß auch einige Rücksicht verdienen. Das muß ich zugeben, daß ich einsehe, daß es jedenfalls eine Frage ist, die dem Interesse Mannheims nahe steht. So bald ich sah, daß noch der alte Lieblingsgedanke einer Bahn von Bruchsal über Bretten oder von Heidelberg über Wiesloch und Sinsheim im Hintergrunde liegt, stellte ich mir eine lebhafte Opposition vor. Es ist nicht zu verkennen, daß Mannheim bei der aller kürzesten Linie noch mehr blühen müßte als es bis jetzt der Fall gewesen ist, allein ich bin doch überzeugt, daß die jetzige Stellung von Mannheim nicht gefährdet ist, und daß, wenn unsere Staatsbahn Eigenthum des Unterlandes oder der Stadt Mannheim wäre, sie gar nicht auf den Gedanken käme über Wiesloch und Sinsheim oder über Bretten zu bauen, und da wir das Gesamtwohl des Landes zu vertreten haben, haben wir darauf zu sehen, daß die Rente unserer Staatsbahn nicht gefährdet und der kleine Vortheil, der Mannheim zugeführt werden könnte, nicht so theuer erkauft wird. Ich nenne den Vortheil klein, weil ich behaupte, daß viele der Güter, welche von Mannheim aus expedirt werden, doch die Route von Pforzheim ebenfalls benützen werden, das geht schon aus der Discussion hervor. Der Abg. Helmreich hat gesagt, daß gegenwärtig viele Güter von Mannheim zur Fuhr nach Stuttgart geliefert werden. Daraus geht also hervor, daß gewiß auf der Bahn nach Pforzheim mit den Fuhrleuten, welche zur Achse fahren, concurrirt werden kann. Es liegen allerdings auch noch andere Rücksichten für Mannheim vor, sie werden vielleicht nur nicht so offen ausgesprochen. Ich nehme es den Mannheimern gar nicht übel, daß sie ihre Berechnungen so weit machen, die Linie von Paris über Metz nach Mannheim ist aber eine gezwun-

gene, es gibt keine kürzere als die von Paris über Straßburg, das wird gewiß einmal die Hauptstraße von Westen nach Osten werden. Nun frage ich: Wollen wir diese Linie künstlich zu ändern suchen? Ich glaube nicht, diese Linie berührt mehr in der Mitte des Landes unsere Staatsbahn, sie ist der einzige Zug, der für die Folge für unsere Staatsbahn wichtig wird, weil sie auf der weitesten Strecke unser Terrain berührt, folglich auch unserer Staatsbahn am meisten Nutzen abwirft, während die von Mannheim beliebte Linie kaum halb so lang unser Gebiet berührt. Die Petition der Stadt Mannheim sagt, die Verbindung von Bruchsal über Bretten sey bloß eine Verbindung mit dem Osten, und beabsichtige nicht an den See zu gehen. Ja, das sind Nebenarten, wenn einmal über Bretten in das Württembergische gebaut ist, während die Expediture in Mannheim die Waaren dorthin insfradiren, wohin sie die Besteller haben wollen, und so vernünftig sind unsere Nachbarn auch, daß sie dann auf diesem Wege die Expedition an den See besorgen. Der Abg. Weller behauptet sogar, daß der Zug von Bruchsal über Bretten unserer Landesbahn nichts entziehen werde, er hat aber seine Rede damit angefangen, daß er sagte, man sollte lieber gar keine Verbindung herstellen, da es sehr bedenklich sey, unserer Staatsbahn etwas zu entziehen. In jedem Fall ist aber die Verbindungslinie über Pforzheim weit weniger bedenklich als über Bretten.

(Hecker: Es geht alles über Heilbronn.)

Das zieht gar nicht, weil der Abg. Helmreich ausgeführt hat, die Waaren gingen zur Achse. Der Abg. Bissing hat sogar behauptet, wir sollen nicht bauen, weil es hier besser wäre, gar keinen Anschluß zu haben, und auf den Chausseen durch den Schwarzwald die Güter nach Württemberg zu befördern. Das beweist mir, daß er nicht weiß, daß bisher die Güter über Ettlingen und Pforzheim gegangen sind.

