Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 1. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1918

Protokolle

urn:nbn:de:bsz:31-28968

Visual Library

O
7
1838
BW

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

0
7
1838

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Verhandlungen

der

außerordentlichen

Ständeversammlung

des

Großherzogthums Baden

im Jahr 1838.

Enthaltend

die

Protokolle der ersten Kammer mit deren Beilagen

von ihr selbst amtlich herausgegeben.

ERSTE KAMMER DER STAENDE-VERSAMMLUNG

Protokollheft.

Karlsruhe;

Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchhandlung.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK

Baden-Württemberg

g

OZB 999, 1838

BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK KARLSRUHE

Inhalt
des Protokollheftes.

Seite

1. öffentliche Sitzung vom 12. März.

Vorlegung dreier höchster Rescripte und Entschuldigungsschreiben mehrerer Standesherren 2
Rede des durchlauchtigsten Vicepräsidenten . . . . . 2 — 3
Anzeige, daß in der letzten Vorberathung
1) die an dem vorigen Landtage gewählten Secretäre auch für die Dauer des gegenwärtigen Landtags bestätigt, und
2) zur Begutachtung der Gesetzentwürfe über die Erbauung einer Eisenbahn eine Commission gewählt worden sei . 3 — 4
Vorlegung
1) mehrerer Mittheilungen der zweiten Kammer
a) über die Wahl der beiden Vicepräsidenten . . 4
b) über die Wahl der Secretäre 4
c) über den Gesetzentwurf wegen Anlegung einer Eisenbahn von Mannheim bis Basel 4
2) eines Entschuldigungsschreibens des Legationssecretärs v. Berkheim 4
3) zweier Eingaben des Frhrn. v. Haynau in Betreff der Eisenbahn 5
Discussion, die Ernennung einer Petitionscommission betreffend 5 — 9
Beschluß 9
Berichterstattung über den Druck der Verhandlungen . . . 9 — 11
Genehmigung des darüber abgeschlossenen Vertrags 11
Vorlegung einer Mittheilung der Regierung, den mit dem Großherzogthum Hessen und der freien Stadt Frankfurt wegen der Eisenbahnlinie abgeschlossenen Vertrag betreffend 11

2. öffentliche Sitzung vom 17. März.

Vorlegung mehrerer Mittheilungen der zweiten Kammer
1) über den Gesetzentwurf wegen Deckung der für den Bau der Bahn nöthigen Kosten 12

Seite

2) über die in Betreff der Eisenbahn zu übergebende Adresse 13
3) über das Gesetz, die Zwangsabtretungen zum Behufe der Eisenbahn betreffend 13

Erstattung des Commissionsberichts
1) über den Gesetzentwurf wegen Anlegung einer Eisenbahn 13
2) über die von der zweiten Kammer beschlossene Adresse in gleichem Betreff 13
3) über den Gesetzentwurf in Bezug auf die Aufbringung der Kosten für den Bau der Eisenbahn 13
4) über den Gesetzentwurf wegen der Zwangsabtretungen . 13
5) über zwei Eingaben des Frhrn. v. Haynau in Betreff der Eisenbahn . . . . . 13 — 14

Beschluß 14
Verwandlung der öffentlichen Sitzung in eine geheime . . . 14

3. öffentliche Sitzung vom 22. März.

Mündliche Berichterstattung über die beiden Eingaben des Frhrn. v. Haynau . . . . . 16 — 19
Discussion über den Gesetzentwurf wegen Anlegung einer Eisenbahn von Mannheim bis an die Schweizergränze . . . . 19 — 73
Annahme des Gesetzentwurfs 73
Discussion über die in Betreff der Eisenbahn beschlossene Adresse 73 — 86
Beitritt zu derselben 86
Discussion über den Gesetzentwurf, die Aufbringung der Mittel zur Herstellung der Eisenbahn betreffend . . . . . 86 — 95
Annahme des Gesetzentwurfs 95

4. öffentliche Sitzung vom 23. März.

Discussion über den Gesetzentwurf, die Eigenthumsabtretung zum Behufe der Eisenbahn betreffend . . . . . 96—110
Annahme des Gesetzentwurfs 110

Erste Sitzung.

Karlsruhe, den 12. März 1838.

Gegenwärtig:

Seine Durchlaucht der Herr Fürst zu Fürstenberg,
Herr Prälat Hüffell,
Freiherr v. Landenberg,
Herr Major Freiherr v. Türkheim,
Freiherr v. Göler,
= v. Rüdt,
Herr Geheimer Hofrath Rau,
= Großhofmeister Frhr. v. Berckheim,
= Generallieutenant Frhr. v. Stockhorn,
= Generallieutenant Frhr. v. Freystedt,
= Staatsrath Nebenius,
= Generalmajor Frhr. v. Lasollaye,
= Geheimer Rath Beeck,
= Forstpolizeidirector v. Wallbrunn, und
Freiherr v. Bodmann.

Von Seiten der Regierungscommission:

Herr Staatsminister Winter, und
" Ministerialrath v. Marschall.

Unter dem Vorsitze des ersten Vicepräsidenten,
Sr. Durchlaucht des Herrn Fürsten zu Fürstenberg.

Reg. Comm. Staatsminister Winter verliest drei allerhöchste Rescripte

1) über die Ernennung des Präsidenten und der beiden Vicepräsidenten,

Beilage Nr. 1.

2) über die Ernennung der acht Mitglieder von Seite des Großherzogs,

Beilage Nr. 2.

3) über die Ernennung der Regierungscommissäre,

Beilage Nr. 3.

Ferner werden von demselben Entschuldigungsschreiben mehrerer Standesherren vorgelegt, nämlich der durchlauchtigsten Fürsten

1) Karl zu Löwenstein,
2) Karl Friedrich zu Löwenstein,
3) von Leiningen,
4) von der Leyen, und
5) Sr. Erlaucht des Grafen von Leiningen-Billigheim.

Beilage Nr. 4—8 (ungedruckt).

Seine Durchlaucht der Fürst zu Fürstenberg hält hierauf nachstehende Anrede:

Hochgeehrteste Herren! Lassen Sie mich vor Allem den tief gefühlten Dank für das hohe Vertrauen Seiner Königlichen

Hoheit des Großherzogs aussprechen, welches mich abermals für diesen außerordentlichen Landtag auf diese ehrenvolle Stelle berufen hat, und das zu rechtfertigen ich stets als eine heilige Pflicht betrachten werde. Von wahrem Bedauern sind Sie gewiß, meine hochgeehrtesten Herren, mit mir erfüllt, daß wir heute die Gegenwart Seiner Hoheit des Herrn Markgrafen Wilhelm zu vermissen haben; ich kann Ihnen jedoch zur Beruhigung die Nachricht mittheilen, daß die bedauerliche Ursache eines längern Ausbleibens des durchlauchtigsten Präsidenten nunmehr entfernt ist, und wir uns demnächst Seiner Gegenwart werden erfreuen können.

Mich selbst empfehle ich Ihrem wohlwollenden Vertrauen, dessen wiederholte Beweise ich stets dankbar bewahren werde.

Wir stehen an dem Beginne einer Berathung, bei welcher Sie die ehrfurchtsvollen Gesinnungen der treuesten Anhänglichkeit gegen die Person Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs, so wie den Eifer für das Gesammtwohl gewiß bethätigen werden. Ich freue mich, in Ihrer Mitte berufen zu sein, Theil zu nehmen an einem Geschäfte, von dessen Resultate nur segensreiche Folgen für unser theures Vaterland entspringen mögen.

Nach vorgenommener Beeidigung der von Sr. Königlichen Hoheit dem Großherzog ernannten acht Kammermitglieder wird das Resultat der letzten Vorberathung in Folgendem angezeigt:

1) die an dem vorigen Landtage gewählten Secretäre, Frhr. v. Göler und Geh. Hofrath Rau, wurden in dieser Eigenschaft auch für die Dauer des gegenwärtigen außerordentlichen Landtags bestätigt, und
2) zu Begutachtung der Gesetzentwürfe über die Erbauung einer Eisenbahn eine aus

Sr. Durchl. dem Herrn Fürsten zu Fürstenberg,
dem Geh. Hofrath Rau,
dem Frhrn. v. Göler,
dem Geh. Rath Beeck, und
dem Gen. Lieut. v. Stockhorn
bestehende Commission gewählt.

Von dem hohen Präsidium werden ferner vorgelegt:

1) drei Mittheilungen der zweiten Kammer
   a) über die Ernennung der beiden Vicepräsidenten Duttlinger und Merk,
      Beilage Nr. 9 (ungedruckt).
   b) über die Wahl der Abg. Bohm, Dr. Zentner und Schintzinger zu Secretären,
      Beilage Nr. 10 (ungedruckt).
   c) der angenommene Gesetzentwurf über die Anlegung einer Eisenbahn von Mannheim bis Basel.
      Beilage Nr. 11.
2) ein Entschuldigungsschreiben des Legationssecretärs v. Berckheim, dermalen in Wien.
   Beilage Nr. 12 (ungedruckt).

Der durchlauchtigste Vicepräsident gibt der Kammer zu erwägen, ob sie für die gegenwärtige außerordentliche Versammlung diesem Abgeordneten des grundherrlichen Adels einen Urlaub bewilligen wolle.

Reg. Comm. Staatsminister Winter hält die Entschuldigungsgründe, daß die Entfernung von hier so groß und die Zeit der Hin- und Herreise so kurz bemessen sei, so wie, daß der Gesandte wegen häufiger Unpäßlichkeit einen Substituten in der Person des Legationssecretärs v. Berckheim haben müsse, für sehr gewichtig.

Die Kammer genehmigt hierauf den Urlaub.

3) zwei Eingaben des Frhrn. v. Haynau in Betreff der Eisenbahn.

Beilage Nr. 13 und 14 (ungedruckt).

Hinsichtlich dieser stellt das hohe Präsidium die Frage, ob sie an die für die Eisenbahn bestehende Commission abgegeben, oder ob eine Petitionscommission desfalls constituirt werden soll.

Geh. Hofrath Rau beruft sich auf den §. 53. der Geschäftsordnung, und stellt den Antrag, eine Petitionscommission durch Acclamation der früher bestandenen zu ernennen.

Prälat Hüffell: Der Sinn des angeführten Paragraphen der Geschäftsordnung bezieht sich nur auf Landtage, wo mehrere Gegenstände verschiedener Art vorkommen. Wo aber nur ein Gegenstand vorliegt, und Petitionen über diesen eingeschickt werden, wird eine Petitionscommission, die vielleicht aus andern Elementen zusammengesetzt ist, nichts anders thun können, als diese Eingaben der desfalls bestehenden Commission — hier Eisenbahncommission — zu übergeben.

Ich glaube daher, daß man die Bildung einer Petitionscommission umgehen könne.

Frhr. v. Rüdt unterstützt den Antrag des Geh. Hofraths Rau.

Geh. Rath Beeck: Ich glaube nicht, daß andere Petitionen, als solche, die auf den Gegenstand Bezug haben, wegen dessen wir hier versammelt sind, einer Discussion unterworfen werden können. Dies ist nun aber keine förmliche Petition, sondern nur eine Denkschrift, in welcher die Gründe **pro** und **contra** zur Erwägung gegeben werden; und in dieser Hinsicht halte ich es für besser, alle Gegenstände, die auf die Eisenbahn Bezug haben, der hiefür niedergesetzten Commission zu übergeben.

Der durchlauchtigste Vicepräsident: Als Mitglied der Kammer muß ich darauf aufmerksam machen, daß ich aus Vorsicht für die Wahl einer Petitionscommission stimmen würde; denn es macht der angeführte §. der Geschäftsordnung durchaus keine Ausnahme zwischen dem ordentlichen und außerordentlichen Landtag. Wir müssen uns den Fall denken, daß irgend ein dringendes Geschäft, das durch gute Gründe nicht von der Hand gewiesen werden könnte, wie z. B. eine Beschwerde gegen die Verletzung der Verfassung, zum Vorschein käme; dann würde doch ganz gewiß die gegenwärtige außerordentliche Ständeversammlung sich nicht für incompetent erklären wollen, über eine solche wichtige Angelegenheit zu deliberiren.

Geh. Hofrath Rau: Ich theile vollkommen diese Ansicht, und glaube, daß keine Erschwerung des Geschäftsgangs entstehen wird, wenn unsere auf dem letzten Landtag bestandene Petitionscommission wieder ins Leben gerufen wird. Es ist für diese Commission auch nur die Besprechung in wenigen Augenblicken nöthig, um sich dahin zu verständigen, daß sie die Ueberweisung an die bestehende Commission beantragen will.

Reg. Comm. Staatsminister Winter: Ich habe mich an einem andern Orte ausführlich über diese Frage erklärt, und wiederhole auch hier, daß ich nichts dagegen habe, wenn eine Petitionscommission ernannt wird, welche alle die Gegenstände, die auf den gegenwärtigen Landtag Bezug haben, in Empfang nimmt; es wurde von mir nur bestritten, daß nichts vorkommen könne, was nicht gerade auf den Zweck, wegen dessen der Landtag berufen wurde, Bezug hat. Ich habe selbst geglaubt, daß diese Gegenstände auf verfassungsmäßi-

gem Wege vorher behandelt werden müssen, ehe darüber irgend ein Beschluß gefaßt werden kann.

Die zweite Kammer hat insofern nachgegeben, als sie es in jedem einzelnen Fall der Beurtheilung ausgesetzt wissen wolle, ob eine Sache zu der speziellen Aufgabe des Landtags gehöre, oder ob sie sonst so dringend sei, daß man nicht umhin könne, darüber zu deliberiren. Sie hat für jeden speziellen Fall es anerkannt, daß ein Gegenstand, der nicht dringend ist oder auf den Zweck des Landtags nicht Bezug hat, von der Hand gewiesen werden müsse, und insofern kann ich auch Ihnen das Recht nicht bestreiten, eine Petitionscommission zu wählen, um so weniger, als es auch bei der zweiten Kammer geschehen ist.

Großhofmeister v. Berckheim: Die Gründe des Herrn Ministers bestimmen mich, für die Ernennung der Petitionscommission mich auszusprechen. Wenn ich in dieser Commission irgend eine Veranlassung oder Ursache erblicken könnte, welche dem Geschäftsgange der Kammer hinderlich wäre, so würde ich mich dagegen erklären, allein so bin ich ganz beruhigt. Solche Gegenstände wird man natürlicher Weise von der Hand weisen, die nicht von der dringendsten Wichtigkeit sind, und dadurch dürfte vielleicht noch eine Geschäftserleichterung entstehen, daß nicht alle, die Eisenbahn betreffende Petitionen — wenn sie etwa ganz irrelevant sind — an die Commission für Eisenbahnen zur nochmaligen Durchsicht überwiesen werden.

Reg. Comm. Ministerialrath v. Marschall: Der Antrag des Herrn Geh. Hofraths Rau dürfte keinem Anstand unterliegen, da er dadurch begründet wird, daß er der Geschäftsordnung gemäß ist, und in sich selbst die Bestimmung

hat, wie diese Petitionen durch das Organ der Petitionscommission an die für den Gegenstand selbst niedergesetzte Commission gebracht werden sollen. Ich glaube, es ist dies ganz der Geschäftsordnung angemessen, und damit ist noch keineswegs entschieden, daß Petitionen, die nicht hieher gehören, zur Sprache kommen sollen.

Frhr. v. Göler: Es ist doch viel einfacher, die ihrem Inhalte nach nur auf die Hauptfrage Bezug habenden Gegenstände der hierüber bestehenden Commission zuzutheilen. Kommen andere Petitionen ein, so könnte die frühere Petitionscommission wieder in Activität gesetzt werden. Für jetzt haben wir aber keine Beschäftigung für dieselbe. Ich trage demnach darauf an, die Eingaben des Frhrn. v. Haynau an die Eisenbahncommission abzugeben.

Der durchlauchtigste Vicepräsident: Ich erlaube mir als Präsident die Bemerkung, daß ich nicht einsehe, warum man jetzt eine Ausnahme von der Regel machen will. Ich stimme für die Regel und will, wenn die Kammer nichts dagegen einwendet, zur Abstimmung bringen, ob sie die vorige Petitionscommission — bestehend in dem Geh. Rath Beeck, Prälaten Hüffell und Frhrn. v. Landenberg — durch Acclamation herstellen will.

Gen. Lieut. v. Stockhorn: Ich habe mich auch erhoben, um diesen Antrag zu unterstützen, weil er der Geschäftsordnung gemäß ist.

Der durchlauchtigste Vicepräsident: Der Inhalt vorliegender Eingaben ist der Kammer nicht bekannt, und die Petitionscommission wird daher untersuchen, was ihr Inhalt ist. Findet sie es zweckmäßig, dieselben der Eisenbahncom-

mission zur Erledigung und Berücksichtigung zu übergeben, so wird sie es thun.

Geh. Hofrath Rau: Ich mache, wenn es noch eines förmlichen Antrags bedarf, den Vorschlag, daß die hohe Kammer die Ernennung der Petitionscommission vom vorigen Landtag beschließen möge.

Großhofmeister v. Berckheim unterstützt diesen Antrag, der sofort bei der Abstimmung zum Beschluß erhoben wird.

Geh. Hofrath Rau erstattet hierauf Namens des Secretariats mündlichen Bericht über den Druck der Verhandlungen, und legt damit einen Verlagscontract mit der G. Braunschen Hofbuchhandlung vor.

Durchlauchtigster Herr Präsident, hochgeehrteste Herren! Wir haben es für nothwendig gehalten, die Zeit zwischen der Eröffnung des gegenwärtigen Landtags und dieser ersten öffentlichen Sitzung dazu zu benützen, daß wir für den Druck der Protokolle alle nöthigen Vorbereitungen trafen. Da bereits am vorigen Sonnabend die zweite Kammer Beschlüsse gefaßt hat, die uns mitgetheilt worden sind, so war es nöthig, daß dieselben sogleich gedruckt würden, und es mußte hiezu eine Uebereinkunft mit dem Verleger abgeschlossen werden. Die Eigenthümlichkeit dieses Landtages, daß er nur ein einziges Geschäft zu besorgen hat, hat den ungewöhnlichen Fall möglich gemacht, daß sogleich vor der ersten öffentlichen Sitzung dieser hohen Kammer ein beschlossenes Gesetz von der zweiten Kammer herübergegeben wurde.

Wir hatten vorerst zu erwägen, wie es mit dem Formate der Verhandlungen des gegenwärtigen Landtages zu halten sei. Auf zwei Landtagen hatte man das in vieler Hinsicht sehr zweckmäßige Quartformat gewählt, das besonders der

Tabellen wegen einen großen Vorzug hat, und die Verhandlungen viel compendiöser zusammenfaßt. Die zweite Kammer hat indeß einen andern Gesichtspunkt für erheblicher gehalten, und das Octavformat darum vorgezogen, weil die beiden trefflichen Arbeiten des Eisenbahncomité's in einem solchen Format erschienen sind, und weil es den Lesern erwünscht sein muß, wenn diese verschiedenen Actenstücke über den nämlichen Gegenstand in einem und demselben Format erscheinen. Nun hat man dortseits allerdings, weil das Papier für jenes große Octavformat der beiden Gutachten nicht gerade vorräthig war, ein kleineres Format wählen müssen. Aber es schien uns dennoch rathsam, uns diesem Formate anzuschließen, weil die Benutzung der in verschiedenen Formaten gedruckten Verhandlungen allzu lästig sein würde, wir auch voraussichtlich nur ein dünnes Quartheft erhalten würden. Diese Rücksicht bewog uns daher, von der Observanz der beiden frühern Landtage abzugehen.

Nach dieser Aenderung mußte die Buchstabenzahl der beiden Formate und Schriftsorten verglichen werden, wobei sich zeigte, daß auf 100 Quartbogen 154 Octavbogen gehen werden. Nach der bisherigen Vergütung von 14 fl. 30 kr. für den Quartbogen hätten wir für den Octavbogen etwa 9 fl. 24 kr. zu bezahlen. Das Secretariat hat sich Mühe gegeben, durch Concurrenz unter den hiesigen Buchhändlern die günstigsten Bedingungen zu erreichen.

Ich will hierüber nicht ins Einzelne gehen, die hohe Kammer darf aber überzeugt sein, daß das Secretariat sich alle Mühe gegeben hat; der Vertrag ist mit der G. Braun'schen Hofbuchhandlung und Hofbuchdruckerei abgeschlossen worden, mit Vorbehalt der Genehmigung der hohen Kammer in Art. 10, doch glaubten wir einstweilen den Druck des ersten mitgetheil-

ten Gesetzes sogleich veranstalten zu dürfen. Die Bedingungen sind etwas billiger als bisher. Es ist dieses darum zu erreichen möglich gewesen, weil die Verhandlungen, welche dieses einzige, in unserer Zeit besonders wichtige und gemeinnützige Werk zum Gegenstande haben, wahrscheinlich ein größeres Publicum finden werden, als manche andere Gegenstände, die nur die **interiora** des Großherzogthums berühren.

Der Sprecher verliest hierauf die Hauptbedingungen des Contracts.

Bei der darüber eröffneten Discussion wird keine Bemerkung gemacht, und der Vertrag von der Kammer einstimmig genehmigt.

Geh. Hofrath Rau ladet endlich die Kammermitglieder zu einer Zusammenkunft auf einen noch zu bestimmenden Tag ein, um die Karten, Plane, Modelle ꝛc. hinsichtlich der Eisenbahn einzusehen und von einem der Herren technischen Regierungscommissäre die mündliche Erläuterung darüber zu vernehmen.

Nachdem der durchlauchtigste Vicepräsident noch eine Mittheilung der Großh. Regierung, den wegen der Eisenbahnlinie zwischen dem Großherzogthum Baden, Großherzogthum Hessen und der freien Stadt Frankfurt vorläufig abgeschlossenen Vertrag betreffend, vorgelegt und an die hiefür niedergesetzte Commission überwiesen hatte, wird die Sitzung geschlossen.

Zur Beurkundung:

Die Secretäre:

Frhr. v. Göler.

K. H. Rau.

Zweite Sitzung.

Karlsruhe, den 17. März 1838.

Gegenwärtig:

Die bisher erschienenen Mitglieder, mit Ausnahme des Herrn Staatsraths Nebenius.

Weiter anwesend:

Se. Hoheit der Herr Markgraf Maximilian zu Baden,
Freiherr v. Gemmingen, und
Legationsrath v. Rüdt.

Von Seite der Regierungscommission:

Herr Staatsminister Winter,
" Oberbaurath Sauerbeck, und
" Professor Bader.

Unter dem Vorsitze des ersten Vicepräsidenten,
Sr. Durchlaucht des Herrn Fürsten zu Fürstenberg.

Das hohe Präsidium eröffnet die Sitzung mit Vorlage der fernern Mittheilungen von Beschlüssen der zweiten Kammer:

1) über den Gesetzentwurf wegen Deckung der für den Bau der Bahn nöthigen Kosten.

Beilage Nr. 15.

2) über die in Betreff der Eisenbahn zu übergebende Adresse.

Beilage Nr. 16.

3) über das Gesetz, die Zwangsabtretungen zum Behufe der Eisenbahn betreffend.

Beilage Nr. 17.

Der Tagesordnung gemäß werden sogleich über obige Gegenstände die Berichte erstattet, und zwar

1) von dem Geh. Hofrath Rau über das Gesetz wegen Anlegung einer Eisenbahn.

Beilage Nr. 18.

2) von demselben über die von der zweiten Kammer beschlossene Adresse in gleichem Betreff.

Beilage Nr. 19.

3) von ebendemselben über den Gesetzentwurf in Bezug auf die Aufbringung der Kosten für den Bau der Eisenbahn.

Beilage Nr. 20.

4) von dem Geh. Rath Beeck über das Gesetz wegen der Zwangsabtretungen.

Beilage Nr. 24.

Diese Berichte sollen sogleich dem Druck übergeben werden.

5) von demselben mündlich Namens der Petitionscommission über zwei Eingaben des Frhrn. v. Haynau.

Der Berichterstatter führt die einzelnen Punkte auf, die der Einsender gegen die Schädlichkeit der Eisenbahn aufgezählt hat, und bemerkt, daß dieselben schon im Voraus durch die Commissionsberichte widerlegt seien. Als Vorstand der Petitionscommission halte er sich nicht für competent, in die Sache einzugehen, als Mitglied der Eisenbahncommission aber könne er beifügen, die Petitionen verdienen

keine Berücksichtigung. Was indeß den Vorschlag hinsichtlich des Pflasters von Erdpech betreffe, so sehe er sich veranlaßt, Namens der Petitionscommission, auf Uebergabe dieser zwei Eingaben an die Eisenbahncommission anzutragen.

Reg. Comm. Staatsminister Winter: Was die Straße von Erdpech betrifft, so muß ich darauf aufmerksam machen, daß ich neulich einen jungen Mann, der von hier aus nach Paris geschickt wurde, ersucht habe, sich nach diesem Zweig der Industrie zu erkundigen. Derselbe hat Proben von diesen Steinen mitgebracht, dieselben wurden untersucht, und das Resultat ging dahin, daß dies Mittel bei uns ganz unausführbar ist, weil das Material dieser präparirten Steine von den Steinkohlen gewonnen wird, welche zur Gasbeleuchtung gebraucht werden.

Es hat sich auch ergeben, daß es nicht von Dauer ist, und wenn wir unsere Straßen mit Granit pflastern wollten, würde es nicht höher kommen.

Major v. Türckheim: Der Hauptgrund, worauf sich der Vorschlag des Frhrn. v. Haynau stützt, beruht auf der Behauptung, daß sich am Kaiserstuhl ein großes Lager solcher Erdpeche befinde, allein dies ist nicht der Fall; Basalt ist dort genug zu finden, und es scheint nach der von dem Herrn Berichterstatter geäußerten Vermuthung eine Verwechslung obzuwalten zwischen Basalt und Asphalt. Wenn der letztere dort zu finden wäre, so hätten ihn die dortigen Bewohner gewiß schon gefunden.

Die Kammer beschließt hierauf, beide Eingaben an die für die Eisenbahn bestehende Commission zur Prüfung und etwa nöthigen Communication mit der technischen Behörde zu übergeben.

Hierauf verwandelt sich die öffentliche Sitzung in eine ge-

heime zur Vorlegung des in Bezug auf die Fortsetzung der Eisenbahn mit der Großherz. Hessischen Regierung und der freien Stadt Frankfurt abgeschlossenen Staatsvertrages.

Zur Beurkundung:

Die Secretäre:

Frhr. v. Göler.
K. H. Rau.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Dritte Sitzung.

Karlsruhe, den 22. März 1838.

Gegenwärtig:

Die bisher erschienenen Mitglieder.

Weiter anwesend:

Herr Ministerialrath Zell.

Von Seiten der Regierungscommission:

Herr Finanzminister v. Böckh,
" Staatsminister Winter,
" Staatsminister Frhr. v. Blittersdorf,
" Ministerialrath v. Marschall,
" Ministerialrath Brunner,
" Oberbaurath Sauerbeck, und
" Professor Bader.

Unter dem Vorsitze des ersten Vicepräsidenten,
Sr. Durchlaucht des Herrn Fürsten zu Fürstenberg.

Nach Eröffnung der Sitzung erstattet der Geh. Hofrath Rau über die an die Eisenbahncommission überwiesenen bei-

den Eingaben des Frhrn. v. Haynau folgenden mündlichen Bericht:

Durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren! Der Herr Berichterstatter Ihrer Petitionscommission hat schon in der letzten Sitzung über beide Eingaben des Freiherrn v. Haynau einige Bemerkungen vorgetragen, auf die ich mich der Kürze willen beziehen kann. Diese Eingaben sprechen theils Besorgnisse von Nachtheilen aus, welche die Errichtung einer Eisenbahn im Großherzogthum haben könnte, theils weisen sie auf die neu erfundenen Straßen von Erdpech hin, die der Verfasser an die Stelle der Eisenbahnen gesetzt zu sehen wünscht.

Was jene allgemeinen Besorgnisse betrifft, so sind sie fast ganz von der Art, wie die in dem Commissionsbericht über das Hauptgesetz berührten, nur etwa die Befürchtung ausgenommen, daß der Steinkohlendampf der Blüthe des Weinstocks schaden möchte. Der Verfasser bezieht sich auf einen analogen Fall, nämlich auf die schädlichen Dämpfe der Amalgamirwerke im Erzgebirge, mit denen es jedoch eine andere Bewandtniß hat, indem eine Masse arsenicalischer, schwefelichter ꝛc. Dämpfe sich fortwährend von einem und demselben Punkte aus verbreitet. Vielleicht hat sich der Verfasser die Menge des in die Luft dringenden Kohlendampfes darum viel zu groß gedacht, weil er von der Annahme ausging, die Dampfwägen würden von Steinkohlendampf in Bewegung gesetzt, und nicht von der Kraft des hochgespannten Wasserdampfes. Der Verfasser ist kein Gegner der Eisenbahnen überhaupt, er erhebt sich vielmehr zu kühnen Vorschlägen, indem er nicht blos Bahnen von Petersburg nach dem schwarzen und caspischen Meere, sondern selbst über Moskau, Kasan, Tobolsk und Irkuzk bis nach Kiachta an der Gränze der Mongolei zum Behufe des chinesischen Handels in Vorschlag bringt; er

glaubt aber, daß dieselben da schädlich wirken, wo schon andere Civilisationsanstalten, wie Chausseen und Posten, bestehen, daß sie den Wohlstand der Städte vernichten, den Gastwirthen die Nahrung entziehen und eine Wohlfeilheit der Landeserzeugnisse hervorbringen, die sehr schädlich sei. Es ist dies eine Vermuthung, welche Ihre Commission nicht getheilt hat.

Was nun zweitens die Straßen und Fußwege von Erdpech betrifft, so habe ich von einem Bauverständigen, der sie aus eigener Anschauung kennen gelernt hat, die von der hohen Kammer gewünschten näheren Nachweisungen erhalten.

Es gibt zwei Stoffe, die man zu ähnlichem Behufe verwendet, und die wir genau unterscheiden müssen. Steinkohlentheer, ein Nebenerzeugniß, welches bei der Bereitung des Leuchtgases erhalten wird, und welches man bei der Bereitung der Coaks durch Anbringung eines Destillirapparats ebenfalls gewinnen kann, ist in Paris zu 8 Franken der Zentner zu haben. Ein Quadratfuß Pflaster hiervon kommt auf 2 Franken, oder die Quadrattoise auf 60 Franken. Es werden eiserne Kästen mit Granitbrocken gefüllt und die Zwischenräume mit diesem Theer ganz ausgegossen, sodann werden diese erhärteten künstlichen Steine aus den Kästen genommen, nebeneinander gesetzt und die Fugen ebenfalls mit jenem Theer ausgegossen. So entsteht allerdings eine dichte und ziemlich feste Masse. Aechtes fossiles Erdpech oder Asphalt würde, da dieser Stoff bei uns nicht gefunden wird, aus Lobsann im Elsaß bezogen werden müssen, und der Zentner würde hier auf 11 fl. zu stehen kommen. Schon ein 6 Zoll dickes Pflaster würde 2 Franken per Quadratfuß kosten. Man bedient sich dieses Materials vorzüglich zur Anlegung von Fußwegen, Trottoirs, die auf einer Unterlage von hydraulischem

Kitt (béton) angebracht werden, etwa 2½ Linien bis höchstens 1 Zoll Dicke haben, und mit Sand oder grobem Kies bestreut werden. Hiervon kostet der Quadratfuß 14—15 kr. Zu dem angegebenen Zwecke leistet dies Pflaster gute Dienste.

Jenes Theerpflaster ist in Paris nur für leichtes Personenfuhrwerk angelegt worden, und selbst bei diesem Gebrauche bemerkte man nach vier Monaten schon einen Anfang von vertieften Radspuren.

Die hier aufliegenden Proben zeigen, daß dieser Theerkitt sich mit dem Fingernagel abbröckeln läßt; man muß also besorgen, daß er einer Erschütterung nicht lange widerstehen werde, und schon die leichte Einsenkung des Gusses zwischen den Kittquadern mag hinreichen, eine Erschütterung vorzubringen, bei der die Zertrümmerung unter dem Drucke großer Lasten beginnen wird. Hierzu kommt die Erweichung unter der Glut der Juliussonne. Bei den erheblichen Kosten, der unvollkommenen Glätte und der gewiß sehr beschränkten Dauer dieses Pflasters ist also dasselbe keineswegs im Stande, die Stelle der Eisenbahnen je einzunehmen.

Die Kammer beschließt hierauf die Tagesordnung, und schreitet zur Discussion über den Gesetzentwurf wegen Anlegung einer Eisenbahn von Mannheim bis an die Schweizergränze.

Es erhielt vorerst das Wort

Frhr. v. Andlaw: Wenn ich heute zum letztenmal meine Stimme in diesem hohen Hause erhebe, so hat nicht leicht ein Gegenstand ständischer Berathung mein Gemüth mit lebhafterer Sorge erfüllt.

Der Gedanke, daß ein Votum nicht entscheidend sei, beruhigt mich nicht; der Ehrenmann muß vor seinem Gewissen das zu rechtfertigen vermögen, was er vor öffentlicher Stelle

spricht, unbekümmert um die unmittelbare Folge seines Wortes!

Es gilt hier, wichtige Vortheile dem Lande zuzuführen, die jeder Vernünftige in dem Kreis der Möglichkeit sich denken muß; sollen diese Vortheile zurückgewiesen werden? — Eine große moralische Verantwortung! — Es sind auf der andern Seite Fälle denkbar, welche die erwarteten Vortheile in Nachtheile, die Wohlthat in Fluch verwandeln, ja eine ganze Reihe von Geschlechtern zum Opfer bringen können!

Manches trug die Vergangenheit auf uns über, kostbare Güter, deren gewohnter Genuß uns ihren Werth oft verkennen läßt. Aehnliche Ansprüche bildet die Zukunft an uns; nicht nur Gutes sollen wir ihr erhalten, sondern die Summe desselben für sie mehren.

Die Eisenbahnen sind, so heißt es, bestimmt, dies in einem bisher unbekannten Grade zu bewirken. Eine Art von irdischer Glückseligkeit sollen sie in ihrem Gefolge führen; sie scheinen jedoch eine Saat; der Zukunft ist das Aufblühen und die Erndte vorbehalten.

Der Egoismus der Zeit bekämpft sich augenblicklich, indem nicht gegenwärtiger und unmittelbarer Genuß die Folge der Unternehmung sein kann. Die Regierung unterstützt diese löbliche Hinneigung, da sie die unlautere Quelle eines augenblicklichen Gewinnes von vorneherein stillte. Aus diesem Gesichtspunkte betrachtet, verdient dieselbe den besten Dank des Landes, daß sie das Actienspiel von dem Unternehmen trennte.

Ob dies nur durch Uebernahme des Baues auf Rechnung des Staats geschehen konnte, und ob andere Rücksichten ebenfalls der Bauübernahme von Seiten des Staats das Wort reden, davon werde ich am gelegenen Orte zu sprechen Veranlassung nehmen.

Durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren! ich spreche mich mit gewohnter Unbefangenheit über einen Gegenstand aus, der in seinen Folgen Keinem, auch nur annähernd, berechenbar ist. Ich bin es meiner Stelle, meiner Pflicht schuldig, mich aufzuklären, so viel, als es die Natur des Gegenstandes zuläßt, und ich selbst der Aufklärung fähig bin. Meine Abstimmung wird sich nach den Aufschlüssen richten, welche ich über manchen Punkt noch erwarte.

Der Gegenstand dreht sich und muß sich immer um die Frage drehen: welcher Nutzen wird dem Lande aus dem Unternehmen erwachsen? Denn nach diesem Nutzen richtet sich das Maß des allgemeinen Opfers, das man dem Zwecke vernünftiger Weise bringen kann. Ich bin daher vollkommen der Ansicht, daß die finanzielle Frage sich durch die angedeutete Vorfrage löse. Allein die Lösung dieser Vorfrage hat mich bisher nicht vollkommen befriedigt, und dennoch scheint mir diese Lösung eine durchaus unerläßliche, soll das ganze Unternehmen nicht dem Gebiete der Speculation anheimfallen, einem Gebiete, dem ich die materielle Wohlfahrt unseres Landes nicht anvertrauen möchte.

Die Vertheidiger der Eisenbahnen stellen allen ihren Gründen das Axiom voraus: Vermehrt die Mittel des Verkehrs, so vermehrt ihr den Verkehr, mithin den Wohlstand. Ergreift somit dieses ungeheure Mittel, die Eisenbahnen, und ihr vermehrt in ungeheurer Weise den Verkehr, den Wohlstand.

Wen dieses erste Argument nicht vollständig überzeugt, dessen Widerstand muß bei dem zweiten fallen.

Die Nachbarn sind bereit, uns die Vortheile zu entziehen, in deren Genuß wir uns bisher befanden, wenn wir nicht schnell diese Vortheile uns durch dieselben Mittel erhalten, wodurch man sie uns entziehen will.

Ich habe hiemit den Standpunkt meiner Zweifel angedeutet, und wende mich zu dem ersten Punkt: Verkehr!

Verkehr in diesem Sinne ist zunächst Handel, aber dieser Handel hat eine doppelte Seite, einmal der nothwendige Absatz der Waaren des Produzenten, sodann die gesteigerte Thätigkeit des eigentlichen Handelsmannes, von dem Großhändler bis herab zu dem kleinen Krämer. Die erste Klasse bildet bei weitem die große Mehrheit der Bewohner unseres Landes; es wird daher vor Allem wichtig sein, zu wissen, welchen Einfluß das Unternehmen auf die Verhältnisse dieser Klasse üben wird.

Damit sei nicht gesagt, daß man das Interesse des eigentlichen Handels nicht ins Auge fassen müsse, insbesondere den Kleinhandel, der mit den Agriculturinteressen sich vielfach bei uns verbindet, aber je nachdem die einen oder die andern Interessen vorwiegen, dürften wesentliche Modificationen des Gesetzentwurfs sich als wünschenswerth ergeben.

Die Interessen unseres Landbaues trennen unser Vaterland in zwei große Hälften, deren Widerstreit in einer andern Frage materieller Wichtigkeit sich vor wenigen Jahren bereits offenbarte.

Dieser Widerstreit zeigt sich von neuem in weit höherem Grade und in mancherlei, selbst in technischen Beziehungen.

Es sei mir gestattet, einige Bedenken, die dem Landbau im Allgemeinen, vorzüglich aber den des Oberlandes betreffen, zur Sprache zu bringen.

Aus allen bisherigen Erörterungen ergibt sich, wie mir scheint, für keines unserer Urerzeugnisse ein wesentlicher Vortheil durch die Eisenbahn.

Die verminderten Transportkosten werden im Interesse des Consumenten allerdings eine Verminderung der Getreide-

preise herbeiführen, welche uns etwa den Zwang einer Culturveränderung binnen Kurzem auferlegt.

Ist mit dem verminderten Bau der Halmfrüchte aber nicht auch theilweise unser Wiesenbau bedroht, und mit ihm unser zweites hochwichtiges Interesse, die Viehzucht?

Wird die Eisenbahn unsern Viehhandel nach Frankreich befördern?

Die Handelsgewächse sind es, auf welche man uns verweist.

Aber das Gedeihen dieser Producte ist auf einen tüchtigen Viehstand basirt. Hanf, Cichorien und Tabak bedürfen der Eisenbahnen nicht; ihr Markt ist ein gegebener; in keinem Fall dürfte ein Ersatz für andere Verluste in ihrem Bau liegen.

Mit der Hoffnung eines vermehrten Weinabsatzes wurde dem Oberländer schon bei Gelegenheit des Zollanschlusses geschmeichelt.

Diese Hoffnung hat sich nicht überall, in der Markgrafschaft und den angränzenden Gegenden in keiner Weise, realisirt. Die Eisenbahnen werden sie noch weniger erfüllen.

Wenn man daher günstige Verhältnisse für den Verkehr von den Eisenbahnen erwartet, so kann demnach nur von dem eigentlichen Handel die Rede sein, und zwar nicht sowohl von dem kleinen Handel als jenem ausgedehntern, der die ungeheure Handelsmaschine, die Eisenbahn, auf entsprechende Weise benützt, was nicht die Sache aller, nicht einmal vieler, sondern nur einer gewissen Zahl von Auserwählten ist.

Aber aus dem Bericht des Comité geht selbst hervor, daß der Waarentransport der Eisenbahn sich nicht einmal der großen Vorzüge rühmen dürfe, welche man davon erwartet.

Diese Besorgniß gründet sich auf die Erfahrung überall, wo Eisenbahnen bestehen.

Es ist der Menschenverkehr mehr, als der Verkehr der Sache, welcher die Eisenbahnen belebt. Auf sie rechnet man bei uns ganz vorzüglich.

Unsere Bäder, unsere lieblichen Thäler, unser gartenähnliches Land, ja mehr als dieses Alles, die Nähe der Schweiz und Italiens, werden eben so viele Momente der Belebung unserer Bahn sein! Alles wird reisen; der Handwerker kann schnell und um wohlfeiles Geld seinen Aufenthalt wechseln, dahin ziehen, wo höherer Lohn seiner Dienste harrt. Fahren doch sogar die Bettler Antwerpens nach Brüssel — um zu betteln!

Nun entsteht aber die Frage: Sind diese Resultate so ungemein heilsam für die Hauptinteressen unseres Landes, um sie mit der Möglichkeit zu erkaufen, diesen Landmann, diesen kleinen Gewerbsmann unterliegen zu sehen unter der Last, welche das Nichtgelingen des Unternehmens für sie etwa zunächst zur Folge haben könnte!

Der Berichterstatter der zweiten Kammer führt uns leichten Fluges in eine neue Welt. Nach allen Seiten übersteigen wir die Berge, setzen über Flüsse und Seen, und sehen Deutschland nach Jahrhunderten wieder als das, was es war, der Mittelpunkt kaufmännischer Bewegung, der Stapelplatz des Welthandels, nur reicher um ein ganzes Amerika und die afrikanischen Küsten.

Aber gesetzt, dieses lockende Bild treffe einst ein, laufen wir nicht Gefahr, vorerst den Opfern zu erliegen, welche die Erreichung dieses Zieles von unserer Seite heischt?

Uns bleibt keine Wahl! ruft man den Bedenklichen zu. Bauen wir die Bahn nicht selbst, so erbauen sie andere, und

alle denkbaren Vortheile gehen auf sie über, während die Nachtheile unsern Wohlstand für immer vernichten. Ich verkenne das Gewicht dieser Rücksicht nicht, unternehme aber nichtsdestoweniger in Kürze die Prüfung dieser Vortheile, dieser Nachtheile.

Unsere Culturinteressen dürften durch die jenseitige Bahn allerdings bedroht werden. Aber werden sie es minder, wenn auch wir die Eisenbahn besitzen? Gesetzt, die jenseitige Bahn kömmt zu Stande, und bis jetzt läßt nichts vermuthen, daß sie nicht zu Stande kömmt, — so wird sich Alles ihr zuwenden, was ihr mit Vortheil zugewendet werden kann, nämlich alle jene Güter, welche für Frankreich bestimmt sind, und etwa, was bedenklicher erscheint, jene Handelsgegenstände, welche der Norden und das Meer der Schweiz und Italien zuführen. Wird es aber in unserer Macht sein, dies zu hindern, selbst wenn auch wir eine Bahn besitzen?

Welche Mittel hat Frankreich nicht in Zollconcessionen sich die Schweiz innig zu verbinden, was bei uns weit größere Schwierigkeiten bietet! Aber es ist nicht allein die Concurrenz des Betriebs der Bahn, es ist der Doppelbau schon, der unsern bäuerlichen Verhältnissen gefährlich werden kann. Betrachten Sie, durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren, die große Zahl von Arbeitern, welche diese riesenhaften Unternehmungen nöthig machen, die mannigfaltigen andern Gegenstände, welchen menschliche Kräfte zugewendet werden, und zugewendet werden sollen, so ist die nothwendige Folge dieser Verhältnisse im glücklichsten Falle eine für den Ackerbau sich auf bedenkliche Weise steigernde Erhöhung des Arbeitslohnes, die in ihrer Wechselwirkung auf die Produkte zwar einen höhern Preis derselben, aber zuletzt immerhin Verlegenheiten und Nachtheile für den Landmann herbeiführen wird.

Sind die Erfolge für eine Bahn problematisch, so dürfte der Fall einer doppelten auf beiden Ufern des Rheins jeden Zweifel über ihr Gedeihen lösen.

Es gibt gewisse natürliche Verhältnisse, welche der menschliche Wille nur schwer besiegt, und wenn er sie besiegt, sind die Früchte nicht stets erfreulich, die er davon erndtet. Die beiden concurrirenden Ufer des Rheins, so vielfach durch die Natur vereint, durch die Menschen getrennt, bieten zu dem Zwecke der Eisenbahnen umgekehrte Verhältnisse dar.

Wo die höhere Gunst der Lage auf einer Seite beginnt, hört sie ungefähr auf der andern Seite auf.

Was wir auf unserer Seite mit größeren Opfern in Jahren zu erringen hoffen, das strebt man in diesem Augenblick jenseits des Rheins jetzt schon mit äußerster Thätigkeit in kürzester Frist, und wahrscheinlich verhältnißmäßig viel geringerer Anstrengung zu erreichen. Ich glaube an den festen Willen der Regierung, die ganze Bahn bis Basel fortsetzen zu wollen, ich glaube aber auch an die Macht der Verhältnisse, welche diese Fortsetzung Thatsachen gegenüber hindern wird.

Wenn ich mithin in dem Bau der Eisenbahn keine entschiedenen Vortheile für unsere Urproducenten erkennen kann; wenn ich selbst die Interessen unseres Kleinhandels in einem gewissen Sinne wenigstens dadurch nicht gefördert sehe; wenn ich in dem finanziellen Sein des Unternehmens Gefahren für den Wohlstand des Landes besorge; wenn ich glauben muß, daß die große und mir besonders werthe Hälfte des Landes factisch selbst der denkbaren Vortheile der Bahn entbehren dürfte, und mithin positiven und negativen Verlusten ausgesetzt wäre, so erwarten Sie, durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren! nach diesen Prämissen eine entschiedene Ansicht gegen die Eisenbahn? Nein, durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren! Ich möchte

dieses ungeheure Element neuerer Kräfte nicht unbedingt von der Hand weisen, aber ich wünschte nicht, unser gesammtes Staats- und Volksleben, unser Staats- und Volkswohl gewissermaßen an diesen Dampf gepreßt, an dieses Eisen geschmiedet zu sehen, bedroht, unterzugehen mit dem Beginnen.