(Bissing: Ich verwahre mich dagegen, daß ich Diefß gesagt habe.)

Nun hat er weiter gesagt, es lasse sich gar nicht denken, daß man Gefahr laufe, daß eine Bahn von Bruchsal über Bretten gebaut werde — er sieht also doch ein, daß diefß eine Gefahr für unsere Landesbahn wäre — er hat aber hinzugefügt, es würden auch wieder Abge-

ordnete des Oberlandes in der Kammer seyn, und so lasse es sich gar nicht denken, daß ein solcher Plan durchgeführt werden könnte.

Nun erinnere ich mich, daß man bei der Main-Neckar-eisenbahn auch nicht geglaubt hat, daß die Frage durch einen Friedrichsfelder Vertrag entschieden würde, und dennoch ist es geschehen. Ich sage also, wenn wir wissen, daß Etwas dem Lande nützlich ist und wir es haben können, dürfen wir es nicht verschieben, sondern müssen aus Werk gehen. Wem es also Ernst ist, der muß sich heute aussprechen. Der Abg. v. Zstein glaubt, daß es im Interesse der Oberländer billig seyn werde, für die doppelte Richtung über Bretten und über Pforzheim zu stimmen. Ich sage, das kann man aus dem Grunde nicht, weil früher oder später diese Eisenbahnen dem Lande anheim fallen und wir mit zwei Bahnen neben einander nichts profitiren würden. Ich will auch Mannheim Das, was es besitzt, erhalten, und nur nichts Neues schaffen so lange das Alte ausreicht. Ich wäre auch entschieden dagegen, daß man in Knielingen einen neuen Hafen anlegte, der das Interesse Mannheims gefährden würde. Der Abg. Buhl hat schon auseinander gesetzt, daß man nicht jeder Gesellschaft Concessionen geben kann, die Sache ist nicht wie bei einem Gewerbe, für das man Jedem ein Patent geben kann, sondern es handelt sich um große Anstalten, und wir müssen dafür sorgen, daß die Hauptbahn etwas rentirt. Der frühere Herr Finanzminister hatte gesagt, die gezwungenen Actionäre unserer Bahn seyen die Steuerpflichtigen; darum darf unsere Staatsbahn nicht benachtheiligt werden. Ich kann nicht begreifen, daß Diejenigen, welche sich so sehr für die Kinzigthalbahn interessiren, so besorgt sind, wenn man die Bahn über Pforzheim gleich concessionirt. Wenn Sie für die Kinzigthalbahn sorgen wollen, müssen Sie zuvörderst dafür sorgen, daß die Frage einmal ganz entschieden wird. Dadurch können wir Württemberg am allerbesten gegenüber treten, unsere Regierung kräftig unterstützen und überhaupt unsere Stellung erleichtern. Der Abg. Buss hat den Vorschlag gemacht für den Zug über Pforzheim den gleichen Tarif eintreten zu lassen, wie für den über Bretten. Das wäre das Allergefährlichste, denn ich glaube, wenn wir aus der Staatskasse ein so großes Capital verwendet haben, so dürfen wir

nicht umsonst den Fuhrmann machen, und ich glaube nicht, daß diese Idee nur einigermaßen Unterstützung finden wird. Der Abg. Basser mann hat mir das Compliment gemacht, es wäre das Allergeschreideste gewesen, die Sache gar nicht zur Sprache zu bringen. Ich weiß aber doch nicht, ob man eine so intelligente und gewerbthätige Stadt bis an's Ende der Welt warten lassen kann bis es eine Verbindung mit der Eisenbahn erhält. Ich gebe ganz ruhig dem öffentlichen Urtheil anheim, ob es vernünftig und geschickt gehandelt war. Der Abg. Weller hat gesagt, es sey dem Motionssteller nicht Ernst mit seinem Antrag, er sey von seinen Comittenten in Pforzheim und von den Karlsruher Abgeordneten bewogen worden, ihn zu stellen.