Ich liebe das Klare, das Bestimmte, ich wünsche nicht Alles in das Staatsleben gezogen zu sehen; mir bangt vor dem Erstarren in dem eisigen Gewande des Staatszwangs, ich liebe den Geist der Associationen, das kräftige Leben der Individuen.

Wenn ich Eingangs meiner Rede der Absicht der Regierung dankend erwähnte, daß sie das Unternehmen dem Wucher der Agiotage entzog, so glaube ich nach Obigem in keinen Widerspruch mit mir selbst zu fallen, indem ich mir vorbehielt, andere Rücksichten geltend zu machen, welche für oder gegen die Uebernahme des Baues der Eisenbahn von Seite des Staates sprächen.

Die Absicht der Regierung ist gewiß löblich und rein; doch dürfte die Frage an ihrer Stelle sein: nachdem so viele Gründe besorgen lassen, das Unternehmen fordere nicht direct die Hauptinteressen der großen Mehrheit unserer Landesbewohner, während die Last sie alle direct träfe, würden Recht und Billigkeit wohl erheischen, ihnen diese Last dennoch aufzulegen, wenn dieser Gefahr dadurch ausgewichen werden könnte, daß man das Unternehmen der vielleicht glücklicheren Ausführung von Privaten überließe?

Frankreich und Belgien haben in Bezug auf Actienvereine die empfindlichsten Erfahrungen gemacht; England, das man so häufig als Musterbild vorhält, wie viel Großes verdankt nicht England seinem Associationsgeiste! Ist England vielleicht nicht gerade deshalb groß, weil sein inneres Staats-

leben so beschränkt, so einfach ist, mit dem Leben, wie wir es stets immer mehr auszubilden streben, in directem Widerspruch erscheint!

In Belgien erblicken wir das Actienwesen in dem Augenblicke entwickelt, in welchem sich dort eine Bank gegründet hatte.

Dieser Zeitpunkt fällt in das Jahr 1824—25, ein Moment, der beachtet werden muß, da er auch für Frankreich wichtig ist; es war der Augenblick schwindelnder Unternehmungen, herbeigeführt durch einen bis dahin nicht gekannten Höhepunkt materiellen Wohlbefindens. Die Rückwirkung gab sich in den Jahren 1826 und 1827 kund.

Die Schwankungen der folgenden Jahre bis auf unsere Tage waren mit nothwendiger Veränderung in dem Besitzstand der Einzelnen verbunden.

Die Gewinnsucht ward aber rege erhalten, ein unbegränztes Vertrauen bestand, die Gelegenheit in einem ungeheuer belebten Umlauf der Capitalien gegeben und durch die Börse belebt, somit der Gefahr des Actienbetrugs ein freier Lauf geöffnet, es war dies eine Krankheit, ein unnatürlicher Zustand, der auch nur vorübergehend wirken kann, weil jedem Uebel ein Heilmittel irgend einer Art entsprechen muß. Sollten die Staats- und Volksökonomen kein Mittel zu finden wissen, welches diesem Uebel steuert, die Vortheile der Verbindungen sichert, während es im gegebenen Falle die Gefahren der Speculation von der Gesammtheit abwendet?

Würden aus diesem versammelten Kreise keine Vorschläge hiezu sich ergeben, so müßte ich allerdings der Aussicht entsagen, meine Hoffnungen verwirklicht zu sehen.

Es ist der Finanzplan zu dem Unternehmen selbst auch, der meine Besorgnisse theilweise rege macht.

Die in Aussicht gestellte Wahrscheinlichkeit, die Mittel ohne Opfer zu erhalten, welche unsere Finanzkräfte übersteigen, ist erfreulich, und ich möchte sogar nicht behaupten, daß eine jährliche Summe von 6 bis 700,000 fl. als Zinsbetrag des nöthigen Capitals die Vortheile zu theuer erkauften, welche ihre Vertheidiger von der Bahn erwarten. Aber abgesehen von der Erreichung dieser Vortheile, ist in Bezug auf die Summe selbst ein doppelter Rechnungsfehler denkbar. Wird einmal die Bausumme den Voranschlag nicht übersteigen? Wie schwierig hat sich überall die Kostenberechnung gestaltet, und wie sehr wichen in den meisten Fällen die wirklichen Kosten von den Ueberschlägen ab?

Wirken hier auch nicht so viele Verhältnisse ein, welchen voraussichtlich keine Rechnung getragen werden kann? Material, Terrainbeschaffenheit, Arbeitslohn, besonders in dem Fall vieler concurrirenden Arbeiten! Es liegt sodann eine Reihe von Jahren zwischen dem Beginn des Unternehmens und seiner Vollendung. Der Zinsbetrag ist heute nicht bedeutend; wird er so bleiben? wird er sich nicht steigern? Wie vielen Wechselfällen sind wir blosgestellt, wie lähmen sich denkbar unsere Kräfte, bis der Augenblick eintritt, der einige Klarheit über die Wirkungen des Unternehmens verbreiten wird!

Die Darstellung der Frage von den Bänken der Regierung löst sich in die einfachen Worte auf: Bis zu dem Beginn der nächsten Budgetperiode bedürfen wir 2,200,000 fl. (die zweite Kammer erhöht die Summe im Interesse des Oberlandes auf vier Millionen). Wir glauben mit Hülfe der Zehntschuldentilgungskasse, wenn die Ablösung nicht ärarischer Zehnten nicht allzu rasch vor sich geht, zu reichen.

Für das Weitere wird der nächste Landtag sorgen.

Diese stoische Ruhe, welche vorerst vier Millionen auf weit-

aussehende Plane verwendet, und die weitere Sorge der Zukunft überläßt, beruhigt mich nicht. Und wie? sind diese vier Millionen erst verwendet, und ungünstige Wechselfälle bedrohten uns mit ihrem Verluste!

Ist es weise, ist es recht, von Periode zu Periode, ohne einen bestimmten Plan, ohne eine Art von Sicherheit sich in ein Unternehmen einzulassen, bei welchem schon dieser Anfang fürchten läßt, die ökonomische Seite, da man aus dem öffentlichen Beutel schöpft, werde nicht stets betrachtet werden?

Ich wende meine Blicke auf das Nachbarland. Die Regierung hat Gesetzentwürfe vorgelegt, welche den Anfang zu einem großen Eisenbahnsystem bilden.

Auch sie verlangen eine Summe von nicht wenigen Millionen. Die Regierung wurde von einem ihrer Glieder sogleich aufgefordert, ihr ernstes Augenmerk auf die Vollendung des Systems zu richten, um zu erkennen, inwieferne diese das Maß der Kräfte nicht überbiete.

Prüfen auch wir mit Ernst, nicht ob wir den Anfang, sondern ob wir das Ende des großen Unternehmens zu tragen vermögen.

Staatsrath Nebenius: Durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren! So reichhaltig der Stoff ist, den die Eisenbahnfrage darbietet, so möchte es selbst einem weit besser Unterrichteten, als ich zu sein glaube, sehr schwer fallen, irgend etwas Erhebliches im Allgemeinen darüber zu sagen, wenn er darauf verzichten will, zu wiederholen, was in unzähligen Schriften, was in der andern Kammer in ausführlichen und gründlichen Berichten und in den öffentlichen Verhandlungen, oder was in dem lichtvollen und gehaltreichen Berichte der verehrlichen Commission dieser hohen Kammer, so wie den Vorlagen der hohen Regierung bereits gesagt worden ist. Ich enthalte mich

daher billig aller allgemeinen Betrachtungen über die Natur und die Vorzüge des neuen Communicationsmittels, dessen Einführung im Großherzogthum die vorliegenden Gesetze bezwecken.

Ich will mich im Wesentlichen darauf beschränken, Ihnen, durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren! einige Bemerkungen über den Gang, den diese Angelegenheit im Großherzogthum genommen, vorzutragen, weil ich hierin ein schickliches Mittel erblicke, zugleich den Gesichtspunkt zu bezeichnen, unter dem ich die Lösung der Eisenbahnfrage in unserm Vaterlande betrachte, und das Benehmen der hohen Regierung in dieser, die wichtigsten Interessen des Landes berührenden Angelegenheit zu charakterisiren.

Ich thue dies von diesem Sitze aus, weil ich mich hier in einer freieren Stellung befinde.

Es sind bereits fünf Jahre verflossen, seitdem ein badischer Bürger zuerst in ausführlicher Schrift auf die überaus günstige Beschaffenheit der Rheinebene zur Anlegung einer großen Eisenbahnlinie aufmerksam machte, und die Vortheile, welche eine von Mannheim bis Basel laufende Bahn dem Lande verspreche, mit lebhaften Farben schilderte.

Die patriotische Anregung eines großen Planes fand bei der Regierung wie bei dem Publicum sogleich eine prüfende Theilnahme; die Regierung that indessen vor der Hand keinen Schritt, der auf die Realisirung eines solchen Planes abzielte.

In der That konnte man nicht wünschen, daß das Großherzogthum in irgend einer Weise die Gefahren eines Versuches trage, welche mit einer Unternehmung verbunden schienen, die in solcher Ausdehnung noch in keinem andern Lande gewagt worden war.

Auch war es nicht räthlich, die Eifersucht der Nachbarn anzuregen.

Die Regierung blieb so weit entfernt, irgend eine Speculation zu ermuthigen, daß sie Gesuche ablehnte, welche lediglich die Vornahme einer Voruntersuchung auf Staatskosten bezweckten, um dadurch die Bildung einer Gesellschaft von Unternehmern zu befördern.

Als im Jahr 1835 in den Nachbarländern eine wachsende Theilnahme für ähnliche Unternehmungen sich zeigte, als sich auch in unserem Lande Vereine bildeten, fremde und einheimische Unternehmungslustige sich darstellten, in deren Persönlichkeit und bekannten Vermögensverhältnissen alle wünschenswerthen Bürgschaften gefunden werden mußten — erst dann beschloß die Regierung, die nicht unbedeutenden Kosten aufzuwenden, welche die zur gründlichen Beurtheilung der Frage erforderlichen Untersuchungen voraussichtlich in Anspruch nahmen.

Sie entsprach dadurch zugleich einem Wunsche der Kammern, die auf dem Landtage von 1835 wie bereits im Jahr 1833 diesem Gegenstande ihre besondere Aufmerksamkeit zugewendet hatten.

Die im Januar 1836 begonnenen technischen Untersuchungen lieferten bereits nach 3—4 Monaten ein Resultat, das zwar später noch vervollständigt wurde, und in einer Umarbeitung uns vorliegt, aber damals schon allen Forderungen entsprach, die man an eine technische Vorarbeit zum Zwecke der Entscheidung der Hauptfrage nur machen konnte.

Aus allen Theilen des Landes wurden nun sachkundige Männer berufen, welchen diese Arbeiten mitgetheilt wurden, und die nach sorgfältiger Berathung mit den Commissarien der Regierung und mit diesen im Einverständniß darauf an-

trugen, daß das Project nicht bei Seite gelegt, sondern alle Vorbereitungen zur Ausführung desselben, und zwar auf Staatskosten, getroffen werden möchten.

Die Regierung enthielt sich, nun eine Concession, deren Ertheilung erwartet worden war, zu bewilligen, sie ordnete die weitern technischen Arbeiten zwar an, theilte den Mitgliedern die Berichte des Comité's und des technischen Ausschusses auf dem Landtage von 1837 mit, machte ihm aber keine Vorlage.

Als einzelne Stimmen hier, wie in einem benachbarten Saale, aus Besorgniß, das Ausland möchte uns zuvorkommen, für eine baldige Entscheidung sich aussprachen, erklärte die hohe Regierung zum Voraus ihre Bereitwilligkeit, zu solchem Zwecke einen außerordentlichen Landtag zu berufen.

Unmittelbar nach dem Schlusse des Landtags bildete sich wirklich jenseits des Rheins eine Gesellschaft, um den Bau einer Bahn von Basel nach Straßburg zu unternehmen; bald darauf erhielt man die Kunde von der bevorstehenden Bildung weiterer Vereine, welche die Fortsetzung jener Bahn bis an die Rheinschanze beabsichtigen.

In dieser Lage der Sache wurden wir einberufen, in dieser Lage haben wir zur Entscheidung über die Anlage einer Eisenbahn mitzuwirken.

Es fragt sich nicht allein, welche Entscheidung nach allen Umständen jetzt noch übrig bleibt, sondern mit Recht stellen wir zu unserer eigenen Beruhigung, zur Beruhigung des Landes, welches wünschen muß, daß seine Angelegenheiten möglichst gut und glücklich verwaltet werden, die weitere Frage: wurde nichts versäumt, war früher etwa ein günstigerer Ausweg offen, würde der Entschluß, den wir jetzt zu fassen im Begriffe stehen, früher vielleicht nicht günstigere Folgen

gehabt haben? — Daß hier gar vieles auf Erfassung des rechten Momentes ankam, hat ein Redner der Regierung auf dem letzten Landtag eben so klar als kurz ausgesprochen.

Man hat seinen Ausruf: Wir haben die Hand am Puls der Zeit, ein stolzes Wort genannt; ich nenne es fast ein bescheidenes, jedenfalls ein glücklich gewähltes, um die Schwierigkeit der Lage treffend zu bezeichnen, in der sich die Regierung befand; denn es deutet auf eine Kunst, deren Priester schon vor mehr als 2000 Jahren ausriefen, und die heute noch klagend wiederholen: das Leben ist kurz, die Kunst ist lang, die Gelegenheit flüchtig, die Beobachtung trüglich, die Beurtheilung schwer.

Die Regierung hat nach meiner innigsten Ueberzeugung keine günstige Gelegenheit, die Interessen des Landes wahrzunehmen, sich entschlüpfen lassen, sie hat richtig beobachtet, richtig geurtheilt, den rechten Moment für das rechte Mittel erfaßt, in keinem Stadium der Entwickelung der großen Angelegenheit auch nur die Besorgniß einer lethargischen Unthätigkeit eingeflößt.

Kein Zweifel, daß zur Ertheilung einer Concession der Augenblick, in welchem die vortheilhaftesten Bedingungen erlangt werden konnten, unbenützt vorüberging, ich meine jene Zeit, in welcher sich von Westen her unter dem europäischen Publicum ein wahres Eisenbahnfieber vorbereitete, das in seiner Heftigkeit und in seinen raschen Fortschritten mit der von Osten hereingebrochenen Krankheit zu wetteifern schien. Gerade in diese Periode fielen die angeordneten Untersuchungen über die Räthlichkeit einer solchen Unternehmung für das Großherzogthum. Frei von vorgefaßten Meinungen, das Auge gewaffnet gegen den blendenden Schein einzelner großen Erfolge, legte man ruhig und kalt den gleichen Maßstab an unsere Verhält-

nisse und an die jener Länder, wo die Erfahrung bereits günstige oder ungünstige Resultate geliefert hatte. Man sonderte sorgfältig, was der Berechnung fähig und was ihr widerstrebt, man suchte aus der Erfahrung allgemeine Thatsachen zu abstrahiren, und die speziellen Thatsachen, die darnach für die Beurtheilung der Sache als wesentlich erschienen, so gut wie möglich zu eruiren.

Sie kennen das Ergebniß dieser Untersuchung; wenn man unsere Verhältnisse und Zustände und die jener Länder und Localitäten, wo bereits Versuche gemacht worden waren, in allen jenen Beziehungen, welche man als erheblich für den Erfolg einer Unternehmung betrachten muß, hier und dort vergleichend überschaute, und aus der Verschiedenheit der Ursachen auf die wahrscheinliche Verschiedenheit der Wirkungen schloß, so konnte man den Bau einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel nicht anders als für ein sehr gewagtes Unternehmen erklären.

Selbst diese offen dargelegte und ausführlich entwickelte Ansicht würde aber die Unterzeichner nicht zurückgeschreckt haben. Hätte die Regierung diese Gelegenheit nun nicht benützen sollen? würde sie nicht dem Lande ohne alle Gefahr für die Staatskasse die Vortheile dieses Communicationsmittels verschafft haben, und wäre dieser Vortheil nicht dem Lande verblieben, wenn auch die Actionaire ihr ganzes Capital verloren, und der Ertrag nur die Kosten des Betriebs und des Unterhalts der Bahn gedeckt hätte? Ja! dieser Vortheil konnte errungen werden. Allein eine Regierung, die, wie die unsrige, ihre ganze Stärke aus der moralischen Basis zieht, auf die sie sich gestellt hat, wollte und konnte nicht so handeln. Sie konnte und durfte einen Moment der Verblendung des Publicums nicht auf solche Weise benutzen.

Die vervielfältigten Nachfragen von auswärtigen Plätzen nach Actien, deren Ausgabe man erwartete, waren ganz geeignet, den Wetteifer inländischer Unterzeichner anzuregen und gar viele zu Speculationen zu veranlassen, die ihre Kräfte überstiegen.

Auch die Ungewißheit, die in manchen Beziehungen über dem Einfluß schwebt, den die Unternehmung auf die Interessen einzelner Klassen und Localitäten auszuüben geeignet ist, gestattete ihr nicht, durch eine Concession die Mittel aus der Hand zu geben, welche die Verwaltung und die Art des Betriebs der Eisenbahn nach den Umständen darbieten könnten, um vorübergehende Störungen und empfindliche Nachtheile, selbst mit Opfern im Ertrag, wie es einer wohlwollenden Regierung ziemt, zu beseitigen oder minder schmerzlich zu machen. Unter den mannigfaltigen ungünstigen Wechselfällen aber, welche eine Concessionsertheilung erblicken ließ, konnte einer für sich allein schon als entscheidend gelten, jener nämlich, welcher die Interessen des Oberlandes compromittirte, und dessen im Berichte des Großherzoglichen Eisenbahncomité's gedacht ist. Doch ich enthalte mich der mannigfaltigen übrigen Gründe wiederholt zu gedenken, welche von Ertheilung einer Concession abmahnten. Die Regierung hat die Verantwortlichkeit der Verweigerung übernommen, und das ganze Land hat sie freigesprochen.

War aber nicht sogleich im Anfang des letzten ordentlichen Landtags der Bau auf Staatskosten zu beschließen, konnte man durch solchen Beschluß und durch das Beginnen der Arbeiten das Entstehen einer jenseitigen Concurrenz nicht zu beseitigen hoffen?

Indem ich mich zu dieser Frage wende, muß ich vor Allem bekennen, daß eine Vertagung aller für das Rheinthal ange-

regten Projecte bis zu einem Zeitpunkt, wo anderwärts ausgeführte große Eisenbahnlinien bestimmte Erfahrungen darboten, mir wünschenswerth schien.

Allein hier war keine Wahl gegeben. Man wußte, daß Capitalien zu solcher Unternehmung disponibel und angeboten waren; wie diesseits die untere Strecke bis Straßburg, so war jenseits die obere günstiger, und bei solcher Vertheilung der Interessen kein allseitiger Verzicht zu erwarten.

Noch ehe sich jenseits eine förmliche Gesellschaft gebildet hatte, mußten wir sie als in sichere Aussicht gestellt betrachten. Die Folgen einer jenseitigen Unternehmung lagen auf flacher Hand. Ruinirten sich auch die Actionaire, so blieb, was sie gebaut, dem Verkehre gewonnen, wenn er auch nur die Betriebs- und Unterhaltungskosten zu bezahlen vermochte. Wir konnten nicht, wie man uns aus weiter Ferne zurief, ruhig zusehen, wie unsere Nachbarn ihre Capitale vergeuden.

Schon hatte uns der französische Canal unsere Wasser- und Landtransporte auf der Strecke von Straßburg nach Basel geschmälert. Eine von Basel bis Straßburg und von da bis zur Rheinschanze laufende Bahn drohte uns mit weit empfindlicherem Verlust.

Unsere, nicht die jenseitigen Straßen belebten bisher die zahlreichen Reisenden, welche von Frankfurt, vom Unterrhein und dem Norden nach Straßburg, nach der Schweiz und Italien, oder aus diesen Ländern kommend, dorthin gingen; ihr Ausbleiben mußte unsere Poststraßen veröden, den zahlreichen Städten des Landes und allen Gewerben, welche von den Reisenden Nutzen ziehen, ihren Erwerb schmälern; dazu kam der Verlust, den die Postadministration erleiden mußte, die Verminderung des Ertrags der Eilwagen gerade auf der fruchtbarsten Route, welche nicht nur ein erhebliches reines

Einkommen gewährte, sondern auch die Seitenroute nährte, ihre Deficits deckte, endlich die Ableitung der Briefpost und eine noch empfindlichere Verkümmerung des Ertrags der Briefposttaxen.

Der Bau einer Eisenbahn auf Kosten des Staats schien unter solchen Umständen als eine Maßregel der Abwehr unleidlicher Verluste geboten. Dieß war schon im Frühjahr 1837, schon im Sommer 1836 klar. Und damals schon wurde, wie gesagt, hier auf eine Entscheidung gedrungen.

Ich kehre nach dieser Digression zu meiner Frage zurück: konnte möglicherweise ein rascher Entschluß, den Bau einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel auf Staatskosten zu unternehmen, die Arbeiten sectionsweise zu vollenden, und den Bau so bald als möglich auf den untern fruchtbaren Strecken zu beginnen, konnte ein solcher Entschluß nicht vielleicht das Entstehen einer jenseitigen Concurrenz verhindern, bot er nicht einen günstigen Wechselfall dar? Man darf diese Frage bejahen. Man durfte auf ihre Bejahung gestützt schon auf dem letzten Landtage mit vollem Rechte wünschen, daß sogleich geschehe, was heute geschieht.

Allein! war damals von einer Vorlage der hohen Regierung der gleiche Erfolg zu erwarten, wie auf diesem außerordentlichen Landtage? Gewiß nicht! dieß haben die bisherigen Verhandlungen überzeugend dargethan. Es bedurfte in der That der, in der Zwischenzeit eingetretenen Ereignisse, um alle Meinungen zu vereinigen, um die Zweifel über die Ausführung des Baues durch den Staat oder eine Gesellschaft zu lösen, um die Bedenken gegen die Anlegung einer Eisenbahn überhaupt zu heben, und die Nothwendigkeit der Maßregeln in ein klareres Licht zu stellen, und jeden Votanten in die Lage zu setzen, seine Stimme mit dem Grade beruhigender

Sicherheit zu geben, der in solcher großen wichtigen Angelegenheit sehr erwünscht sein muß. Auch der Regierung, Durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren! muß diese fast einhellige Zustimmung, die in der zweiten Kammer erfolgte, und die ich auch hier im Hinblick auf den trefflichen Commissionsbericht erwarte, zur Beruhigung dienen. Die Regierung muß auf solche Einhelligkeit aber in dieser Sache einen höhern Werth setzen, nicht allein wegen ihrer Wichtigkeit, sondern hauptsächlich wegen der Schwierigkeit der Berechnungen über die wahrscheinlichen Erfolge der großen Maßregeln. In der Handelssache, die sie an Wichtigkeit übertraf, wenigstens ihr daran nicht nachstand, konnte ihr eine geringe Majorität genügen, denn sie hatte für die Berechnungen über die Wirkungen des Vereins in allgemeinen Wahrheiten und in besonderen Thatsachen eine feste Grundlage; sie war eines glänzenden Erfolgs gewiß; hier ist sie es nicht. Jene Beruhigung darf ihr aber um so theurer sein, weil sie, um zu dem, was sie will, was sie ernstlich und kräftig auszuführen gesonnen ist, die Zustimmung der Kammern zu erlangen keine Schwierigkeit verhehlt, weil sie, um auf ihre Meinung zu wirken, nichts in einem günstigerem Lichte, als sie es wirklich sah, dargestellt hat, den Grundsätzen getreu, die sie in allen Verhandlungen leiten.