Thun Sie doch Niemand Unrecht! Ich gestehe Ihnen bei meiner Ehre, daß die Pforzheimer gar nichts davon gewußt haben, daß ich die Motion stelle bis ich sie angezeigt habe, und daß ich auch den Karlsruher Deputirten vorher kein Wort davon gesagt habe, und ich glaube auch, die üble Absicht, welche man mir unterlegt, verantworten zu können. Ich halte es kurzweg im allgemeinen Landesinteresse, daß wir früher oder später eine Verbindung mit Württemberg haben müssen. Wenn Dieß aber anerkannt ist, so lassen Sie uns die wenigstschädliche Linie gleich wählen.

Entscheiden Sie sich gleich und veranlassen Sie dadurch, daß die Bewegung auf der großen Straße von Karlsruhe nach Stuttgart zu Gunsten unserer Eisenbahn sich vermehre und unser großes Werk einträglich werde. Das hat mich zur Motion veranlaßt, weil ich diese Straße genau kenne und mich überzeugt habe, daß auf keiner andern eine größere Frequenz herrscht als auf dieser. Wo schon ein solch lebhafter Verkehr besteht, da muß eine Eisenbahn gebaut werden, und daß man nicht zwei Bahnen neben einander legen kann, ist klar und liegt im Interesse des Gesamtwohles unseres Landes.

Der Abg. Schaaff hat sich mit Zahlen außerordentlich in's Feld geworfen. Durch die Gefälligkeit der Handelskammer in Mannheim sind mir diese Zahlen auch zu Gesicht gekommen, und es ist außerordentlich auffallend, daß die Mannheimer die Expeditionssache in die Hände

des Abg. Schaaff gelegt haben, wahrscheinlich, weil er mit der Expedition aus dem Aula-Saal so gut umzugehen weiß. (Heiterkeit) Ich will Ihnen nochmals das empfehlen, was ich am Schlusse meiner Motion gesagt habe. Wir können das wackerere Pforzheim, diese gewerthätige Stadt nicht auf die Ewigkeit hinausweisen. Es ist dargethan, daß es der wenigst schädliche Zug ist, und wir müssen also dafür sorgen, daß die Verbindung auch so bald wie möglich zu Stande kommt; wir müssen uns aber dagegen verwahren, daß zugleich auch die Concession zu einer Parallelbahn gegeben wird. Wir wollen Mannheim erhalten, was es hat, und nicht eine andere Concurrenzstadt begünstigen; aber es wird auch billig seyn, auf das Gesamtinteresse des Vaterlandes Rücksicht zu nehmen. Unterfügen Sie den Antrag der Commission.

Bader: Ich erlaube mir nur wenige Worte. Ich kann mich um so mehr kurz fassen, als ich in der ganzen Discussion heute nichts gehört habe, was nicht früher schon vorgetragen und auch widerlegt worden wäre. Nur in Beziehung auf den Antrag muß ich wiederholt bemerken, daß die Worte „von Karlsruhe oder Durlach“ natürlich absichtlich in den Antrag aufgenommen wurden; sie hängen mit der Frage zusammen, ob man die weite oder enge Spur wählen wird. Ich möchte die Beibehaltung unserer Spurweite nicht zur *conditio sine qua non* bei der Ertheilung einer Concession machen, indem man es dadurch sonst leicht unmöglich machen könnte, Unternehmer für die Bahn zu finden. Man kann sich gar verschiedene Fälle denken. Wenn die badische Spurweite gewählt wird, so wird der Umschlag nach Pforzheim kommen, und dieses scheint von den Rednern, die für die badische Spurweite sprechen, zunächst bezweckt zu werden. Aber ich frage: Ist man sicher, dann auch Unternehmer zu finden für eine Bahnstrecke, die kaum 4—5 Stunden lang und die bei den auf ihr obwaltenden Terrainschwierigkeiten außerordentliche Anlags- und Betriebskosten erfordert? Der Betrieb mit eigenem besondern Material würde wenig oder keine Rente gewähren. Es würde wohl nichts erübrigen, als daß die Unternehmer den Betrieb an die Staatsbahn überliefern. Wenn indessen jetzt auch nur bis Pforzheim gebaut werden sollte, da kann und wird die Bahn nicht für immer enden, selbst nicht wenn Württemberg nach Breiten baut. Mit welcher Spurweite soll dann die Bahn