Noch muß ich erinnern, daß in der Zwischenzeit vom Beginnen des letzten Landtags bis jetzt für die Beschleunigung des Vollzugs keine Zeit verloren ging; daß, wie die uns gemachten Vorlagen bezeugen, die technische Behörde ihre Arbeiten ununterbrochen fortsetzte, und durch den glücklichen Abschluß des Vertrags mit der Großherzoglich Hessischen Regierung und der Stadt Frankfurt eine wesentliche Vorbedingung unserer Bahn erfüllt wurde, die früher festzustellen, nicht von unserer Regierung abhing.

Endlich ist zu erwägen — und dieß allein ist schon entscheidend — daß die Erfahrung den Zweifel, ob unser Entschluß eine auswärtige Concurrenz abzuhalten vermöge, wirklich gelöst hat. Die jenseitigen Unternehmer konnten das Ergebniß des gegenwärtigen außerordentlichen Landtages mit Sicherheit voraussehen; sie konnten zeitig genug noch zurücktreten, und sie haben es nicht gethan.

Somit darf ich mit voller Ueberzeugung wiederholen, die Regierung hat, ihre Hand an den Puls der Zeit legend, richtig beobachtet, keine Gelegenheit, die Interessen des Landes wahrzunehmen, versäumt, für die rechte Maßregel den rechten Moment erfaßt.

Der Bericht der verehrlichen Commission giebt mir nun noch zu einigen Bemerkungen Veranlassung.

Ich freue mich, daß die Hoffnungen Ihrer Commission, so wie der Commission der zweiten Kammer, für den Erfolg unserer Unternehmung noch günstiger sind, als sie nach den Vorlagen der Regierung erscheinen.

Ich will so wenig wie der Herr Berichterstatter Vermuthungen über die künftige Frequenz wagen.

Meine Ueberzeugung ist, daß die Bahn ihre hauptsächliche Nahrung in dem Transport der Personen auf kurze Distanzen suchen muß.

Der Satz, daß sich die Frequenz unter sonst gleichen Umständen im umgekehrten Verhältnisse mit den Entfernungen, und im geraden mit der Bevölkerung der Orte richtet, fließt aus der Natur der Sache. Die Verschiedenheit der Productionen in dem Bereiche der Eisenbahnen, und der Lebhaftigkeit des allgemeinen Handels in der Richtung der Bahnlinie, überhaupt alle Verhältnisse, welche Geschäftsverbindungen zwischen verschiedenen Orten erzeugen, sind das zweite

Moment. Darnach muß man hauptsächlich die Städte ins Auge fassen, die theils unter sich in einem lebhaften Verkehre stehen, theils einen lebhaften Verkehr mit der ländlichen Bevölkerung in der Nähe unterhalten. Nicht ohne Einfluß bleibt die Verlängerung der Bahnen auf die Frequenz der einzelnen Theile derselben; aber schwerlich möchte er auch unter günstigen Umständen so bedeutend sein, als ihn Manche sich vorstellen; die Zahl der Personen, die weite Reisen auch bei sehr erleichterter Communication unternehmen können, ist im Verhältniß zu der Frequenz, welche eine Eisenbahn verlangt, nirgends sehr groß.

In unserem Lande wird die Bahn zwischen Heidelberg und Mannheim, die zusammen eine Volksmasse von ca. 36000 Seelen haben, bei einer Entfernung von 4¼ Stunden die besten Resultate liefern. Nimmt die Bahn von Mannheim bis Karlsruhe Bruchsal mit auf, so berührt sie auf dieser Strecke eine städtische Bevölkerung von ca. 71 — 72000 Seelen. Aber da die Distanz über 3½ fach größer ist, wird die Frequenz für diese ganze Bahnlänge ohne Zweifel geringer ausfallen.

Von Mannheim nach Offenburg und Straßburg verbindet die Bahn auf 28 Stunden einschließlich der ihr (wie z. B. Baden) nahe liegenden Städte, ohne Straßburg, eine städtische Bevölkerung von ca. 100,000 und einschließlich Straßburgs von 150,000, von Offenburg bis Freiburg aber nur eine städtische Bevölkerung von ca. 32000 und einschließlich der Bevölkerung von Straßburg von ca. 82000 Seelen, sofort von Offenburg bis Basel im Lande von 38000 und einschließlich der Städte Basel und Straßburg von ca. 105,000, wobei aber in dieser Richtung (der südlichen) Straßburg nicht hoch anzuschlagen ist.

Werfen wir unsern Blick auf die Fortsetzung unserer Bahn in nördlicher Richtung, so sehen wir durch sie und die Seitenbahn bis zur Ausmündung des Mains in den Rhein, Frankfurt nebst dem ganz nahen Offenbach mit Mainz, Wiesbaden, Darmstadt, Mannheim und Heidelberg verbunden, die allein zusammen über 160,000 Einwohner zählen, zu welchen aber die nicht unbeträchtliche Bevölkerung der kleineren Städte an der herrlichen Bergstraße kommt. Sie wird überdieß den Vortheil genießen, daß die Reisenden von zwei südlich laufenden Eisenbahnen ihr zuströmen. Wir betrachten es als einen günstigen Umstand, daß gerade die Theile der großen Bahn, die mehrere Territorien durchschneiden, und schon deshalb der Privatindustrie überlassen werden müssen, vortheilhaftere Verhältnisse darbieten.

Ungleich ungünstiger stellen sie sich für die von der Rheinschanze bis zu Lauter.

Im Ganzen darf man die Volksmenge aller Orte unseres Landes, welche die Bahn berührt, oder denen sie ganz nahe kommt, auf ca. 230,000 und einschließlich der Städte Straßburg und Basel nahe zu 300,000 Seelen annehmen.

Woher die Capitalien kommen werden, welche wir zu dem Bau bedürfen, beabsichtige ich nicht zu untersuchen; sie werden uns nicht fehlen; diese Gewißheit genügt mir. Jenen, welche uns fragen, wie mag ein kleiner Staat, wie das Großherzogthum eine so colossale Maßregel wagen? könnte ich auf zweifache Weise antworten.

Ich konnte, wie der verehrte Berichterstatter der zweiten Kammer über das Finanzgesetz gethan, auf die jetzt schon disponiblen Mittel, sodann auf eine Hülfsquelle, die sich die Gesetzgebung des Landes vorsichtig vorbehalten hat, und die ein Capital von fünf Millionen deckt, und auf ein weiteres Mit-

tel von zwei bis drei Millionen für den Nothfall hinweisen. Ich will dieß aber nicht thun, ich will, dem von den Regierungsbänken gegebenen Beispiel folgend, der Zukunft nicht vorgreifen, ich will nur im Allgemeinen von der Vergangenheit auf die Zukunft schließen. Ich will nur daran erinnern, daß wir im Laufe einer kurzen Reihe von Jahren für neue Straßen-Anlagen, für Hafenbauten und Flußcorrectionen einen außerordentlichen Aufwand von ca. 2½ Millionen decretirt haben, daß die ständigen neuen Bewilligungen für höhere Unterrichtszwecke, die neuen Dotationen oder Dotationserhöhungen für die Universitäten, die polytechnische Schule, die Gewerbsschulen und die höhern Bürgerschulen, die zum Besten der Volksschulen, Schulseminarien, des Blinden- und Taubstummen-Instituts, des landwirthschaftlichen Vereins, so viel betragen, als die Deckung der Zinsen und der Tilgungsfonds mindestens ein Capital von 3½ Millionen Gulden erfordert, und daß die ebenfalls ohne Erhöhung der Auflagen gewonnene Dotation der Zehntablösungskasse mit jenen beiden Summen vereinigt das veranschlagte Baucapital der Eisenbahn weit übersteigt. Unabhängig hievon fanden alle Zweige des öffentlichen Dienstes die Befriedigung ihrer in Folge der wachsenden Bevölkerung gestiegenen Bedürfnisse, und wurden weitere bedeutende Summen, allerdings zum Theil aus dem Grundstockvermögen, auf große Bauunternehmen verwendet. In Hinblick auf solche glückliche Resultate einer mit ungemeiner Geschicklichkeit geleiteten Finanzverwaltung dürfen wir ohne ängstliche Sorge der Zukunft entgegen sehen, selbst unter der Voraussetzung, daß die bessern Hoffnungen, welche Ihre verehrliche Commission, wie die der zweiten Kammer für einen genügenden Ertrag der Eisenbahnunternehmung hegt, nicht in Erfüllung gehen. Jedenfalls werden

indirecte Vortheile gewonnen sein. Auch die möglichen glänzenden Erfolge weit ausgedehnter Eisenbahnverbindungen dürfen in die Wagschale gelegt werden. Sie sind es, bei welchen eine lebhafte Phantasie am liebsten verweilt.

Ich will mich nicht lange auf diesem hinlänglich ausgebeuteten Gebiete aufhalten, nur der schönen Hoffnung kann man nicht oft genug gedenken, die ein großes System von Eisenbahnen für die Befestigung des allgemeinen Friedens der europäischen Völker erregt. Der Berichterstatter der zweiten Kammer hat in seinem geistreichen Vortrage über die Geldmittel unsere Eisenbahn eine Tochter des Friedens genannt; die Fortdauer des Friedens wird ihr, wir wollen es hoffen, zahlreiche Schwestern geben, die sich freundlich die Hand reichen, um im gemeinsamen Dienst die Verbindungen der Länder und Völker zu vervielfältigen, ihre geistigen und materiellen Interessen inniger zu verflechten. Dankbare Töchter, ihrer Abkunft eingedenk, werden sie die Zugänge zum Tempel des Janus sorgfältig hüten, damit seine Thore sich nie wieder öffnen, und in diesem Berufe sich des mächtigen Beistandes unzähliger Freunde erfreuen, des Beistandes aller Derer, die sie sich durch ihre Wohlthaten verbunden, so wie jener, welche von ihnen die Vergütung für unermeßliche Capitalien erwarten.

Geh. Rath Beeck: Durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren! Der heutige Tag gehört gewiß zu den bedeutungsvollsten und wichtigsten von allen, welche je diese hohe Versammlung zur Berathung und Beschlußfassung über die ihrer Mitwirkung verfassungsmäßig unterliegenden Angelegenheiten unseres Vaterlandes in diesem Hause vereinigt haben.

Der Gegenstand, welcher in diesem Augenblicke zu unserer Begutachtung und Abstimmung von der hohen Regierung uns

vorgelegt worden ist, verdient wohl die ernsteste, allseitigste Erwägung und Betrachtung seiner großen, unabsehbaren Folgen wegen, welche derselbe in seiner wohl nicht unwahrscheinlichen weitern Fortbildung nicht nur auf die nächste Gegenwart, sondern vielmehr auch auf eine entfernte Zukunft für den gesellschaftlichen Verband der Menschen, wie der Staaten, ja der Länder selbst bis in seine einzelnsten Beziehungen ausüben wird.

Der geehrte Redner, welcher zuerst gesprochen, (Frhr. v. Andlaw) hat in seiner wohlgesetzten Rede dieser Folgen hauptsächlich nur in soweit sie die materiellen Interessen unseres Landes zunächst berühren, gedacht; ich will die Antwort hierauf mit dem geistreichen Redner, der unmittelbar vor mir gesprochen, unserm Herrn Berichterstatter überlassen.

Aber auch die geistigen Interessen glaube ich bei dieser wichtigen Frage in die Wagschale legen zu müssen, denn die sorgsame Pflege dieser darf wohl niemals aus den Augen gelassen werden, mag auch der für den ersten Anblick nur materielle Zweck des neuen Unternehmens, welches wir ins Leben zu führen im Begriffe stehen, einen großen Theil der demselben gewidmeten Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen, und es vielleicht von Manchen im Augenblicke übersehen lassen, daß dasselbe auch hauptsächlich ein großes, wichtiges, neues Mittel zur Belebung und Förderung der höhern Ausbildung des menschlichen Geistes, zur Erweiterung und Hebung des menschlichen Ideenkreises ist.

Ich will die Ehre haben, einige allgemeine Betrachtungen der hohen Kammer hierüber vorzutragen.

Die Geselligkeit ist das große Mittel, die mächtige Hebelkraft für die Ausbildung und Vervollkommnung aller Kräfte, der moralischen, physischen und intellectuellen; wechselseitige Annäherung ist die Grundbedingung des Bestehens und Ge-

deihens aller menschlichen Zustände; Abgeschlossenheit und Abgeschiedenheit hingegen kann nur höchst nachtheilig und hemmend im Einzelnen, wie im Ganzen auf die Ausbildung und Hebung der geistigen, wie der materiellen Interessen wirken. Es ist daher jede Beförderung, jede Erleichterung dieser wechselseitigen, gesellschaftlichen Annäherung als ein großer Gewinn, als ein segensreicher Fortschritt der Zeit zu betrachten; — um wieviel wichtiger, um wieviel erfolgreicher, um wieviel höher muß daher nicht eine Erfindung erscheinen, welche — ich möchte fast sagen — jede Entfernung verschwinden macht, welche nicht nur einzelne Menschen, sondern ganze Nationen auf die leichteste, schnellste Weise in nahe, unmittelbare Berührung bringt? Welcher Umschwung in allen gesellschaftlichen Verhältnissen, durch den ungehinderten, unmittelbaren Austausch der Ideen, durch die eigene, unmittelbare Anschauung und Beobachtung der Sitten, Gebräuche und Einrichtungen fremder Staaten und Völker, durch besonnene, kluge Anwendung des Angeschauten und Erkannten auf die inländischen Zustände! Gewiß ein unverkennbarer Fortschritt, eine unverkennbare Annäherung zur hohen Bestimmung der Menschheit, bestehend in Vernunftmäßigkeit und Sittlichkeit.

Wenn schon die Buchdruckerkunst sich in dieser Beziehung sehr große Verdienste erworben hat, so kann doch wohl nicht geläugnet werden, daß die Eisenbahnen — wenn sie dereinst in ihrer allgemeinern Ausdehnung bestehen werden — mittelbar ebenso mächtig, in manchen Angelegenheiten vielleicht noch einflußreicher auf die höhere Ausbildung des Menschengeschlechtes wirken werden; denn das lebendig Wort, die lebendige Anschauung prägt sich weit tiefer und bleibender ein, gewährt in vielen Fällen größere Klarheit, als der todte Buchstabe und das todte Bild! Ich kann mich daher von

vornherein mit der von verschiedenen Seiten schon vernommenen Ansicht: es seien die Eisenbahnen wohl nur für uncivilisirte Staaten von hauptsächlichem Interesse, nicht einverstanden erklären, so lange nicht, als unserm Wissen, Wollen und Können überhaupt noch keine Gränzen gesetzt sind, und so lange nicht, als es eine ausgemachte Wahrheit bleibt, daß kein Mensch, kein Staat so hoch steht, daß er nicht vom andern in einer oder der andern Weise noch lernen könnte.

Ebenso wenig vermag ich die Besorgnisse zu theilen, welche man in anderer Beziehung gegen die Einführung der Eisenbahnen geltend machen möchte.

Die Nachtheile, welche man für die sittlich-moralischen Zustände der Menschen darin erblicken will, sind wohl nicht so groß, daß sie von dem mächtigen Einflusse des in jedem einzelnen Menschen wohnenden, wie in der Gesammtheit unverkennbar waltenden guten Principes nicht gewältigt und überwogen werden könnten. Viele besorgen nur immer die Verbreitung des bösen Princips, indem sie von allem Vertrauen auf die Kraft des Guten entblößt sind. Wer sich solchen trüben Gedanken hingibt, darf das Reisen überhaupt nicht als Bildungsmittel betrachten; er muß ihm in dieser Beziehung allen Werth absprechen, und es darf wohl auch vorausgesetzt werden, daß, wer sich der Eisenbahn bedienen will, um fremde Länder und Menschen kennen zu lernen, schon solche Grundsätze, solche reifere Lebensansichten haben wird, daß er sich nicht blindlings jedem Eindrucke seiner neuen Umgebungen in die Arme wirft und preisgibt. Auch ist es ja ein bekannter Satz, daß man wegen des möglichen Mißbrauches derselben eine Sache nicht aufgeben soll. Ich vertraue aber in dieser Beziehung auch ferner noch auf den festen, besonnenen, biedern, deutschen Charakter, der — es ist nicht zu verkennen — mit

manchem Fremden, das er auf den heimischen Boden schon verpflanzt, doch wohl hauptsächlich nur das Gute, das Wahre und Rechte gewählt hat.

Viele Beispiele zeigen unwidersprechlich, daß die Deutschen die auf Reisen in fremden Ländern erworbenen Kenntnisse und gesammelten Erfahrungen auch in moralischer Hinsicht zu ihrem Besten anzuwenden und zu benutzen wissen.

Also auch in Bezug auf die Sittlichkeit werden sich positiv gute Folgen äußern.

Aus demselben Grunde muß ich auch die Besorgniß von mir weisen, als könnte die deutsche Nationalität durch die Einführung dieses neuen Communicationsmittels zu Grunde gehen; — die Festigkeit und Geradheit des deutschen Mannes wird stehen bleiben, mag derselbe auch mit noch so vielen Nationen in Berührung kommen. Es wird vielmehr die richtige schöne Mitte zwischen Kosmopolitismus und Nationalität ins Leben treten, es wird das Einzelne in kräftiger Blüthe im großen Ganzen dastehen, und nur die schroffe äußere Abgränzung, nicht aber das Wesen selbst, die Individualität der Menschen wie der Nationen, verloren gehen.

Wer endlich die Besorgniß hegt, daß gewisse staatsgefährliche, ruhestörende Absichten durch die Einführung der Eisenbahnen gefördert werden könnten, der bedenke doch auch auf der andern Seite, wie leicht es einer wachsamen und klugen Regierung auch ebendadurch sein wird, ihrer edlen Bestimmung, solchen Umtrieben entgegen zu arbeiten, mit größerer Energie und Raschheit Genüge zu leisten, und in vielen Fällen durch schnelles, unvorgesehenes Einschreiten derartige Unternehmungen schon in ihrem Keime zu unterdrücken.

Ungeachtet all der Vortheile aber, welche ich mit der Einführung der Eisenbahnen im Allgemeinen verbunden sehe,

möchte ich dennoch dafür stimmen, daß die Entscheidung über die Errichtung einer solchen zunächst in unserm Lande noch für einige Zeit, bis der Kreis der Erfahrungen in dieser hochwichtigen Angelegenheit sich erweitert haben wird, ausgesetzt bleiben möchte; allein es ist allgemein bekannt, daß wir durch andere Verhältnisse zur unverschieblichen Ergreifung dieser Maßregel gedrängt sind; und somit stimme ich auch jetzt für die baldmöglichste Verwirklichung des großen Unternehmens, von welchem hier die Rede ist.

Geh. Hofrath Rau: Es ist das Privilegium eines jeden Berichterstatters, sich in der Discussion auf wenige Bemerkungen beschränken zu dürfen, indem seine Ansichten schon ausführlich im Berichte entwickelt sind. Ich begnüge mich daher, dem geehrten Redner, der zuerst über diesen Gegenstand das Wort ergriffen hat, (Frhr. v. Andlaw) Einiges zu erwiedern. Ich freue mich, daß die Bedenklichkeiten, welche von manchen höchst achtbaren Männern gegen dieses Unternehmen gehegt werden, auch in diesem Saale zur Sprache gebracht worden sind, denn bei einer so großen und so folgenreichen Maßregel muß man jeden Zweifel berücksichtigen und jedes, aus redlicher Absicht hervorgehende Bedenken achten, was am Besten dadurch geschieht, daß man sich mit ihrer Prüfung beschäftigt.

Ich will jedoch nur einige Punkte herausheben, die mir eine Widerlegung zu bedürfen scheinen, und die im Commissionsbericht nicht schon berücksichtigt sind. Der geehrte Redner hat besorgt, daß für den Absatz der Landeserzeugnisse, namentlich der rohen Stoffe, kein großer Vortheil zu erwarten sei. Ich bin vollkommen damit einverstanden, daß die Interessen des auswärtigen Handels, besonders des Transithandels, weniger

wichtig sind, als die inländische Production. Es liegt in der Natur der Sache, daß man im Voraus nicht bestimmt sagen kann, welches einzelne Erzeugniß des Ackerbaues oder der Fabriken mittelst der Eisenbahn einen bedeutend größern Absatz finden werde; allein man kann aus allgemeinen Erfahrungen, aus Thatsachen, die in der Natur des menschlichen Verkehrs liegen, die Beruhigung schöpfen, daß jede bedeutende Verminderung der Frachtkosten eine größere Consumtion und eine gesteigerte Production nach sich ziehen werde, und namentlich wird in unserm Rheinthale eine Verschiedenheit in den Preisen der Rohstoffe durch die häufigern Versendungen ausgeglichen werden. Da die Viehzucht zur Sprache gebracht wurde, so wird es nützlich sein, daran zu erinnern, daß gerade für diesen Zweig in Großbritannien die Eisenbahnen sich als sehr vortheilhaft erwiesen haben, indem die Thiere ohne bedeutende Transportkosten und ohne Abmagerung aus dem Stalle des Züchters in die Städte gebracht werden können. Es ist also auch für das Oberland in dieser Beziehung ein erheblicher Vortheil zu erwarten, der sich freilich auf den Transport nach Frankreich weniger erstrecken kann. Wenn die Hoffnungen, die man für den Weinabsatz hegte, noch nicht ganz in Erfüllung gegangen sind, so läßt sich doch mit Wahrscheinlichkeit vorhersagen, daß die größere Wohlfeilheit des Transports hiezu nützlich wirken wird; die untern Landesgegenden lernen mehr und mehr die, der Gesundheit sehr zuträglichen Oberländer-Weine schätzen, und kommt hiezu der leichte und wohlfeile Verkehr bei jeder Jahreszeit, so dürfen wir annehmen, daß eine Zunahme des Absatzes nicht ausbleiben werde.

Was die von dem nämlichen Redner befürchtete Erhöhung des Arbeitslohnes betrifft, so zieht diese, wenn sie wirklich

eintritt, durch den innern Zuwachs wie durch Zufluß von Außen in Kurzem eine Vermehrung der Einwohnerzahl nach sich, welche dann wegen der vergrößerten Consumtion auch einen höhern Preis der Bodenerzeugnisse bewirkt. Aenderungen in den Einrichtungen des landwirthschaftlichen Gewerbes in der Fruchtfolge u. d. gl. können allerdings nothwendig werden, der Landwirth ist aber ohnehin immer genöthigt, mit Hülfe von mercantilischen Erwägungen zu beschließen, was er bauen wolle, und es ist nicht zu bezweifeln, daß die oberländischen Landwirthe den zweckmäßigsten Weg finden werden, ihre Ländereien den geänderten Absatzverhältnissen gemäß gut zu benutzen. Die Vortheile der Associationen werden gewiß von Niemand in diesem Saale verkannt. Was sie leisten können, dieß zeigt das Beispiel von Belgien und Großbritannien. Auch bei uns sind schon solche größere Verbindungen mit zusammengelegtem Capitale entstanden, und ich darf nur an die bedeutenden Fabrikunternehmungen in dem nahen Albthale und an die Phönix-Assecuranz erinnern.

Es ist zu wünschen, daß zweckmäßig geleitete Verbindungen von Capitalisten zur Ausführung bedeutender Unternehmungen noch immer häufiger werden; aber wie alles Neue erfordert, daß man sich erst allmählig hineinfinde, so geht es auch hier. In der ersten Zeit, wo es noch an hinreichenden Erfahrungen gebricht, kann man noch nicht mit festem Schritte sich bewegen und muß manches Lehrgeld geben. Da nun erst nach dem Beitritt Badens zum Zollvereine eine Ermunterung zur Bildung solcher großer Unternehmungen entstand, so ist die Sache noch zu neu und es wäre nicht räthlich, ein so überaus großes Unternehmen, welches der Phantasie eine zu große Anlockung darbietet, und mächtig auf den Verkehr und das Nahrungswesen des ganzen Landes einwirkt, der Speculation

einer Gesellschaft zu überlassen. Nach diesen Betrachtungen scheint mir die Frage, ob der Staat den Bau ausführen oder ob das Unternehmen an eine Privatgesellschaft gegeben werden soll, gerade dem wenigsten Zweifel unterworfen zu sein, und die Commission hat sich auch ganz entschieden für den Bau auf Staatskosten ausgesprochen.

Schließlich muß ich diese Gelegenheit benützen, um, was eine häufige und unangenehme Pflicht der Berichterstatter ist, auf zwei Druckfehler aufmerksam zu machen, welche sich bei der Schnelligkeit, mit welcher der Druck des Berichts besorgt werden mußte, leicht einschleichen konnten.

Es ist Seite 33 unten statt „1000 Millionen Franken" zu setzen 100 Millionen Franken, und Seite 69 in der Mitte, in der 13ten Zeile von unten, muß es heißen recht kostbar statt „nicht kostbar".

Die allgemeine Discussion wird von dem durchlauchtigsten Präsidenten geschlossen, und zu den einzelnen Artikeln übergegangen.

Art. 1.

Großhofmeister v. Berckheim: Ich setze voraus, daß die Bezeichnung der verschiedenen Orte, über welche die Eisenbahn geführt werden soll, auf einer vorherigen Prüfung von Seite der technischen Behörde beruhe, durch welche es sich herausgestellt hat, daß durch diese Linie der mit der Eisenbahnerrichtung verbundene Zweck am schnellsten erreicht wird. Die Hauptrücksicht bei Anlage einer Eisenbahn ist, vom Punkt der Abfahrt an so schnell als möglich den Bestimmungsort zu erreichen; andere Rücksichten, ob die Bahnlinie an diesem oder jenem Orte vorbeiziehe, scheinen nur einer secundären Betrachtung würdig zu sein; und nur durch die Wahrscheinlichkeit

einer vielleicht ganz besonders starken Frequenz, wie dieß bei der Bahn von Kehl etwa der Fall sein dürfte, kann die vorzugsweise Berücksichtigung eines nicht als Hauptanhaltpunkt geltenden Ortes geboten sein. Die Rücksicht, dem einen oder dem andern Ort durch die größere Annäherung der Bahnlinie erhöhten Erwerb zuzuführen, dürfte sehr illusorisch sein, und sehr schwierige Consequenzen nach sich ziehen.

Generallieut. v. Stockhorn: Ich bin der entgegengesetzten Ansicht. Es sind hier zwei Gesichtspunkte ins Auge zu fassen, der technische und der volkswirthschaftliche; und ich habe das Zutrauen zu der hohen Regierung, daß sie gewiß darauf Rücksicht nehmen wird, diese beiden Gesichtspunkte soviel als möglich miteinander zu vereinigen. Allerdings ist die Schnelligkeit der erste Zweck der Eisenbahnen, allein da, wo man die Stunden nur nach Minuten zählt, ist auch ein kleiner Umweg nicht so wesentlich, daß man die volkswirthschaftlichen Rücksichten, selbst mit erhöhtem Kostenaufwande, nicht auch so sehr als möglich im Auge behalten sollte; es wird dadurch nicht nur dem Ertrage der Bahn, sondern auch den einzelnen Ortschaften selbst ein auch nicht ganz außer Rechnung zu belassender Vortheil wieder zugehen. Ich erkläre mich demnach für die unveränderte Annahme des Artikels.

Großhofmeister v. Berckheim: Ich habe nicht gegen den Artikel gestimmt, sondern nur die Bemerkung vorausgeschickt, daß ich erwarte, die genannten Orte werden nur nach genauer Prüfung und mit Zustimmung des Comité's in den Bahnzug aufgenommen worden sein. Ich muß mich indessen gegen den Vorwurf verwahren, als hätte ich das volkswirthschaftliche Interesse nicht im Auge gehabt.

Reg. Comm. Staatsminister Winter: Die Regierung hatte

in ihrer ursprünglichen Vorlage gar keinen bestimmten Ort aufgenommen, sondern nur Mannheim als Anfangspunct und die Schweizergränze als Endpunct aufgeführt. Diese Orte, wie sie nun hier genannt sind, wurden erst durch die Beschlüsse der zweiten Kammer eingeschaltet; in Folge von Ansichten und Befürchtungen, die ich hier nicht weiter ausführen will. Wir haben von Seiten der Regierung nichts dagegen einzuwenden gehabt, zumal da von dem technischen Comité eingeräumt wurde, daß, wenn man das Wort „über" nicht so genau nehme, sondern vielmehr auch noch eine gewisse Entfernung von der Bahnlinie als darunter begriffen annehmen wolle, diese Orte wohl so stehen bleiben können. Die Regierung würdigt beide Interessen, die staatswirthschaftlichen und die technischen; die letzteren insofern der kürzeste Weg die erste Bedingung der Eisenbahn ist; die ersteren, weil sich auf der Eisenbahn auch eine gehörige Zahl von Menschen bewegen muß, um derselben den gewünschten Ertrag zu liefern, und weil man überhaupt auch die Gelegenheit, um von derselben Gebrauch zu machen, möglichst nahe legen muß.

Legationsrath v. Rüdt: Ich erlaube mir über das vorliegende Gesetz nur wenige Worte, welche zur Rechtfertigung meines Votums dienen sollen. Ich erblicke nämlich in demselben nur 3 Bestimmungen, über welche wir uns definitiv auszusprechen haben, und welche ich als gesetzliche Bestimmungen ansehe. Es soll nämlich eine Eisenbahn von einer Gränze des Landes bis zur andern, sie soll auf Staatskosten erbaut, und über die Verwendung der bewilligten Gelder den Ständen auf den künftigen Landtagen Nachweisungen gegeben werden.

Alle übrigen Bestimmungen in diesem Gesetze betrachte ich als bloße Wünsche, als provisorisch, und sie können nach

meinem Dafürhalten auch keinen andern Charakter haben, weil trotz der gewiß gründlichen Untersuchung des technischen Comité's die Vorarbeiten der Regierung noch nicht beendigt sind. Bevor der Bau der Bahn nicht selbst begonnen wird, kann nicht genau vorher gesagt werden, welche Richtung sie nehmen wird, und ob sie an diesem oder jenem Ort vorbeigeführt werden kann. Von diesem Gesichtspunkt geleitet, werde ich diesen Eisenbahngesetzen und der von der zweiten Kammer beschlossenen Adresse unbedingt beitreten, weil alle diese Bestimmungen ihrer Natur nach keinen andern Zweck haben können, als die Regierung darauf aufmerksam zu machen, ob dieses oder jenes ausgeführt werden kann. Auf jedem Landtage werden andere Vorschläge möglich werden. Die Kammern werden, wie die Regierung, sich dieses Recht vorbehalten und bestimmen, ob diese oder jene Einrichtung zweckdienlich und im Interesse des Landes gegründet sei. Ich nehme daher keinen Anstand, diesem Gesetze beizustimmen, um so mehr, da ich mit Rücksicht auf die jenseits des Rheins bereits beschlossene Bahn die Errichtung dieser Bahn als eine Nothwendigkeit ansehe.

Reg.Comm. Staatsminister v. Blittersdorff: Es möchte hiegegen doch zu erinnern sein, daß vorderhand dieser Entwurf in gesetzlicher Kraft bestehen und von der Regierung ausgeführt werden wird. Ob auf dem nächsten Landtage nicht allenfalls nöthig scheinende Modificationen beschlossen werden, dies kann man freilich nicht mit Gewißheit voraussagen; aber die Hauptgrundsätze werden nicht umgestoßen werden, weil diese aus der Natur und dem Zwecke des ganzen Unternehmens herfließen.

Im Einzelnen dürfen diese Bestimmungen freilich nicht so

wörtlich genommen werden, es kann z. B. „über die Stadt" hier nur heißen der Stadt so nahe als möglich; und insofern kann es auch keinem Zweifel unterliegen, daß die Bahn so nahe, als es in der Ausführung möglich sein wird, an den Hauptorten vorbeigeführt werde. Es ist somit dieses Gesetz nicht als ein ganz unbestimmtes Operat zu betrachten.

Legationsrath v. Rüdt: Dieß räume ich gerne ein, allein wir haben alle 2 Jahre einen Landtag, worauf dieser Gegenstand wieder zur Sprache kommen kann, und dabei können immer Abänderungen beschlossen werden.

Reg. Comm. Finanzminister v. Böckh: Dieß ist keine Eigenthümlichkeit des vorliegenden Gesetzes; jedes andere Gesetz kann auf jedem Landtage von beiden Kammern mit Zustimmung der Regierung abgeändert werden, und wir haben schon hin und wieder derartige Beispiele erlebt.

Staatsrath Nebenius: Ich glaube gerade, daß wohl kein Gesetz mehr gegen Abänderungen gesichert ist, als der dritte Satz des ersten Art. dieses Gesetzes.

Die volkreichsten Orte liegen meistens am Gebirge; durch die Annäherung an die Bergstraße nähert man sich den Thälern; auch sprechen noch andere Rücksichten dafür, indem man z. B. das benöthigte Material dort mehr in der Nähe hat.

Die Beschaffenheit unseres Landes selbst gibt uns diese Regel an die Hand, deren Anwendung freilich in einzelnen Fällen schwierig, ja fast unmöglich sein kann.

Man hat von den technischen und staatswirthschaftlichen Rücksichten wie von zwei verschiedenen Dingen gesprochen; —

ich glaube indeß, es lösen sich nicht nur diese beiden, sondern alle Rücksichten in der Frage über den Ertrag auf, denn ist der Ertrag der Bahn günstig, so sind nicht nur die staatswirthschaftlichen Interessen befriedigt, sondern es ist auch ein Beweis, daß die Eisenbahn den an sie gemachten Anforderungen in technischer wie in jeder andern Beziehung entspricht.

Man hat daher hauptsächlich zu untersuchen: fürs erste die Kosten des Baues, sodann die wahrscheinliche Frequenz der Bahn.

In ersterer Beziehung ist nun, wo der Boden nicht allzugroße Hindernisse darbietet, die gerade Linie die beste; — aber ob dieß auch hinsichtlich der Frequenz der Fall sei, ist eine andere Frage, weil hier nothwendig die Interessen der einzelnen Orte in Berücksichtigung gezogen werden müssen. Zwei Städte, welche z. B. in einer Entfernung von 10 Stunden von einander liegen, können wünschen, daß sie so schnell als möglich mit einander zu verkehren im Stande sind. Es können aber noch andere Orte dazwischen liegen, welche ebenfalls an diesem schnelleren Verkehr Theil zu nehmen wünschen, deren Berührung aber die Baukosten erhöht und die Bahnlinie etwas verlängert. Läßt sich nun in solchem Falle annehmen, daß die Verlängerung der Bahn auf die Zahl der Reisenden, welche den ganzen Weg zwischen jenen beiden, 10 Stunden weit von einander entfernten Städten zurücklegen, einen kaum fühlbaren Einfluß ausüben, die Frequenz auf den Zwischenstationen durch die Annäherung der Bahn an die zur Seite gelegenen Orte sich in einem, den erhöhten Kostenaufwand reichlich vergütenden Maaße vermehren werde, so wäre dieser erhöhte Kostenaufwand kein Grund, jene Nebenorte von den Vortheilen der Eisenbahn auszuschließen, um eine gerade Linie zu gewinnen.

Bei der Abstimmung erhält hierauf der Art. 1. die unveränderte, einstimmige Annahme.

Art. 2.

Frhr. v. Andlaw: Ich habe mich bei der allgemeinen Discussion nicht mehr erhoben, um dieselbe nicht unnöthigerweise aufzuhalten; nun will ich aber in Beziehung auf den letzten Punkt, den der Herr Berichterstatter aus meinem Vortrage herausgehoben hat, noch einige Bemerkungen anreihen. Der Herr Berichterstatter hat geäußert, es sei dieser Punkt wohl derjenige, der am wenigsten Zweifel hervorrufen dürfte; ich gestehe dagegen, daß es meiner individuellen Ueberzeugung nach derjenige ist, der in mir die meisten Zweifel hervorgebracht hat. Der Herr Berichterstatter hat ferner in seinem trefflichen Berichte einige Schriftsteller citirt, die sich für das System der Uebernahme des Baues der Eisenbahn auf Staatskosten ausgesprochen haben; und ein weiteres verehrtes Mitglied dieser hohen Kammer hat bei verschiedenen andern Veranlassungen wiederholt, daß dieses System allenthalben mehr das siegende werde. Es haben sich jedoch auch manche Schriftsteller gegen die Uebernahme des Baues von Seiten des Staates ausgesprochen, und unter diesen erlaube ich mir nur Einen anzuführen, den die hohe Kammer mit mir als einen sehr geachteten erkennen wird: Es ist der Herr Geh. Hofrath Rau, welcher im Jahr 1833 die Ansicht ausgesprochen hat, daß es am besten sei, die Errichtung von Eisenbahnen den Privatkräften lediglich anheimzugeben. Diese Ansicht theile ich vollkommen. Der Herr Berichterstatter hat ferner das Werk des Oberbauraths Crelle citirt, (Seite 57) worin der Verfasser die Nachtheile auseinandergesetzt, welche durch die Uebernahme des Baues von

Seiten der Privaten entstehen können; er hat Rücksichten erwähnt, welche den finanziellen Gesichtspunkt als den untergeordneten erscheinen lassen.

Wenn jedoch hier gegebene Verhältnisse bestehen, welche in einem höhern Staatsinteresse die Sache als wünschenswerth darstellen, wenn eine durchaus unabwendbare Nothwendigkeit vorhanden ist, welche den Bau auf keine andere Weise durchführen läßt, so müßten freilich meine letzten Gründe schwinden.

Das verehrte Mitglied, von dessen Ansicht ich vorhin gesprochen habe, hat bei verschiedenen Veranlassungen Belgien und Frankreich als Länder aufgeführt, in welchen man von der Begebung der Eisenbahnerrichtung an Privatvereine abgekommen sei. Ich glaube nicht, und der Herr Berichterstatter selbst glaubt mit mir nicht, daß das Beispiel Belgiens hier entscheidend sei, ich möchte nur kurz an den politischen Standtpunkt erinnern, auf welchem Belgien sich befindet; ich möchte der bedeutenden Handels-Concurrenz von Holland erwähnen, welche stets der Zankapfel zwischen beiden Ländern war, und welche es zum größten Staatsinteresse Belgiens machte, daß die dortigen Eisenbahnverbindungen sämmtlich und zwar auf die von der Regierung beschlossene Art und Weise zur Ausführung kommen; ich möchte auf die schlagenden Worte eines belgischen Abgeordneten (Nothomb) aufmerksam machen: „hätte man dem Kaiser Joseph seiner Zeit die Wahl gelassen, mit gleichen Geldopfern sich den Weg zur Nordsee durch Eisenbahnen auf friedliche Weise, oder durch die Gewalt der Waffen zu eröffnen, so würde er gewiß den ersteren vorgezogen haben."

Ich schlage der hohen Kammer vor, es möchte wenigstens die Regierung gebeten werden, Versuche zur Uebertragung

des Unternehmens an eine Gesellschaft zu machen. Ich weiß bestimmt, daß sich früher Gesellschaften gefunden hätten, welche sich dieser Unternehmung unterzogen haben würden; — ob sie es noch thun werden, weiß ich nicht; indessen gestehe ich, daß ich mich dabei nicht beruhigen kann, daß über solche allenfallsige Versuche weder in der zweiten Kammer noch in irgend einer von den dieser hohen Kammer gemachten Vorlagen etwas angeführt wurde.

Ich trage darauf an, nach den Worten „auf Staatskosten ausgeführt" noch hinzuzufügen, „insofern nicht einer Actiengesellschaft mit Vortheil die Ausführung überlassen werden kann."

Frhr. v. Landenberg und Major Frhr. v. Türckheim unterstützen diesen Antrag.

Reg.Comm. Finanzminister v. Böckh: Es ist jetzt davon die Rede, die Anlegung der Eisenbahn sogleich zu beginnen, denn alle Umstände, in denen wir uns befinden, machen dieses nöthig.

Jetzt noch zur Sprache zu bringen, ob nicht vielleicht eine Concession zu ertheilen sei, wäre gewiß nicht an der Zeit. Die Regierung, Durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren, weiß wohl, daß man Eisenbahnen nicht allein auf Staatskosten, sondern auch mittelst Actiengesellschaften bauen kann, und sie hat in der Motivirung ihrer Vorlage nicht vergessen beide zu beleuchten. Sie hat das Concessionirungs-System nicht schlechthin verworfen, sondern sich nur dahin ausgesprochen: sie erachte es nicht angemessen, den Bau der Eisenbahn von Mannheim bis Basel zur Zeit einer Privatgesellschaft anzuvertrauen; sie glaube, es seien über diesen Gegenstand vorerst noch weitere Erfahrungen abzuwarten, und diese Ansicht ist gewiß richtig. Wo

Eisenbahnen auf Actien begonnen worden sind, wissen wir, nicht aber wie die Untersuchungen geendet haben.

Es ist also sehr räthlich, Erfahrungen zu machen, und diese können wir ohne große Gefahr machen, indem wir mit dem Selbstbau anfangen. Das Gesetz sagt zwar: die Eisenbahn soll auf Staatskosten ausgeführt werden. Wenn wir die Erfahrung machen, daß dies dem Landes-Interesse nicht zusagt, und weniger zuträglich ist, als der Bau durch eine Actiengesellschaft, so ist es keinem Zweifel unterworfen, daß die Regierung und beide Kammern sich zur Aenderung des Systems verstehen werden.

Frhr. v. Andlaw: Ich muß hierauf nur kurz erwiedern, daß wenn der Hr. Finanzminister über das Schicksal der Actiengesellschaften, welche die Bahn nach dem Norden verlängern sollen, noch nicht im Reinen wäre, dieses ein ungünstiges Licht auf den Erfolg unserer Bahn werfen würde.

Reg.Comm. Finanzminister v. Böckh: Die Bahn nach dem Norden wird durch eine Actiengesellschaft gemacht werden; ob dies für Hessen und Frankfurt nachtheiliger, oder vortheilhafter sein wird, als der Bau auf Staatskosten, ist nicht entschieden. Die Entscheidung hat jedenfalls keinen Einfluß auf den Bau unserer Eisenbahn.

Staatsrath Nebenius: Ich widersetze mich dem Antrag des Frhrn. v. Andlaw, unter andern und hauptsächlich aus dem Grunde, weil ich bei Ertheilung einer Concession das Interesse des Oberlandes für compromittirt halte. Ich habe die feste Ueberzeugung, daß das Resultat des Eisenbahn-Unternehmens im Oberlande wenigstens für die erste Zeit nicht

glänzend ausfallen wird, und daß eine Actiengesellschaft, wenn die Bahn bis nach Offenburg und Straßburg vorgerückt sein wird, gewiß sehr dringend wünschen würde, von dem Weiterbau entbunden zu werden. Man wendet zwar ein, man könne in dem Vertrag für den gänzlichen Ausbau der Bahn sorgen, indem man die Actionaire zwingt, aus dem Ertrage der Eisenbahn die Fortsetzung derselben zu machen, und hiefür Conventionalstrafen androht. Aber wird die Regierung, werden die Kammern auf einer strengen Durchführung dieses Systems beharren, wenn sich die Actien vielleicht in den Händen von einigen tausend Familienvätern befinden, welche dadurch ruinirt würden? Gewiß nicht!

Ich möchte ferner auf den Unterschied aufmerksam machen, welcher zwischen diesem Antrag des Frhrn. v. Andlaw und der Aeußerung des Hrn. Finanzministers mir zu bestehen scheint. Das Gesetz sagt nämlich ausdrücklich, die Eisenbahn soll auf Staatskosten gebaut werden; dieses schließt aber, wie der Hr. Finanzminister richtig bemerkt hat, durchaus eine spätere Abänderung nicht aus; ja, möglich und gedenkbar ist es immer, daß man vielleicht den Betrieb einer Privatgesellschaft überläßt. Die Regierung wollte nur, daß der Bau der Eisenbahn auf Staatskosten, und zwar sogleich unternommen werde. Der von dem Frhrn. v. Andlaw vorgeschlagene Zusatz bestimmt aber etwas ganz Anderes, indem dadurch dieser erste Hauptgrundsatz dieses Gesetzes aufgehoben würde. Ich glaube freilich, daß eine solche Bestimmung keine practische Bedeutung hätte, die Regierung würde keinen Gebrauch davon machen. Nach meiner Ansicht wird sich der Satz immer klarer herausstellen, daß große Eisenbahnlinien Eigenthum des Staats sein müssen; selbst in dem Lande, wo man gegen alle Staatsunternehmungen das größte Vorurtheil hat, wer-

den Eisenbahnen auf Staatskosten ausgeführt, nämlich in America. Man hat namentlich hinsichtlich der Posten große Schwierigkeiten bei der Vergebung an Privatgesellschaften gefunden, so zwar, daß der Präsident der nordamerikanischen Freistaaten dem Congreß die Erklärung abgab, daß wenn die zwischen den Eisenbahngesellschaften und den Posten entstandenen Irrungen nicht in gütlichem Wege befriedigend ausgeglichen würden, die Gesetzgebung einschreiten müsse, um die Verhältnisse der Postverwaltung zu den Eisenbahnen zu reguliren.

Großhofmeister Frhr. v. Berckheim: Eine Hauptrücksicht für die Entscheidung der vorliegenden Frage kann nur die sein: ist die Kammer von der Ueberzeugung durchdrungen, daß die Errichtung der Eisenbahn im Augenblick wirklich nothwendig ist? Ist dies der Fall, dann, meine ich, sollten wir jetzt auch nicht ängstlich rechnen, ob der Nutzen groß oder klein sein wird; dies vermag die Zukunft allein zu entscheiden; sondern ich glaube, wir müssen vielmehr von der Betrachtung ausgehen, welche Nachtheile werden dem Lande zufließen, wenn wir die Eisenbahn nicht beginnen? die ich nicht zu entwickeln brauche, da sie klar vor Augen liegen. In dieser Beziehung bin ich vollkommen mit diesem Artikel einverstanden, und glaube, daß wohl mit Gewißheit angenommen werden kann, daß wir durch Unterlassung des Baues die größten Nachtheile zu befürchten hätten. Es wird daher von unserer Seite sehr darauf Bedacht zu nehmen sein, die Regierung in ihrem Vorhaben nicht zu hindern, und ich kann darum dem Antrag des Frhrn. v. Andlaw nicht beitreten, weil er eine Verzögerung der Sache bewirken würde.