fortgesetzt werden? mit der badischen, dann verlöre Pforzheim den Stapel wieder — mit der schmalen, und wer würde in diesem Falle den Bau und Betrieb einer so ganz kleinen Strecke unternehmen?! Es wäre auch möglich, daß die württembergische Regierung geneigt wäre, den Bau und Betrieb einer Bahn von Ludwigsburg bis Pforzheim, oder an die württembergische Grenze bei Pforzheim einer Gesellschaft zu übergeben, in diesem Falle könnte sich die Pforzheim-Karlsruher Gesellschaft mit jener Gesellschaft vereinigen, und dann die ganze Strecke gemeinschaftlich betreiben. Dieß, wenn nämlich die ganze Strecke von Karlsruhe bis Ludwigsburg oder Stuttgart von einer Gesellschaft gebaut und betrieben würde, wäre wohl das Sachgemäße. In diesem Fall müßte die enge Spur angenommen werden; denn einmal würde Württemberg von der allgemeinen deutschen Spurweite in seinem Lande nicht abgehen und dann wird nach meiner Ueberzeugung gewiß die Zeit kommen, wo auch unsere Bahn in die allgemeine deutsche Spurweite umgebaut werden wird. Die Regierung zu ermächtigen, einer Gesellschaft die Zusage zu machen, daß in diesem Fall auch die neu gebaute werdende Bahn auf unsere Kosten umgebaut werde, dazu würde ich meine Zustimmung nicht geben. Wenn also die Commission gesagt hat: „von Karlsruhe oder Durlach“ so wollte sie nur den Abschluß eines Vertrags mit einer Gesellschaft möglich machen, es lag aber durchaus nicht in ihrer Absicht, wie von verschiedenen Seiten behauptet wurde, Durlach auszuschließen. In jedem Falle müßte in Durlach ein Bahnhof seyn, aber wenn die enge Spurweite gewählt würde, so könnte man doch nicht bloß bis Durlach bauen, und Personen wie Güter, deren größerer Theil doch immer nach Karlsruhe gehen wird, wegen 5 Minuten in Durlach umladen.

Was nun das Verhältniß der Bahn nach Pforzheim zur Ringthalbahn betrifft, so hätten, wenn die Sache ganz mit Stillschweigen übergangen worden wäre, die künftigen Unternehmer der Ringthalbahn annehmen und glauben können, daß der frühere Beschluß der Kammer auch für die Zukunft unangefochten maßgebend seyn werde; allein jetzt, nachdem die Sache einmal berührt ist, nachdem viele Redner die Tendenz, statt der Pforzheimer Bahn, den Bau einer Bahn von Bruchsal über Breiten zu fördern ausgesprochen haben, so ist es doch leicht be-

greiflich, daß die Kammer neuerlich erklären muß, sie wolle bei dem früheren Beschlusse beharren, wenn nicht überall Ungewißheit bestehen soll. In dieser Beziehung will ich nur bestätigen, was der Abg. Gottschalk bereits erklärt hat, daß sich Diejenigen, welche zu dem Unternehmen der Kinzigthalbahn Lust gezeigt haben, bereits erklärten, daß, so lange die Frage nicht entschieden sey, welchen Punkt man zum Anschluß an Württemberg wähle, sie sich bei einem Bau der Kinzigthalbahn nicht betheiligen werden. Ein Redner, ich weiß nicht mehr welcher, hat auch den Wunsch ausgesprochen, man möchte bei der Unterhandlung mit Württemberg über den Anschluß an unsere Bahn für jeden Fall den Anschluß an Württemberg am Bodensee sichern. Man setzt nämlich voraus, daß das Projekt, das wirklich im Gange ist, verwirklicht, nämlich daß eine Bahn von Verona nach Bregenz gebaut, und von da nach Lindau und Friedrichshafen fortgesetzt werde. In diesem Fall würde es allerdings für das Leben der Kinzigthalbahn unumgänglich notwendig, daß ein Anschluß an die Bahn in Friedrichshafen von unserer Seite stattfinde, denn ohne diesen Anschluß würde der ganze Transport auf der württembergischen Bahn sich bewegen. Ich trete diesem Wunsche bei und empfehle ihn der Großherzoglichen Regierung zur Berücksichtigung; übrigens bleibe ich bei dem Commissionsantrag.