Frhr. v. Gemmingen: Ich erlaube mir an den Herrn Finanzminister die Frage, ob derselbe wohl glaubt, daß, wenn die Eisenbahn auf Staatskosten erbaut wird, und keinen Nutzen gewährt, alsdann eine Actiengesellschaft zur Uebernahme sich noch wird finden lassen?

Reg.Comm. Finanzminister v. Böckh: Wenn das nachtheilige Resultat nur darauf beruht, daß die Regierung gebaut hat, und nicht darauf, daß der Bau überhaupt nicht nützlich ist, so wird sich wohl eine Gesellschaft zur Fortsetzung finden, welche die Fehler, die die Regierung gemacht hat, zu vermeiden wissen wird; liegt aber in der Sache selbst ein zu großes Risico, so wird freilich eine Privatgesellschaft zum Fortbau nicht zu finden sein.

Geh. Hofrath Rau: Der Urheber des Amendements, welchem ich mich ebenfalls widersetze, hat sich auf eine Aeußerung von mir vom Jahr 1833 bezogen. Da es bekanntermaßen oft vorkommt, daß man **a papa male informato ad papam melius informandum** appellirt, so wird in einer solchen Angelegenheit, bei welcher in den letzten 5 Jahren sich viel geändert hat, nicht auffallen, daß ich selbst unterdessen auf eine andere Meinung gekommen bin. Ich theile dieses Schicksal mit ganz Europa. Im Jahr 1833 waren kaum einige Jahre seit der Eröffnung der Liverpooler Bahn verflossen, und die Folgen fingen erst an, sich deutlich zu zeigen; vom Bau auf Staatskosten war damals noch nichts bekannt, und da die Größe der Unternehmung einen Abhaltungsgrund bildete, so hielt man sich an die allgemeine Regel, daß der Staat den Privatunternehmungen nicht vorgreifen, und ohne Noth mit solchen Werken sich nicht befassen solle. Seitdem ist in Eu-

ropa und Nordamerica in dieser Angelegenheit Vieles geleistet worden, die Folgen dieser neuen Unternehmung haben tief in alle Verhältnisse eingegriffen; die Erfahrungen verschiedener Staaten haben uns gezeigt, daß Eisenbahnen mit gutem Erfolge auf Staatsrechnung unternommen werden können, und die Frage, ob dies zweckmäßig sei, ist gründlich untersucht worden. Wir sind also in 5 Jahren um Vieles weiter geschritten, und es ist natürlich, daß Meinungen, die man damals hegte, jetzt nicht mehr bestehen können, wie denn überhaupt in unserer Zeit bei dem großen Wechsel der Dinge und der Fülle bedeutender Ereignisse die Meinungen sich jeden Tag läutern und berichtigen. Ich wüßte kaum, wenn ich in diese Controverse näher eingehen sollte, noch neue Gründe anzugeben. Ich will also nur noch darauf aufmerksam machen, daß diese Straße wie ein Hauptstrom alle Verzweigungen des Verkehrs unseres Landes in sich aufnimmt, daß also ein egoistisches Verfahren einer Actiengesellschaft die Gemeinnützigkeit der Bahn überaus beeinträchtigen kann. Man wird nicht behaupten, daß Gesellschaften gerade den niedrigsten Tarif wählen werden. Wenn aber der Staat die Regulirung der Dividende sich ganz vorbehält, so wird eine Actiengesellschaft schwerlich sich diesen Bedingungen unterwerfen. Ferner ist bereits bemerkt worden, daß der Staat außer dem Reinertrage der Bahn noch einen mittelbaren Nutzen ziehe, indem manche Quellen seines Einkommens reichlicher fließen werden. Wenn die Grundstücke in der Nähe der Bahn im Preise steigen, wenn die Consumtion der Lebensmittel sich erweitert, so erhöht sich der Ertrag der Accise, und hiedurch entsteht für den Staat die Möglichkeit einer Ausgleichung für den Fall, daß die Eisenbahn sich nicht vollständig verzinset. Allerdings haben wir uns auf die Erfahrungen, welche in Belgien gemacht worden sind, gestützt,

und dabei gefunden, daß dort das Resultat für die Finanzen kein so glänzendes ist, als man dachte, es sind dadurch unsere Hoffnungen bedeutend ermäßigt worden, und auch dieses ist eine Bereicherung unserer Kenntnisse. Als zuerst von der badischen Eisenbahn die Rede war, hegte man sehr große Erwartungen. In Folge der weitern Untersuchungen haben sich diese auf einen immer kleineren Kreis beschränkt. Da übrigens dieser Punkt höchst wichtig ist, so mag mir erlaubt sein, bei dieser Gelegenheit noch einige Worte über die belgischen Bahnen hinzuzufügen, weil in der andern Kammer das finanzielle Resultat in einem günstigern Lichte dargestellt worden ist, als es mir erscheint. Es handelt sich darum, welche Schlüsse aus dem Budget der Eisenbahnen in Belgien für 1838 gezogen werden können. Man behauptet, dieses Budget enthalte noch nicht den vollen Ertrag, weil noch nicht alle Bahnen beendigt und noch Baukosten eingerechnet seien; ich muß aber darauf antworten, daß ich bei wiederholter Durchgehung der Berichte dieses nicht gefunden habe. Sechs Sectionen waren schon im Herbste 1837 beendigt. Daß von den 2 letzten nicht die volle Frequenz das ganze Jahr hindurch angenommen ist, ändert wenig, denn dafür sind ohne Zweifel auch alle Betriebskosten dieser 2 Strecken desto geringer angesetzt, und Baukosten finden sich in diesem Budget nicht. Die 8 Sectionen messen 186,000 Meter. Die Annahme von 500,000 Reisenden für die ganze Länge mit 3,700,000 Fr. Fahrgeld gibt eine Durchschnittsgebühr von 7,4 Fr. auf die Person oder 17 Cent. auf die Stunde, während auf den 3 zuerst fertig gewordenen Werken dieser Betrag auf 18 Cent. berechnet ist, was also gut übereinstimmt. 17 Cent. sind 4,8 kr., und der unterste Platz bezahlt 3,4 kr. auf die Stunde. Muß nun hiernach auch für unsere Bahn, wenigstens anfänglich, nur ein sehr mäßiger

Ertrag vermuthet werden, so ist leicht zu denken, daß eine Actiengesellschaft unter Bedingungen, die das Actienspiel verhindern, nicht gerne auf das Unternehmen eingehen wird.

Reg. Comm. Staatsminister v. Blittersdorff: Der Antrag des Frhrn. v. Andlaw würde sich ziemlich der ursprünglichen Ansicht der Regierung genähert haben, indem auch diese bei der Vorlage des Gesetzes von der Betrachtung ausging, daß man noch mehr Erfahrungen sammeln und daß die Regierung sich nicht auf diese Weise binden solle. Die Regierung war ebenfalls der Ansicht, daß das Wort jamais nie ausgesprochen werden sollte; da sich aber unterdessen die Umstände ganz anders gestaltet haben, so war es auch der Regierung nicht möglich, bei ihrer ursprünglichen Ansicht stehen zu bleiben, ja selbst da, wo sie in gewohnter Vorsicht und Klugheit noch glaubte zweifeln zu sollen, mußten ihre Zweifel und Bedenken durch die Bestimmtheit, mit welcher die zweite Kammer ihre Ansicht aussprach und ihre Beschlüsse faßte, schwinden, sie mußte hierin eine neue Stütze für die Ansicht, welche sie bei der Vorlage des Gesetzentwurfs leitete, erblicken. In der That stellt sich die Sache auch nicht ausführbar dar, wenn wir damit anfangen sollten, die Bahn im Unterland durch eine Gesellschaft bauen zu lassen, indem wir dann doch darauf zurückkommen müßten, den obern Theil der Bahn auf Staatskosten zu unternehmen, weil hiefür eine Privatgesellschaft sich wohl schwerlich finden dürfte. Wir würden auf diese Art gewissermaßen zu dem in Frankreich in Vorschlag gebrachten System kommen, wonach man den bessern Theil der Bahn an Privatgesellschaften vergeben und den schlechtern in die Hände des Staates legen würde. Zu einem solchen Verfahren werden Sie aber gewiß Ihre Zustimmung nicht ge-

ben, denn es würde daraus bei uns eine solche Verwirrung aller Verhältnisse entstehen, daß ich kaum wüßte, wie eine Concession zu machen, wie z. B. nur mit der Postadministration ins Geleis zu kommen wäre. Es hätte der Antrag des Frhrn. v. Andlaw eher umgekehrt gestellt werden sollen, denn so würde er nichts anderes heißen, als man solle mit Privatgesellschaften anfangen, und nur wenn sich keine solche finden, solle die Regierung ins Mittel treten. Eine Uebereinstimmung beider Kammern würde sich schwerlich herstellen lassen, wenn dieser vorgeschlagene Zusatz beliebt werden sollte, und ich muß daher wünschen, daß davon Umgang genommen werden möge.

Staatsrath Nebenius: Auch ich gehöre zu Denjenigen, welche ihre Ansicht über die Frage, ob es zweckmäßig sei, Eisenbahnen auf Staatskosten zu bauen, oder den Bau derselben Privatgesellschaften zu überlassen, geändert haben. Im Jahr 1835 habe ich mich für die letztere Meinung öffentlich ausgesprochen; ein halbes Jahr darauf wurde ich berufen, mein Gutachten über die Errichtung einer Eisenbahn in unserm Lande abzugeben. Ich habe meine Arbeit begonnen, und zwar mit der nämlichen Ansicht, daß von nichts Anderem die Rede sein könne, als die Eisenbahnen der Privatindustrie zu überlassen. Erst, nachdem ich mir die Folgen einer solchen Unternehmung in allen verschiedenen Beziehungen klar gemacht hatte, kamen meine Bedenken, und in der Krisis von 2 — 3 Wochen, in welcher ich meinen Bericht ausgearbeitet habe, hat meine Meinung sich geändert. Ich sage, es wird auch in unserm Land Eisenbahnen geben, die man ganz unbedenklich der Privatindustrie überlassen kann, und zwar in einem Zeitpunct, wo wir die Eisenbahn in ihrem Betrieb et-

was genauer kennen. Vorderhand muß ich aber das Dilemma stellen: entweder gelingt die Unternehmung, oder sie gelingt nicht. Im letztern Falle, glaube ich, ist es angemessen, daß die Gesammtheit die Kosten einer Unternehmung trage, die in ihrem Interesse vom Staate beschlossen wurde, und nicht jene, die, aufgeregt durch abentheuerliche Versprechungen, ihre kleinen Capitalien der Kasse der Actiengesellschaft anvertraut haben. Wenn aber das Eisenbahnunternehmen gelingt, so wird diese Anstalt für unser Land eine solche Wichtigkeit erlangen, daß man ihren Besitz nur der Krone selbst gönnen kann. Man hat geglaubt, daß bei der Begebung an eine Privatgesellschaft die Regierung alle Interessen des Verkehrs durch angemessene Bedingungen sicher stellen könne. Allein, wer vermag alle Wechselfälle vorauszusehen, und wollen wir für die Zukunft freie Hand behalten, so finden wir keine Unternehmer.

Reg. Comm. Finanzminister v. Böckh: Der Frhr. v. Andlaw will durch sein Amendement der Regierung eine Macht geben, die sie nicht verlangt, und die sie durch die Gesetzesvorlage selbst zurückgewiesen hat. Was das Gesetz jetzt ausspricht, will die Regierung haben; nicht mehr und nicht weniger. Der Entwurf der Regierung sagt: Der Bau wird auf Staatskosten begonnen ꝛc. ꝛc. Die Regierung wollte also die gefährliche und in vieler Hinsicht bedenkliche Macht nicht haben, ohne Zustimmung der Stände ein anderes System zu ergreifen. Was sagt nun der Gesetzentwurf, wie er von der zweiten Kammer in diese hohe Versammlung gekommen ist? Nichts anderes, als: der Bau wird auf Staatskosten ausgeführt. Mit Zustimmung der Regierung wurde der Zusatz wegen Aenderung des Systems weggelassen, weil es sich allerdings von selbst versteht, daß wenn die Regierung und die

Stände eine Aenderung eintreten lassen wollen, sie dies auch können.

Wir weisen also das Amendement des Frhrn. v. Andlaw zurück; wir wollen nicht, was er der Regierung geben will, denn, wenn wir es gewollt hätten, so würde es der Regierungsentwurf gesagt haben.

Frhr. v. Andlaw: Ich muß die hohe Kammer um die Erlaubniß bitten, zum drittenmale über diesen Artikel das Wort zu nehmen. Ich fühle ganz die Schwierigkeit meiner Lage, aber als muthiger Kämpfer erlaube ich mir doch einige Erwiederungen. Die letzten Worte des Herrn Finanzministers haben für mich die Beruhigung, daß er selbst bekennt, daß ich die Macht der Regierung nicht schwächen, ihr also nicht feindselig entgegentreten wolle. Ich wende mich nun vorerst zur Erwiederung auf das, was der Herr Staatsrath Nebenius geäußert hat. Es schwebt demselben ein doppelter Grund zu Besorgnissen gegen die Begebung des Baues an eine Actiengesellschaft vor: einmal die Interessen des Oberlandes, welche er dadurch gefährdet glaubt, sodann die Möglichkeit, etwa 1000 Familienväter durch unüberlegtes Spiel ins Unglück gestürzt zu sehen. Die Interessen des Oberlandes sind mir selbst gewiß sehr theuer, allein ich halte dieselben selbst bei der Ausführung des Baues durch den Staat, und trotz der von der Regierung gegebenen Versicherungen, nicht für vollkommen gewahrt. Mir schwebt nämlich, wie ich schon im Anfang der Sitzung bemerkte, die Besorgniß vor, es möchte die Ausführung des Baues vielleicht da enden, wo sie für die Interessen des Oberlandes zunächst beginnen dürfte.

Was die zweite Bemerkung betrifft, so würde ich es selbst ebenfalls sehr bedauern, etwa 1000 Familienväter in eine

bedrängte Lage versetzt zu sehen; ich würde es sogar dann bedauern, wenn diese Familienväter dieses Unglück sich durch ihre eigene Unklugheit selbst zugezogen haben würden. Aber mein Schmerz würde noch größer sein, wenn eine weit größere Zahl unserer Landesbewohner durch das Nichtgelingen des Unternehmens in eine mißliche Lage versetzt würden. Der Herr Staatsrath Nebenius hat Nordamerica angeführt. Ich glaube, daß die Verhältnisse dieses Landes auf uns keine Anwendung finden, denn das Föderativsystem in der Staatsverfassung Americas hat ganz andere Folgen, als das bei uns herrschende Centralisationssystem, auch sind dort die Staatslasten sehr unbedeutend. Ebensowenig kann mich das Beispiel von Frankreich vollkommen überzeugen.

Wir sehen dort seit Jahren eine außerordentliche Scheu von Seiten der Regierung, sich in eine solche Unternehmung einzulassen. Frankreich kann dem Beispiele anderer Länder nicht nachstehen, und wenn ihm auch diese Unternehmungen den gehofften Gewinn nicht gewähren sollten, so hat es auf der andern Seite Mittel genug, um dieß wieder auszugleichen.

Die Aeußerungen des Herrn Ministers von Blittersdorff sind allerdings gewichtig, aber mir scheint, daß die Vorarbeiten, welche die Regierung beginnen will, jedenfalls auch einer Actiengesellschaft sehr nützlich sein könnten, und die Regierung könnte ja während des Laufes dieser Vorarbeiten zu gleicher Zeit sich um eine Actiengesellschaft umsehen.

Der Herr geh. Hofrath Rau hat sich im Jahr 1833 gegen den Bau der Eisenbahn auf Staatskosten ausgesprochen, und jetzt ist er dafür; er hat in seiner vor Kurzem vernommenen Rede gesagt, daß damals die Actienverhältnisse noch nicht diesen Aufschwung hatten, wie sie ihn in der Zwischenzeit in

Folge des Zollvereins erhalten haben. Mir scheint aber, daß dieser Punkt gerade für meine Ansicht spricht; ich bedaure, daß er selbst sich jetzt besser informirt glaubt, als er damals war; ich würde mich jedoch freuen, wenn, falls seine jetzige Ansicht den Sieg davon trägt, auch mir selbst im Laufe der Zeit eine bessere Ueberzeugung sich aufdrängen würde.

Bei der Abstimmung wird der Antrag des Frhr. v. Andlaw verworfen, und der Artikel 2 nach der Fassung der zweiten Kammer unverändert angenommen.

Art. 3.

wird ohne Discussion unverändert genehmigt.

Art. 4.

Frhr. v. Andlaw: Dürfte es zur vollkommenen Beruhigung des Oberlandes nicht vielleicht zweckmäßig sein, und eine bessere Garantie gewähren, statt des Worts „baldthunlichst" lieber „gleichzeitig" zu setzen?

Reg. Comm. Finanzminister v. Böckh: Wenn das Gleichzeitige schlechthin unthunlich ist, so kann man es doch nicht ausführen; es ist somit durch das Wort „baldthunlichst" Alles gesagt, was gesagt werden kann, und ich meine, man könne sich dabei beruhigen.

Frhr. v. Andlaw: Ich erlaube mir die weitere Frage, ob die Vorarbeiten im Oberlande schon so weit vorgerückt sind, daß der Bau in dieser Gegend nicht sehr lange aufgehalten werden wird.

Reg. Comm. Professor Bader: Die Vorarbeiten sind so-

weit gediehen, als der Zweck der Voruntersuchung erforderte; die speciellen Vorarbeiten sind aber noch nicht gemacht.

Frhr. v. Andlaw: Wie lange wird dieses dauern?

Reg. Comm. Prof. Bader: Dies kommt auf sehr verschiedene Umstände an; einmal auf die Verhältnisse des Bodens und die Zahl der Arbeiter, und dann auf die Wahl der Zugslinie. Sollte es wirklich möglich werden, daß man die Zugslinie mehr dem Innern des Landes nähere und die Bahn von dem Rheine entfernte, so würde die Aufsuchung eines solchen Zuges allerdings einen größeren Zeitaufwand verursachen; im Ganzen aber darf man hoffen, daß diese Vorarbeiten ziemlich schnell beendigt werden.

Auf gehaltene Umfrage wird die unveränderte Annahme des Artikels beschlossen, und das ganze Gesetz durch namentlichen Aufruf mit Ausnahme von 4 Stimmen (Frhr. v. Andlaw, v. Landenberg, v. Türkheim, v. Gemmingen) angenommen.

Die Kammer schreitet hierauf zur Discussion über die in Betreff der Eisenbahn beschlossene Adresse, und zwar zuvörderst über Nro. I. a. Richtung gegen Schwetzingen oder Seckenheim.

Generallieut. v. Stockhorn: Bei dieser Gelegenheit erlaube ich mir, zwei Wünsche, welche die Stadt Mannheim hinsichtlich der Bahnanlage und des Brückenbaues hat, mit einem projectirten Plane der Regierung zu übergeben, in der Hoffnung, daß dieselbe einen Regierungscommissair eigens dazu ernennen wird, um an Ort und Stelle die Sache in Erwägung zu ziehen, und dieselbe unter thunlich-

ster Berücksichtigung dieser speciellen Wünsche zum Ziele zu führen.

Geh. Hofr. Rau: Was den ersten, in der Adresse speciell berührten Punkt betrifft, so glaube ich, daß hier eine Bitte an den Großherzog gerichtet wird, welche in jeder Beziehung sehr zweckmäßig ist.

Die vorgeschlagene gerade Linie geht beinahe in gleicher Entfernung zwischen dem Neckar und Schwetzingen vorüber, nähert sich aber alsdann Seckenheim mehr als Schwetzingen; sie berührt aber auf diesem 4 Stunden langen Zug gar keine Orte. Nun ist Seckenheim eines der schönsten und größten Dörfer, es befinden sich mehrere andere Orte noch nahe dabei, und Seckenheim ist, wie das in der Pfalz bekannte Sprichwort sagt, eine so gute Stunde von Mannheim entfernt, daß hier füglich ein Haltpunkt errichtet werden kann. Wenn dieser Bahnzug nicht gewählt wird, so wird der Nutzen dieser Gegend bedeutend geschwächt werden. Die andere Annäherung nach Schwetzingen hat nicht soviel für sich, indem der Umweg zu bedeutend wäre, und der Besuch des Schwetzinger Gartens nicht so häufig ist, daß hier dieselbe Frequenz zu hoffen wäre, wie bei der Annäherung an Seckenheim. Die Bitte selbst läßt es unbestimmt, welche von beiden Richtungen gewählt werden solle, und ich glaube daher, daß dem Beitritte zu derselben nichts im Wege steht.

Diesem ersten Punkt der Adresse wird beigetreten, und zum 2ten Punkt geschritten, daß der Bahnzug über Bruchsal nach Durlach geführt werde.

Staatsrath Nebenius: Durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren! Ich stimme für den Antrag, die hohe Regie-

rung zu bitten, die Eisenbahn wo möglich, und wenn es auch bedeutende Opfer kosten sollte, der Stadt Bruchsal zu nähern; ich stimme dafür, nicht, weil ich die Niederlegung einer solchen Bitte zu den Stufen des Thrones für nöthig erachte, um die Regierung zur sorgfältigsten Untersuchung dieser Frage zu veranlassen, sondern allein in der Betrachtung, daß wir nicht besser, als durch diesen feierlichen Act, die hohe Wichtigkeit zu bezeichnen vermögen, die auch wir der unmittelbaren Verbindung jener Stadt mit den Hauptstädten des Landes beilegen.

Nach Entscheidung der Hauptfrage über die Anlegung einer Eisenbahn ist wohl die vorliegende die wichtigste, die das Project voraussichtlich darbieten kann; sie verdient aber jetzt vor allen andern besprochen zu werden, weil es vielleicht auf dem nächsten Landtage zu spät sein dürfte, davon zu reden.

Selbst die Besorgniß, Durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren! Ihre Geduld auf eine für mich gefährliche Probe zu stellen, soll mich nicht abhalten, mich ausführlicher darüber zu äußern.

Indem ich dieß unternehme, bleibe ich weit entfernt von jeder Polemik über technische Fragen. Das Resultat der Arbeiten des technischen Ausschusses konnte — dieß ist selbst dem Laien klar — kein anderes sein, als das vor uns liegende. Ihm waren die Hauptpunkte der Verbindungen gegeben. Die gerade Linie, welche die beiden Hauptplätze Karlsruhe und Heidelberg verbinden sollte, wurde nicht nur um eine Stunde kürzer gefunden, als die über Bruchsal führende, sondern diese letzte bot auch zugleich größere Terrainschwierigkeiten dar, und erforderte nach ungefährem Ueberschlag einen Mehraufwand von 500,000 fl.

An dieses Verhältniß knüpften sich auch staatswirthschaftliche Betrachtungen. Die Verlängerung der Bahn erhöht

für die Gesammtheit der Reisenden, die sie für die ganze Strecke von Heidelberg nach Karlsruhe benutzen, den Zeitaufwand und die Fahrtare um $^1/_{11}$; sie vermindert, wenn man die Taxe nach dem geraden Wege berechnen wollte, deren Ertrag in dem gleichen Verhältnisse.

Ich bin überzeugt, daß kein Techniker der Welt eine andere Linie, als die projectirte, für die Verbindung der Hauptplätze gewählt hätte.

Man kann überhaupt an der Regel der geraden Linien nicht fest genug halten, wo nicht ganz entschieden überwiegende Rücksichten eine Abweichung rechtfertigen, nicht standhaft genug die allgemeinen Interessen gegen Localinteressen in Schutz nehmen, um nicht unsere Mittel allzusehr zu zersplittern und den Erfolg der ganzen Unternehmung und ihre vollständige Ausführung zu gefährden.

Ich erkenne alles dieß an; hoffe aber zuversichtlich, daß durch nähere Untersuchungen eine Linie ermittelt werde, die günstigere Resultate darbietet. Meine Ueberzeugung, daß, wenn es anders eine solche Linie gibt, sie auch gefunden werde, beruht auf dem Vertrauen, das mir die bisherigen Arbeiten des technischen Ausschusses eingeflößt haben. Aber selbst für den Fall, daß jene Hoffnung trügen würde, spreche ich für die directe Verbindung von Bruchsal mit Karlsruhe und Heidelberg.

Mir dünkt nämlich, daß man gegen die so eben berechneten Verluste und Nachtheile auch beträchtliche Gegenwerthe in die Wagschale zu legen hat, sowohl solche, welche die Kosten vermindern, als solche, welche den Ertrag erhöhen.

Diese Gegenwerthe scheinen mir so bedeutend, daß es mir kaum zweifelhaft bleibt, ob das ökonomische Interesse der

ganzen Unternehmung nicht selbst verbiete, Bruchsal zur Seite liegen zu lassen.

Nicht zweifelhaft ist es mir aber, daß, wenn die Abweichung von der geraden Linie auch ein Geldopfer kostet, dieß nach allen Umständen nicht so groß sein kann, daß die hohe Regierung sich nicht veranlaßt sehen sollte, es der jedenfalls wünschenswerthen und wichtigen leichteren Verbindung der Stadt Bruchsal mit Karlsruhe und Heidelberg zu bringen, und das ganze Land hierin nicht eine Maßregel der ausgleichenden Gerechtigkeit erblicken würde.

Alles dieß will ich versuchen klar zu machen.

Zuvörderst wird im Allgemeinen Niemand bestreiten, daß die Annäherung der Bahn an eine Stadt von nahe 8000 Seelen nicht anders, als vortheilhaft auf die Frequenz der Transporte zwischen Heidelberg und Karlsruhe wirken kann. Wir kennen den Einfluß, den die Entfernung der Orte, welche Eisenbahnen verbinden, auf ihre Benützung ausübt. Hat Bruchsal auch nur wenig mehr als die Hälfte der Einwohnerzahl, die Heidelberg zählt, und nicht ganz den vierten Theil der Bevölkerung von Mannheim und Heidelberg zusammengenommen; so beträgt seine Entfernung von Karlsruhe nur etwas über $1/3$ der Distanz zwischen Karlsruhe und Heidelberg, und nur etwas über $1/4$ des Wegs von Mannheim nach Karlsruhe. Da das eine Moment, die Entfernung, ungefähr in dem nämlichen Verhältniß günstiger ist, als das andere, die Volksmenge dieser Städte, ungünstiger erscheint; so fragt es sich, ob Bruchsal nicht der Bahn für die kürzere Strecke eine gleich große Zahl von Personen geben wird, als die Stadt Heidelberg für die ganze Strecke von da bis Karlsruhe, es versteht sich im Verkehre der Bewohner dieser Städte unter einander.

Es frägt sich ferner, ob die Reisenden von Bruchsal, welche die Bahn auf 4 Stunden benutzen, auch wenn sie nur den 4ten Theil der Heidelberger und Mannheimer Reisenden betragen, den Nachlaß nicht vergüten, den man diesen letztern bei der Berechnung der Taxe nach der Entfernung in gerader Linie bewilligen würde.

Ist aber die kurze Entfernung der Stadt Bruchsal etwa aus dem Grunde weniger in Anschlag zu bringen, weil es an den natürlichen Bedingungen eines lebhaften Personen-Verkehrs zwischen dieser Stadt und Karlsruhe, Mannheim und Heidelberg fehlt?

Man hat dieß behauptet, man hat Bruchsal arm genannt, und aus seiner vermeintlichen Armuth geschlossen, daß seine Bewohner keinen häufigen Gebrauch von der Eisenbahn machen würden.

Es ist wahr, Bruchsal hat verhältnißmäßig nicht so viel reiche Einwohner, wie einige andere Städte des Landes. Nehme man aber unsern größern Städten eine geringe Anzahl von großen Eigenthümern, Bankiers und Capitalisten, so möchte die Masse der übrigen Bevölkerung, von welcher die Eisenbahn hauptsächlich genährt werden muß, in Bruchsal eher für wohlhabender, denn ärmer, als die der übrigen Städte, gelten können.

Das Gesammtsteuercapital von Bruchsal ist im Verhältniß zur Volksmenge höher, als die Steuercapitalien von Karlsruhe, Mannheim, Heidelberg und Freiburg; Bruchsal zahlt über die Hälfte der directen Steuern, die Karlsruhe, die Mannheim entrichten. Sein Wohlstand beruht auf einer sichern Grundlage, die alles in sich schließt, was zu einer weitern kräftigen Entwicklung dienlich ist. Gerade solche Städte, welche die Elemente einer fruchtbaren Entwicklung

in in sich schließen, sollte aber die Eisenbahn aufsuchen. Ueberdieß sind es nicht gleichartige Verhältnisse, welche die Lebhaftigkeit des Verkehrs zwischen einzelnen Orten bedingen, sondern im Gegentheil die Verschiedenheit der Productions- und Nahrungsverhältnisse.

Bruchsal hat so wenig wie Freiburg einen bedeutenden auswärtigen Handel, aber es hat eine bedeutende eigene Production und einen Productenhandel, und kann mit größerem Rechte, als Freiburg das Comtoir des Oberlandes genannt wurde, das Comtoir des Bruhreins heißen; diese Bezeichnung hat, wenn sie auch gerade nichts Großes andeutet, wenigstens den Verdienst der Wahrheit.

Es handelt sich übrigens nicht um Bruchsal allein; wird die Bahn über diese Stadt geführt, so wird sie auch dem volkreichen Orte Weingarten sich nähern, der über 3000 Einwohner zählt, und die Stadt Durlach erreichen, deren Bevölkerung ungefähr 4000 Seelen beträgt.

Hier sind die Entfernungen von Karlsruhe noch kürzer, und der Einfluß, den die unmittelbare Berührung dieser Orte auf die Frequenz der Bahn auszuüben verspricht, daher verhältnißmäßig noch bedeutender. Die interessante Notiz, die der Commissionsbericht einer Mittheilung der hiesigen Stadtdirection verdankt, setzt jenen Einfluß in ein klares Licht. Wollte man von der in einer Woche des Mai's 1836 beobachteten Frequenz auf das ganze Jahr schließen, so würde man mit Einschluß der Fuhrleute über 1 Million und ohne diese 736,000 Personen erhalten, welche zu Fuß oder zu Wagen den Weg zwischen Karlsruhe und Durlach zurücklegten. Nimmt man aber wegen der geringen Frequenz zur Winterszeit und wegen des Feiertags, der in jene Woche fiel, nur 550,000 Personen an, so wären diese 550,000 für den Nutzeffect der Bahn schon so

viel werth, als 50,000 Reisende, welche die ganze gerade Bahnstrecke von Heidelberg nach Karlsruhe befahren.

Wer wollte bezweifeln, daß die Kosten, welche die Verlängerung der Bahn um eine Wegstunde verursachen würde, nicht reichlich vergütet, überhaupt alle Rücksichten, die für die gerade Linie sprechen, weit überwogen werden durch den Einfluß, den die unmittelbare Berührung mit einer Bevölkerung von 15,000 Seelen auf die Frequenz der Bahn und ihren Ertrag für die drei Strecken von 4, 2½ und 1 Stunde auszuüben verspricht.

Bedenke man doch, daß die Einwohnerzahl dieser 3 Orte mit 15,000 Seelen um mehr als die Hälfte größer ist, als die ganze städtische Bevölkerung, welcher eine von der Rheinschanze bis an die Lauter, längs des Rheines laufende, und diesem Strom gleich nahe, wie die diesseitige Linie bleibende, jenseitige Bahn begegnet. Sind denn unsere Hauptstädte so unermeßlich groß, daß wir einen solchen Zufluß verschmähen dürften?

Ohne Zweifel sind die Verhältnisse von der Art, daß man keinen Anstand nehmen würde, Bruchsal und Durlach durch Seitenbahnen zu verbinden. Für Bruchsal wurde eine solche Maßregel bereits in der zweiten Kammer vielfältig als Bedürfniß anerkannt; für Durlach ist sie es nicht weniger.

Unter dieser Voraussetzung werden aber die Gründe, welche für die Führung der Hauptbahn über Bruchsal streiten, noch entscheidender. Hier stehe ich auf dem Felde der Kostenberechnung.

Zwei Seitenbahnen, welche über zwei Stunden weit laufen, kosten ohne Zweifel mehr, als eine Stunde, um welche die Bahn von Heidelberg nach Karlsruhe länger würde, wenn man sie am Fuße der Gebirge hinlaufen läßt.

Sie kosten gerade noch einmal so viel, wenn alle Umstände, von welchen die Baukosten abhängen, gleich sind.

Von einem Umstande weiß man aber gewiß, daß er für den Zug am Gebirge hin weit günstiger ist.

Erde und Steine sind leichter und näher am Gebirge zu erhalten und mit geringern Kosten auf die Baustelle zu bringen, als in der Ebene.

Mit einem solchen größern Kostenaufwand wird man aber nicht einmal den gleichen Vortheil erreichen, den die Leitung der Hauptbahn über Bruchsal verheißt, theils wegen des Abstoßes bei der Einmündung der Seitenbahn, theils wegen des langsamern Transports, wenn diese Seitenbahn mit Pferden bedient wird, theils wegen der Nebenkosten, womit ein doppelter Dienst verbunden wäre.

Ueberdieß würde Weingarten zur Seite liegen bleiben.

Es ist klar, daß mit dem Interesse von Bruchsal das von Karlsruhe und Heidelberg, welche beide Städte in häufiger Geschäftsberührung mit jenem Zwischenplatze stehen, in Beziehung auf unsere Frage innig verflochten ist, daß beide gleich sehr, wie dieser Platz, die unmittelbare Verbindung durch die Hauptbahn wünschen müssen.

Anschließen an diesen Wunsch werden sich auch die zahlreichen kleinern Städte und volkreichen Orte, welche ganz nahe bei Bruchsal in süd- und nordöstlicher Richtung gelegen sind.

Ich habe nun noch von gewissen Eventualitäten zu sprechen. Obwohl wir vor der Hand an neue Unternehmungen nicht denken können, so wird doch vielleicht die Zeit bald kommen, wo eine Verbindung mit Stuttgardt verlangt wird. In unserem Interesse können wir nur wünschen, daß eine würtembergische Bahn über Pforzheim laufe. Gleich wichtige Gründe,

wie bei der gegenwärtigen Frage, gebieten diesen Weg zur Verbindung der gewerbsamsten Stadt des Großherzogthums mit den übrigen Städten des Landes zu wählen. Finden sich unübersteigliche Naturhindernisse, wie man schon behauptet hat, aber, ehe eine gründliche Untersuchung stattgefunden, nicht wissen kann, so darf man hoffen, daß man in der Richtung nach Bruchsal nicht den gleichen Schwierigkeiten begegnet. In beiden Fällen, eine künftige würtembergische Bahn mag nach Durlach oder nach Bruchsal geführt werden, hat man nun einen Kostenaufwand für den Bau einer Wegstunde und bei Bruchsal noch mehr für die aus unserm Nachbarlande kommende Bahn erspart, wenn man die Rheinthalbahn über Bruchsal und Durlach führt, und der höhere Ertrag, den uns die Abweichung von der geraden Linie gewährt, erscheint dann als reiner Gewinn.

Ich unterlasse es hier noch einige weitere Fragen zu berühren, welche die in Beziehung auf die Einmündung einer würtembergischen Bahn gestellte Alternative darbietet.

Es bleibt mir nun noch übrig meine letzte Behauptung zu rechtfertigen, die Behauptung nämlich, daß, wenn auch die Leitung der Bahn über Bruchsal ein Geldopfer kosten sollte, dessen vollständige Vergütung in einem höhern Ertrage und in andern Vortheilen nicht zu erwarten wäre, meine bisherigen Bemerkungen daher nicht in dem ganzen Umfange, wie ich es hoffe, begründet gefunden würden, dennoch Alles, was für eine billige Berücksichtigung der Interessen der Stadt Bruchsal mit Recht gesagt werden kann, die Wagschale auf der andern Seite sinken macht.

Sie ist die ehemalige Hauptstadt des Landes, das fast allein eine Ausnahme bildend, bei seiner Vereinigung mit dem badischen Staate nicht Schulden, sondern statt Schulden Ac-

tiva einwarf. Wir haben die aus den öffentlichen Einkünften des Bisthums in früher Zeit angehäuften Ersparnisse für den Dienst des Gesammtstaates verwendet; wir haben das schuldenfreie Bruchsaler Land, die Stadt, die mehr als halb so viel Steuern zahlt, als Freiburg und als Heidelberg, zur Verzinsung und Tilgung der Schulden aller andern Landestheile beigezogen. Wir haben sie nach einem Maßstab des Werthes ihrer Güterquellen beigezogen, der zum Theile einer Zeit angehört, wo sie in Vergleichung mit gar vielen Städten des Landes sich bedeutenderer Resourcen, als jetzt, erfreute. Sollten diese Rücksichten nicht ein Opfer der Gesammtheit zu Gunsten dieser Stadt rechtfertigen? Kann ihr die ausgleichende Gerechtigkeit auf eine schicklichere Weise zu Hülfe kommen, als gerade durch eine Maßregel, welche den entschiedensten günstigen Einfluß auf den, durch unabwendbare Zeitereignisse influencirten Werth ihres steuerbaren Vermögens auszuüben geeignet erscheint? Was ist es anders, was den Gütern, den Häusern, den menschlichen Kräften einen höhern Werth verleiht, als die Nähe eines dicht bevölkerten Marktes, wie im Großen so im Kleinen, auf dem Markte ganzer Länder und auf dem Markte eines einzelnen Platzes. Nun bringt man aber die Stadt Bruchsal durch die Eisenbahn vor die Thore der Residenz, man bringt sie Heidelberg und Karlsruhe ganz nahe. Erst die spätere Zukunft wird lehren, welche Bedeutung diese Wirkung der Eisenbahn hat; denn in allen solchen Verhältnissen entwickelt sich das Gute wie das Schlimme nur allmählig. — Das schönere Aufblühen einer Stadt, die nach den vier größeren Städten des Landes die meisten Einwohner zählt, und welche die Keime zu einer bedeutendern, kräftigern Entwicklung in sich trägt, ist zugleich ein Gewinn für die Gesammtheit, und um

so weniger durfte ich Anstand nehmen, auch von dieser zuletzt berührten Seite her einen Antrag zu unterstützen, den schon lediglich im allgemeinen Interesse angestellte Berechnungen als wohlbegründet erscheinen lassen.

Noch muß ich bemerken, daß die Absicht des hohen Staatsministeriums, die Bahn zwischen Heidelberg und Karlsruhe wo möglich am Rande der Ebene hinführen zu lassen, schon aus dem höchsten Rescripte, das dem Comité-Berichte vorangedruckt ist, klar hervorleuchtet.

Alles berechtigt zu der Erwartung, daß die bereits zugesagten nähern Untersuchungen die Annäherung der Bahn an die Bergstraße, nach vergleichender Abwägung der Kosten und aller Gründe, welche im allgemeinen Interesse der ganzen Unternehmung für oder gegen diese Richtung sprechen, als ganz entschieden vortheilhaft darstellen werden.

Ich hege die zuversichtliche Hoffnung, daß Bruchsal nicht zur Seite liegen bleiben, daß die Bahn sich ihr nähern, ihr regsameres Leben und reichlichere Nahrung bringen wird.

Ich stimme für die Adresse.

Die Kammer erklärt sich bei der Abstimmung mit diesem Punkte ebenfalls einverstanden. Ebenso

Ad c. Daß die Hauptbahn dem Orte Oos sich mehr nähere u. s. w.

Ad d. Den Zug von Freiburg aufwärts betreffend, bemerkt

Major Frhr. v. Türckheim: Dies ist eine Sache, welche ich den Herren Technikern zu entscheiden überlassen will; ich für meinen Theil sehe nicht ein, wie man eine Bahn nach Krotzingen und von dort weiter führen kann.

Reg. Comm. Professor Bader: Es ist ein Nivellement vorhanden, welches herausstellt, daß Krotzingen allerdings

bedeutend tiefer liegt, als Freiburg; ob es übrigens möglich sei, eine Linie gegen das Münsterthal hin zu finden, dies wird die specielle Untersuchung lehren.

Auch diesem Punkt wird von der Kammer beigetreten.

Zu

e. Die Bahnrichtung durch den Isteiner Klotz anlangend, bemerkt

Major Frhr. v. Türckheim: Hier tritt noch im verstärkten Maße meine vorige Bemerkung ein, denn wie man eine Eisenbahn, welche nur ½ % steigen soll, über Müllheim, Lörrach und Kandern führen kann, weiß ich nicht; man müßte Meilen weit die Berge durchgraben.

Reg. Comm. Oberbaurath Sauerbeck: Obschon hier bedeutende Schwierigkeiten in den Weg treten, so wird man doch erst dann darüber entscheiden können, wenn die näheren Untersuchungen einmal gemacht sein werden.

Forstpol. Director Frhr. v. Wallbrunn: Ich glaube allerdings, daß die Anlage einer Bahnstraße von Müllheim directe nach Kandern, oder von Schliengen dahin, Schwierigkeiten haben wird, allein ich halte sie doch für ausführbarer und entsprechender, wie über Istein, was eine nähere Verification der betreffenden Gegenden darthun wird. Immerhin wäre es jedoch zu wünschen, daß, wenn anders thunlich, zum Vortheil des gewerbsreichen Ortes Kandern die Eisenbahn in dessen Nähe vorbeigeführt werde, zumal als ihre Fortsetzung dem Thal der Kander nach bis zur Basler Grenze weniger schwierig sein dürfte, wie die Anlage einer Bahn von Istein aus.

Die Kammer erklärt sich mit diesem Punkt einverstanden.

Nro. II. der Adresse.

Frhr. v. Göler: Wenn es überhaupt wahr ist, daß die Eisenbahnen den Verkehr im Allgemeinen mehr beleben, so glaube ich nicht, daß das Kinzigthal Schaden hat, wenn die Bahn, statt durch das Kinzigthal, das Rheinthal hinaufzieht; es scheint mir weniger ein directer Schaden zu befürchten zu sein, als vielleicht ein größerer Nutzen zu erwarten wäre, wenn die Eisenbahn durch das Kinzigthal selbst ginge. Doch bin ich im Ganzen nicht gegen die Adresse.

Auch der zweite Abschnitt erhält die Zustimmung.

Auf gehaltene Umfrage tritt die Kammer mit Ausnahme von 2 Stimmen der Adresse, wie sie von der zweiten Kammer mitgetheilt worden, bei.

Die Tagesordnung führt auf die Discussion über den Gesetzentwurf: die Aufbringung der Mittel zur Herstellung der Eisenbahn betreffend; und da im Allgemeinen nichts bemerkt wurde, sogleich zum

Art. 1.

Reg. Comm. Finanzminister v. Böckh: Der geehrte Redner über — ich will nicht sagen gegen die Eisenbahn — hat schon bei der allgemeinen Discussion über den finanziellen Punkt gesprochen, ohne übrigens denselben so zu präcisiren, wie ich glaube, daß er präcisirt werden muß. Als rein finanziellen Punkt nämlich sehe ich nur die Frage an, wie sollen die Mittel zum Bau der Eisenbahn aufgebracht werden? denn die Frage: ob es räthlich, einen gewissen Kostenaufwand zu machen, um sich des Vortheils der Eisenbahn zu versichern? ist nicht eine finanzielle, sondern eine staatswirthschaftliche Frage. Hinsichtlich des rein finanziellen Punkts, der Aufbringung der Mittel, hat Ihnen der Frhr. v.

Andlaw am Schluß seiner Rede mit großem Ernste zugerufen: „Bedenken Sie das Ende!" Er hat nicht Unrecht, wenn er bei einer so wichtigen Angelegenheit räth, das Ende zu überlegen. Er hat in dieser Beziehung bemerkt: der Vorschlag der Regierung sage nichts, als: die Zukunft werde für die Zukunft sorgen; er handle nur davon, wie man zunächst für die gegenwärtige Budgetperiode die Mittel aufzubringen gemeint sei. — Was nun sein **respice finem** betrifft, so glaube ich, können Sie unbesorgt sein. Ich kann nicht annehmen, was er angenommen hat, nämlich, daß die Eisenbahn mehr kosten wird, als der Ueberschlag sagt. Ich gehe von der Voraussetzung aus, daß das, was die technischen Behörden ausgesprochen haben, eine Wahrheit sei, und von diesem Grundsatze ausgehend, werden die Kräfte des Großherzogthums wohl reichen, um das Unternehmen nicht nur anzufangen, sondern auch zu vollenden. Was eine Actiengesellschaft, die wahrscheinlich nur aus einem kleinen Theil der Bewohner des Großherzogthums bestehen würde, zur Ausführung dieses Unternehmens zu erschwingen vermag, das wird doch wohl auch die ganze Bevölkernng des Großherzogthums vermögen? Wenn der Staat baut, ist jeder einzelne Staatsbürger des Großherzogthums Actionair; jeder hat an dem möglichen Verlust einen Theil zu tragen, jeder hat in gleichem Verhältniß Antheil an dem möglichen Gewinn. Warum soll nur ein Theil der Bewohner des Großherzogthums das Wagstück unternehmen können, und alle davor zurückschrecken? Der Zweifel über die Ausführbarkeit des Baues durch den Staat scheint mir also von keiner großen Erheblichkeit zu sein. Nicht Unrecht hat aber der Frhr. v. Andlaw, wenn er sagt, der Vorschlag der Regierung besage nichts anderes, als: die Zukunft werde für die Zukunft sorgen. Dieser Vorwurf ist richtig. Ich

glaube aber, es ist so ganz klug, denn auf eine entfernte Zeit hinaussorgen wollen, auf eine Zeit hinaus, deren Verhältnisse man nicht kennt, führt zu nichts. Der verehrte Redner hat gesagt, der Zinsbetrag könne sich steigern und dadurch würden für das Großherzogthum nachtheilige Folgen entstehen. Ja wohl, aber er kann auch fallen, daher wissen wir noch nicht, zu welchem Zinsfuße wir Anleihen machen werden. Es läßt sich nicht im Voraus bestimmen, um welchen Zinsfuß uns die Capitalisten ihr Geld geben wollen. Daher habe ich den Vorschlag der Commission der zweiten Kammer bestritten, den Zinsfuß schon jetzt für die Zukunft auf 3½ % festzusetzen. Die Commission der zweiten Kammer hat in ihrem Berichte es auch nicht umgehen zu können geglaubt, einige Blicke in die Zukunft zu werfen. Wie ich in der zweiten Kammer erklärt habe, so erkläre ich auch hier, daß ich gar nicht geneigt bin, mich jetzt über die Zukunft auszusprechen; ohne Noth muß man nie prophezeihen. Ich bin nicht geneigt, etwas für künftige Zeiten zu versprechen, denn versprechen macht halten, und Niemand ist Herr der Zeit. Ueber die Zukunft sage ich nichts, die Zukunft wird schon lehren, was man in der Zukunft zu thun hat.