Der Präsident schließt die Diskussion und bringt die zehn Anträge, welche im Verlaufe der Verhandlungen gestellt wurden, zur Kenntniß der Kammer. Es wird darüber abgestimmt wie folgt:

- 1) Der Antrag des Abg. Helmreich, keine Concession für eine Bahn gegen Osten zu erteilen, sondern über die Motion zur Tagesordnung überzugehen, wird mit 30 gegen 19 Stimmen verworfen.
 - 2) Der Antrag des Abg. Welte, einen Beschluß über die Eisenbahnverbindung mit Württemberg so lange zu suspendiren, bis der Bau einer Kinzigthalbahn von Offenburg nach Konstanz gesichert seyn wird, wird mit 28 gegen 21 Stimmen verworfen.
 - 3) Der Antrag des Abg. Welker, daß die Regierung ermächtigt werden soll, mit einer Actiengesellschaft für die Pforzheimer Linie zu unterhandeln und das Resultat dem nächsten Landtage vorzulegen, wird verworfen.
 - 4) Der Antrag des Abg. Weller, dem Commissionsantrag zwar beizutreten, jedoch mit dem Zusag, daß auch einer Gesellschaft, welche von Bruchsal nach Bretten bauen will, die Concession erteilt werde — wird verworfen.
 - 5) Der Antrag des Abg. Zittel, daß „Karlsruhe“ gestrichen, und nur „Durlach“ beibehalten werden soll, wird angenommen.
 - 6) Ein weiterer Antrag des Abg. Weller, daß es nur heißen soll, „von Durlach nach Pforzheim“ und die Worte „oder über Pforzheim an die württembergische Grenze“ gestrichen werden sollen, wird angenommen.
 - 7) Dem Commissionsantrage beizufügen: „mit Beibehaltung der badischen Spurweite“ — angenommen.
- Die drei weitem Anträge werden von den Antragstellern zurückgezogen, nämlich:
- 8) Der Antrag des Abg. Bissing, daß der Commissionsantrag angenommen, und nur dann die Concession zu einer Bahn nach Württemberg erteilt werden soll, wenn die württembergische Ostwestbahn in allen ihren Theilen in Angriff genommen und eine Verbindung mit Baiern gesichert ist.
 - 9) Der Antrag des Abg. Buss, die weitere Bedingung aufzunehmen, daß die Gesellschaft die Güter- und Personentare nach dem schon bestehenden Tarif auf der Linie von Durlach über Pforzheim erhebe.
 - 10) Der eventuelle Antrag des Abg. Welte, daß, wenn für die Ausführung der Bahn von Offenburg bis Konstanz bis 1. Mai 1847 keine Actiengesellschaft sich findet, der Bau auf Staatskosten ausgeführt und gleichzeitig mit der Bahn von Durlach bis Pforzheim die Strecke von Offenburg bis Hornberg auf Staatskosten gebaut werde.

Ueber den Beschluß unter Ziffer 6 entstehen Zweifel, indem mehrere Mitglieder glaubten, es werde zuerst über die Strecke bis Pforzheim, und dann über die Weiterführung bis zur Grenze abgestimmt werden.

Gottschalk bemerkt, es werde doch Niemand geglaubt haben, daß man das Stück Eisenbahn von Pforzheim an die württembergische Grenze an eine dritte Gesellschaft geben wolle.

Die Kammer stimmt nochmals namentlich ab, und beschließt mit 31 gegen 27 Stimmen, bei dem Commissionsantrag zu bleiben, wornach es heißen soll: „nach Pforzheim, oder über Pforzheim bis an die württembergische Grenze.“

Hierdurch ist also der Beschluß unter Ziffer 6 umgestoßen.

Der Beschluß der Kammer geht demnach dahin, in einer an Seine Königliche Hoheit den Großherzog zu richtenden Adresse zu erklären:

Sie, die Kammer, ermächtige die Großherzogliche Regierung, wenn sich Unternehmer dazu finden, die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Durlach nach Pforzheim oder über Pforzheim an die württembergische Grenze unter Beibehaltung der badischen Spurweite unter denselben Bedingungen, welche für den Bau einer Kinzigthalbahn festgesetzt wurden, zu erteilen, nur sollte eine Theilnehmung der Staatskasse dabei nicht statt finden.

Beilage Nr. 1.

Damit wird die Sitzung geschlossen.

Zur Beurkundung:

Der Präsident
Mittermaier.

Der erste Secretär:
Blankenhorn-Krafft.

Beilage Nr. 1 zum Protokoll der vierundsiebzigsten öffentlichen Sitzung vom 11. September 1846.

Durchlauchtigster Großherzog,
Gnädigster Fürst und Herr!

Ein Mitglied der zweiten Kammer Eurer Königlichen Hoheit getreuen Stände hat in der fünfundsechzigsten Sitzung vom 31. v. M. den Antrag gestellt und begründet, im Wege der Gesetzgebung die Einleitung zu treffen, daß als Verbindungsbahn mit Württemberg vorerst eine Localbahn nach Pforzheim entweder auf Staatskosten erbaut oder zu diesem Bauunternehmen einer Gesellschaft — unter den nämlichen Bedingungen wie für die Kinzigthalbahn — die Concession erteilt werde.

Die zweite Kammer hat zur Prüfung und Begutachtung dieses Antrags eine eigene Commission ernannt und sich von derselben in der zweiundsiebzigsten Sitzung vom 9. d. M. hierüber Vortrag erstatten lassen, sofort

in Erwägung, daß die Ostbahn, nämlich die Bahn von Paris nach Wien, eine der ersten Stellen in dem europäischen Eisenbahnnetz einnehmen wird;

in Erwägung, daß die Richtung dieser Bahn am Zweckmäßigsten über Pforzheim geführt wird, indem der Zug über Pforzheim günstiger als jeder andere, namentlich auch kürzer und günstiger als der Zug über Bretten ist;

in Erwägung, daß der Zug über Pforzheim die Interessen der durch das Großherzogthum an den Bodensee und in die Schweiz führenden Routen minder gefährdet, als der Zug über Bretten;

in Erwägung, daß die Linie über Pforzheim, namentlich auch im Hinblick auf die große Gewerthätigkeit dieser Stadt und ihrer Umgebung, dem innern Verkehr die meiste Nahrung darbietet;

endlich in Erwägung, daß sich beide Kammern bereits früher für den Zug über Pforzheim ausgesprochen haben,

in der heutigen vierundsiebzigsten Sitzung beschloßen:

Eurer Königlichen Hoheit in tiefster Ehrerbietung zu erklären:

sie, die Kammer, ermächtige die Großherzogliche Regierung, wenn sich Unternehmer dazu finden, die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Durlach nach Pforzheim oder über Pforzheim an die württembergische Grenze, mit der Verpflichtung, die badische Spurweite beizubehalten, und unter denselben Bedingungen, welche für den Bau einer Ringzthalbahn festgesetzt wurden, zu erteilen, nur solle eine Betheiligung der Staatskasse dabei nicht statt finden.

Diesen Beschluß der treu gehorsamsten zweiten Kam-

mer bringen wir in tiefster Ehrfurcht zur Kenntniß Euerer Königl. Hohenheit.

Karlsruhe, den 11. September 1846.

Im Namen

der unterthänigst treu gehorsamsten zweiten Kammer der Ständerversammlung:

Der Präsident

Mittermaier.

Die Sekretäre:

Blankenhorn-Krafft.

Baum.