Frhr. v. Göler: Beim Lesen der Seite 53 des Commissionsberichts bin ich auf eine Bemerkung gekommen, die ich nicht verschweigen kann. Der Art. 1 des Gesetzes fordert nur 13 Millionen Gulden; liest man aber den Bericht, so findet man, daß nur die Bahnlinie allein damit gemacht werden kann, und daß aber noch etwa 3 und eine halbe Million für Locomotive ꝛc. ꝛc. in Rechnung kommen. Ich glaube, daß man ausdrücklich den ganzen Kostenbetrag mit 16 Millionen in das Gesetz aufnehmen soll.

Reg. Comm. Finanzminister v. Böckh: Es heißt in dem Gesetzentwurf, „die Kosten des Baues der Bahn ꝛc." Zu dem Baue rechnet man die Locomotive nicht; es kann indessen nur von 2½ Millionen die Rede sein. Wenn man 20 % annimmt für die Einrichtung des Betriebs, so wird dieses schon sehr hoch sein. Uebrigens entsteht die Frage, ob nach Beendigung der Bahn der Betrieb nicht einer Gesellschaft überlassen wird, welche alsdann die Kosten der Anschaffung der Locomotive auf ihre Rechnung zu nehmen hat. Hier aber handelt es sich nur von den Kosten des Baues.

Reg. Comm. Professor Bader: Unter Zugrundlegung eines mäßigen Verkehrs haben wir das Capital zu 500,000 berechnet. Wenn einmal die Frequenz sich außerordentlich erhöht haben wird, so wird dieses Capital allerdings auch vergrößert werden, und in diesem Falle wird man es auch gern vermehren; vor der Hand aber dürfte eine halbe Million sehr gut ausreichen.

Geh. Hofrath Rau: Ich habe nur ein Wort über die Berechnung der Kosten hinzuzufügen. Es ist oft der Zweifel geäußert worden, ob die Summe von 13 Millionen reichen wird. Man verweist auf andere Beispiele, welche allerdings gezeigt haben, daß die anfänglichen Ueberschläge bei weitem nicht zureichend gewesen sind. Die Liverpoler Bahn ist anfangs auf 500,000 Pfd. Sterl. angeschlagen worden, sie hat aber über eine Million gekostet. Ohne in dieser Beziehung eine Garantie übernehmen zu können, glaube ich, daß wir mit großer Wahrscheinlichkeit uns auf die berechnete Summe verlassen dürfen, indem die wirklichen Kosten nicht bedeutend von dem Anschlage abweichen werden. Die Erfahrungen in

andern Ländern konnten bei der Kostenberechnung benutzt werden, und alle Erfordernisse, die bei einer Bahn vorkommen, sind jetzt so klar zu erkennen, daß man bei der Rechnung schon weit mehr ins Einzelne gehen kann, als es bei den ersten Bahnen möglich war. Es kommt bei dem Anschlage der Kosten hauptsächlich auf 2 Punkte an, nämlich 1) welche Arbeiten müssen ausgeführt werden, und 2) wie werden sich die Preise des Materials und der Arbeit stellen? Was den ersten Gegenstand betrifft, so fällt er in das Gebiet des Meßbaren. Wir kennen die Länge der Bahn; es ist durch das Nivellement hergestellt worden, wie viel Erde abzutragen und wie viel an den tieferen Stellen aufzufüllen ist, so daß kein starkes Gefäll zum Vorschein kommt. Die nöthigen Brücken hat man auch zu schätzen vermocht. Die Anschläge des technischen Comité's zeigen, daß örtliche Verhältnisse mit aller Sorgfalt erhoben worden sind. Was die Preise betrifft, so sind Annahmen zu Grunde gelegt worden, welche eine Erhöhung der Kosten nicht sehr wahrscheinlich machen. Man hat den Arbeitstag zu 40 kr. berechnet, und es ist nicht zu bezweifeln, daß in der untern Hälfte des Landes die Arbeit wohlfeiler zu erhalten ist, so daß wir im Durchschnitt des ganzen Landes mit jenem Satze reichen werden. Eine Hauptausgabe bildet das Eisen. Das technische Comité hat einen Preis von 11½ fl. per Centner angenommen, und es sind jetzt schon Anerbietungen gemacht worden, welche um 1 fl. niedriger stehen. Es scheint mir also, daß wir eine erhebliche Ueberschreitung des Anschlages nicht zu befürchten haben, und es ist leicht gedenkbar, daß der ganze Aufwand nicht einmal so hoch wird.

Generallieut. v. Stockhorn: Ich kann nur wünschen, daß der Bedarf an Material sowohl als an Eisen baldthunlichst

bestellt werde, indem sonst Concurrenzen von andern Bahnen entstehen, welche die Preise steigern. Jemehr das Institut sich ausbildet, einen desto größern Bedarf wird es nach sich ziehen.

Frhr. v. Andlaw: Der Herr Finanzminister hat auf die ihm stets eigene geistreiche Weise über meine Einwendungen gesprochen. Ich möchte nicht sagen, daß er gegen dieselben gesprochen hat, weil er sie größtentheils selbst empfindet. Nur auf einen Punkt erlaube ich mir aufmerksam zu machen, den derselbe hervorgehoben hat. Er hat von einem Actienverein gesprochen, der sich durch die Uebernahme des Baues auf Staatskosten von selbst bilde, indem jeder Staatsangehörige gewissermaßen Actionair dieser Gesellschaft werde. Ich glaube, daß dieses gegen die erste Bedingung einer Actiengesellschaft verstoßen würde, nämlich dagegen, daß zur Errichtung einer Actiengesellschaft, die durch das Vertrauen in die Unternehmung gegründete freiwillige Theilnahme der einzelnen Mitglieder erforderlich ist.

Ich will nicht sagen, daß der Staat dieses Vertrauen nicht verdiene; aber es wäre vielleicht auch der Versuch ausführbar, daß der Staat sich gewissermaßen als Unternehmer hinstellte, und diejenigen, welche das Unternehmen in seinen Händen für gesichert halten, zur freiwilligen Theilnahme aufforderte. Der Zwang aber hebt nach meiner Ansicht den Begriff einer Actienverbindung auf. Der Herr Finanzminister will die Zukunft für jetzt aus dem Spiel lassen; er hat dieß schon in der zweiten Kammer gegen die Aeußerungen des Berichterstatters erklärt, welcher mit redlicher Forschung einige Blicke in dieselbe thun wollte. Eine Beruhigung finde ich in diesem Benehmen des Herrn Finanzministers, welche für mich allerdings von Gewicht ist.

Der Herr Finanzminister nämlich, der gewohnt ist, überall nur mit der größten Vorsicht zu Werke zu gehen, muß meines Dafürhaltens im Hintergrund einen Gedanken haben, der mit meinen Ansichten mehr oder minder übereinstimmt.

Derselbe hat ferner behauptet, der Zinsfuß werde vielleicht unter 3½ % fallen, und dadurch ein günstiger Wechselfall schon für den Staat verloren gehen. Ich glaube kaum, daß er in den Fall kommen dürfte, es zu bereuen, wenn er die Versicherung hätte, die Summe um diesen Zinsfuß auch für die Zukunft zu erhalten.

Was die Kosten des Betriebsmaterials der Bahn betrifft, so sind solche in dem Berichte des Herrn Geh. Hofrath Rau wirklich zu 20 % berechnet, im Verhältniß zu den Kosten der Bahn. Die Capital-Summe überhaupt wird sich dadurch allerdings bedeutend erhöhen, und somit dürfte, wie mir scheint, auch auf diesen etwaigen Mehrbedarf, abgesehen von der weitern Möglichkeit eines höhern Bauaufwandes Rücksicht genommen werden. Ich will damit kein Mißtrauen gegen den Ueberschlag im Allgemeinen äußern, da ich nicht im Stande bin, ihre Richtigkeit oder Unrichtigkeit zu beurtheilen; aber die Erfahrung hat gelehrt, daß diese Ueberschläge häufig nicht mit den wirklichen Kosten übereinstimmen, und dieß dürfte im gegenwärtigen Fall auch zu befürchten sein, weil namentlich die Terrainbeschaffenheit des Oberlandes noch nicht auf eine Weise ermittelt ist, daß sie eine gründliche Basis für die Kostenberechnung zuläßt.

Reg. Comm. Finanzminister v. Böckh: Ich erlaube mir nur noch auf einen Punkt, den der Herr Frhr. v. Andlaw herausgehoben hat, zu antworten; er hat auf meine Vergleichung des eintretenden Zustandes mit einer Actiengesellschaft

aller Staatsbürger entgegnet; aber zu einer Actiengesellschaft gehört etwas, was hier fehlt; es gehört einmal dazu das Vertrauen der Actionaire, und daß sie es sein wollen. Ich glaube, daß er selbst diese Einwendung als ungegründet zurückzunehmen geneigt sein wird, wenn ich nachweise, daß auch die von mir fingirte Actiengesellschaft nur zu Stande kommt durch das Vertrauen der Actionaire, und nur dadurch, daß sie freiwillig sich in diese Unternehmung einlassen.

Sie, Durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren, und die Mitglieder der andern Kammer sind es, welche das Vertrauen des Volkes zu der Unternehmung aussprechen müssen, denn jeden einzelnen Staatsbürger darüber zu fragen, läßt unsere Landesverfassung nicht zu.

Sie, Durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren, und die Mitglieder der andern Kammer müssen ihren freien, guten Willen, die Sache auf diese Weise einzurichten, aussprechen, ehe die Ausführung der Eisenbahn auf Staatskosten, d. h. auf Kosten sämmtlicher Staatsbürger, zu Stande kommt, die ich eben darum wohl nicht mit Unrecht mit einer Actiengesellschaft aller Staatsbürger des Großherzogthums verglichen habe.

Reg. Comm. Staatsrath Nebenius: Ich werde diesen Worten nur eine kurze Bemerkung hinzufügen. Kommt man nicht mit sich selbst in Widerspruch, wenn man die Privaten abmahnt, eine solche Unternehmung zu machen, aber sich für die Staatsunternehmung erklärt, wobei, wie der Herr Finanzminister sagte, gleichsam jeder Steuerpflichtige zum Actionair wird? Keineswegs! Denn vieles, was die Gesellschaft der Steuerpflichtigen in die Wagschale zu legen hat, ist für Privatunternehmer ohne alle Bedeutung. Jene haben in die Wagschale zu legen einen Verlust der Postverwaltung

durch Verminderung des Brief- und Fahrpostertrags von vielleicht jährlich 100 —200,000 fl., welcher nicht ausbleiben würde, wenn jenseits des Rheins eine Eisenbahn entsteht, und wir einer solchen Anstalt entbehren; sie haben ferner in die Wagschale zu legen den Verlust, welchen das Land erlitte, wenn viele tausend Reisende, die sich bisher unserer Poststraßen bedienten, und kürzere oder längere Zeit bei uns verweilten, unsere Routen vermeiden und sich des Dampfwagens auf der jenseitigen Bahn bedienen würden; es kommt die fernere Betrachtung hinzu, daß viel leichter die Gesammtheit der Staatsangehörigen einen etwaigen Verlust tragen würde, als eine Privatgesellschaft von einzelnen Unternehmern.

Geh. Hofrath Rau: Es ist ganz richtig, wie der Frhr. v. Göler bemerkt hat, daß im Kostenüberschlag von 13 Millionen die Kosten des beweglichen Apparats nicht mit eingerechnet sind, dieß ist nicht geschehen, um die Größe der Summe etwas minder auffallend zu machen, sondern deßwegen, weil hier ein bestimmter Anschlag nicht möglich war. Es hängt von der Lebhaftigkeit des Verkehrs ab, wie viel man für Wagen und Maschinen nöthig haben wird. Es ist in dem Commissionsbericht allerdings Bezug darauf genommen worden, daß in Belgien die Kosten dieser Apparate sich auf 23 % gestellt haben, aber wir müssen uns an den außerordentlich lebhaften Verkehr erinnern, den die ganze Belgische Bahn durch Reisende hat. Auf einen starken Verkehr können wir uns keine Hoffnung machen. Wie groß der Bedarf sein wird, läßt sich nicht sagen. Man wird anfangs eine kleinere Zahl von Dampf- und Fuhrwägen kommen lassen, und was dann noch weiter nothwendig wird, kann im Lande selbst ge-

fertigt werden. Jedenfalls kann man die angenommene Summe als zureichend betrachten, da anfangs kaum 10 % nöthig sein werden.

Der Art. 1. wird hierauf zur Abstimmung gebracht und von der Kammer unverändert angenommen.

Ebenso die Art. 2. 3. und 4., zu denen nichts bemerkt wird.

Schließlich wird die Annahme des ganzen Gesetzes durch namentlichen Aufruf zur Abstimmung gebracht, und mit Ausnahme von 4 Stimmen (Frhr. v. Andlaw, Frhr. v. Landenberg, Frhr. v. Türckheim und Frhr. v. Gemmingen) genehmigt.

Hiermit wird die Sitzung aufgehoben.

Zur Beurkundung:

Die Secretäre:

Frhr. v. Göler.
K. H. Rau.

Vierte Sitzung.

Karlsruhe, den 23. März 1838.

Gegenwärtig:

Die bisher erschienenen Mitglieder, mit Ausnahme Sr. Hoheit des Herrn Markgrafen Maximilian zu Baden.

Von Seite der Regierungscommission:

Herr Staatsminister Winter,
" Staatsminister Frhr. v. Blittersdorff,
" Ministerialrath Brunner,
" Ministerialrath v. Marschall, und
" Professor Bader.

Unter dem Vorsitze des ersten Vicepräsidenten, Seiner Durchlaucht des Herrn Fürsten zu Fürstenberg.

Die Tagesordnung führt zur Discussion über den Gesetzentwurf, die Eigenthumsabtretung zum Behufe der Eisenbahn betreffend.

Im Allgemeinen wird nichts bemerkt, und sogleich zu den einzelnen Artikeln des Gesetzes übergegangen.

Die Art. 1 und 2. werden ohne Bemerkung unverändert angenommen.

Art. 3.

Geh. Hofrath Rau: Es scheint mir, daß die Annahme des ganzen Gesetzes wenig Bedenken finden wird, weil man sich so viel als möglich an das Expropriationsgesetz vom Jahr 1835 gehalten hat. So ist namentlich dieser Artikel 3. nichts Neues, sondern er ergiebt sich aus der Combination der Art. 9. und 11. jenes Gesetzes.

Der Art. 3 wird hierauf unverändert angenommen, ebenso der

Art. 4.

zu welchem nichts erinnert wird.

Art. 5.

Frhr. v. Rüdt d. J.: Es ist hier bei der Verlegung bereits bestehender und bei der Anlegung neuer Feldwege nicht angegeben, wie die Entschädigung berechnet wird, ob sie nämlich auf gleiche Weise, wie bei der Abtretung des zur Eisenbahnlinie selbst bestimmten Terrains erfolge?

Reg. Comm. Ministerialrath Brunner: Es sind in dem vorliegenden Gesetzvorschlage überhaupt keine Bestimmungen über die Entschädigung für das zur Eisenbahn abzutretende Eigenthum enthalten, es bleibt daher wegen Ausmittlung der Größe derselben lediglich bei den Vorschriften des Expropriationsgesetzes vom Jahr 1835. Die Experten werden daher bei Abschätzung des Eigenthums, welches in Folge der Eisenbahnanlage zur Anlegung oder Verlegung von We-

gen abzutreten ist, eben so verfahren, wie dies z. B. bei der Anlegung von Chausseen geschieht, und hiernach die Entschädigungssumme festzusetzen, wenn dies nämlich durch gütliche Uebereinkunft mit dem Eigenthümmer nicht geschehen kann.

Es gibt somit in dieser Hinsicht der Gesetzentwurf den Abtretungspflichtigen durchaus keinen Grund zu Befürchtungen irgend einer Art.

Frhr. v. Rüdt d. J.: Es ist in dem Commissionsbericht über die Anlegung der Eisenbahn überhaupt, zur Entfernung der vielen Schwierigkeiten, welche durch die Anlage von Feldwegen besonders in Beziehung auf die Wiedereintheilung und Vermessung der Fluren entstehen werden, der Vorschlag gemacht, bei solchen Flurtheilen, welche von dem Fahrdamm durchschnitten werden, von dem nächsten Uebergangspunkte aus, Wege durch die Ländereien anzulegen, und jedem Eigenthümer ein gleich großes, oder doch gleichen Werth habendes, zusammenhängendes Stück, statt seiner zerstreuten Besitzungen anzuweisen, nnd es ist der Wunsch ausgesprochen, daß die Uebergangspunkte nicht zu weit von einander entfernt sein möchten. Ich glaube bemerken zu müssen, daß die im Bericht des Comité für die ganze Straßenlänge angenommene Zahl von nur 190 Uebergangspunkten mir zu gering scheint.

Reg. Comm. Professor Bader: Die Annahme dieser 190 Uebergangspunkte beruht auf einer allgemeinen Schätzung, deren Summe wird allerdings wahrscheinlich überschritten werden müssen. Für die unteren Bahnstrecken von 15 Stunden Länge haben sich durch die specielle Bearbeitung 50 solcher Uebergangspunkte herausgestellt, welche ungefähr

die Summe der jetzt bestehenden Wege darstellen, die durch die Eisenbahnlinie nicht eingehen dürfen. Wir haben uns aber durchaus vorbehalten, überall da, wo es sich durch die Unterhandlungen mit den Ortsbehörden als nothwendig darstellen wird, noch weitere Uebergänge zu construiren.

Major v. Türkheim: Ich halte diese Bestimmung nicht sowohl für einen Gegenstand der Gesetzgebung, als für einen Gegenstand der Vollzugsordnung, und will hier dem Ministerium des Innern nur den dringenden Wunsch ans Herz legen, daß bei der Vollzugsverordnung so viel als möglich die Interessen der Güterbesitzer ins Auge gefaßt werden, denn ich sehe voraus, daß eine Hauptschwierigkeit und ein Hauptanstand gegen die Eisenbahn darin besteht, daß sehr viele Ackerbautreibende in ihren Geschäften sehr empfindlich dadurch werden gehindert werden, indem z. B. ein Theil ihrer Besitzungen auf der einen, und der größere Theil derselben, welcher tagtäglich befahren werden muß, auf der andern Seite der Bahn liegt, wodurch sie großen Aufenthalt erleiden, und die dem Landmann so kostbare Zeit verloren geht. Was der Herr Berichterstatter in Beziehung auf die neue Verlegung der Felder vorgeschlagen hat, mag allerdings in einzelnen Fällen dem dringendsten Uebelstande abhelfen; — aber ich glaube, daß dann die betreffenden Eigenthümer auch für die Wiedervermessung ihrer Felder entschädigt werden müssen. Es sind mir Gemeinden bekannt, die in der Zeit der letzten 10 bis 12 Jahre successive ihre gesammten Bänne haben vermessen lassen, was die Güterbesitzer sehr viel gekostet hat. Ich glaube, daß diese Güterbesitzer um so mehr Anspruch auf eine Entschädigung für eine abermalige Vermessung haben, als die Vornahme einer solchen überhaupt jetzt vielleicht vier und

fünfmal mehr kostet, als früher, und man den armen Leuten, die es in gar vielen Orten giebt, nicht wohl zumuthen kann, einen Kostenaufwand, dem sie sich schon das erstemal nur mit Opfern unterzogen, sich nun gar in einem erhöhten Maßstabe wiederholt gefallen zu lassen zum Besten der Eisenbahnerrichtung.

Geh. Rath Beeck: Es werden in Folge der Errichtung der Eisenbahn, wie in der Erörterung zu Art. 5. angeführt ist, allerdings noch sehr viele Arbeiten nöthig werden, ich glaube aber nicht, daß die Vermessung ganzer Gemarkungen nothwendig fallen wird, höchstens nur die Vermessung einzelner Gewannen oder einzelner Stücke. Ich theile übrigens vollkommen die von dem geehrten Redner vor mir gemachte Bemerkung, und zweifle auch nicht daran, daß die hohe Regierung für eine abermalige Aufnahme schon früher vermessener Güter, wenn solche in Folge der Eisenbahnanlegung nöthig wird, eine billige Entschädigung nicht versagen werde. Unter anderem war auch die Sprache davon, daß nicht nur die Wege und Canäle, welche verlegt werden sollen, sondern auch, wie im Commissionsbericht bemerkt ist, der Platz angegeben werde, wohin die Verlegung des Weges oder des Canals geschehen solle? Allein nach genommener Rücksprache mit den Herren Technikern habe ich mich noch genauer überzeugt, daß dieß in vielen, ja in den meisten Fällen nicht möglich ist, und daß dießfalls Augenschein und Verhandlung vorhergehen muß. Es kann also nur davon die Rede sein, und es gehört in das Gesetz nur die Bestimmung, daß derjenige, gegen welchen die Verbindlichkeit zur Abtretung des Weges oder Canals behauptet werden soll, durch öffentlichen Anschlag davon in Kenntniß gesetzt werden muß; die Stelle, an welche der Weg

oder Canal verlegt werden soll, ist erst später auszumitteln. Es würden auch noch andere Fragen zur Sprache kommen, namentlich, wie es zu halten sei, wenn die Eigenthümer der Plätze, wohin die Verlegung geschehen soll, nicht geneigt sind, dieselben abzutreten, und kein anderer Weg oder Platz gefunden werden kann. Allein dies Alles gehört zu den entferntern Folgen der Expropriation, und bildet daher keinen Gegenstand dieses ganz speciellen Gesetzes. Genug, daß der Grundsatz fest steht: ohne Entschädigung findet keine Abtretung statt. Die Commission, welche an Ort und Stelle selbst erscheint, wird gewiß alle billigen Wünsche soviel sie nur kann befriedigen.

Major v. Türkheim: Solche Bestimmungen gehören in die Vollzugsverordnung und nicht in das Gesetz. Ein weiterer Uebelstand wird aber darin liegen, daß mancher jetzt bestehende Feldweg eingeht, und da, wo jetzt 3 oder 4 solcher Wege bestehen, vielleicht in der Folge nur 1 oder 2 werden angelegt werden. Der Landmann verliert dadurch sehr viel, wenn er statt einer viertel oder halben Stunde künftig eine ganze Stunde fahren muß, um auf seinen Acker zu kommen. Ich erlaube mir daher meine Bitte zu wiederholen, die hohe Regierung möge für die Entfernung dieser Uebelstände durch Bestimmungen in der Vollzugsverordnung bestmöglichst besorgt sein.

Geh. Hofrath Rau: Die beiden geehrten Redner mir gegenüber *) haben einige Punkte in Anregung gebracht, die ich sehr erheblich finde, indem sie dargethan haben, daß die Verlegung der Feldwege für die Landleute eine Quelle von

*) Frhr. v. Rüdt und v. Türkheim.

Unannehmlichkeiten sein werde, so lange sie nicht zur Aenderung ihrer Flureintheilung sich entschließen.

Was die Besorgniß betrifft, daß für manche Gemeinden neue Vermessungen vorgenommen werden müssen, so glaube ich, man kann sich darüber beruhigen, denn ist eine Gutsvermessung vor Kurzem zweckmäßig vorgenommen worden, so ist sicherlich eine Karte vorhanden, die man zum Behufe der neuen Eintheilung zu Grunde legen kann.

Ich zweifle übrigens nicht, daß diejenigen Ingenieure, welche namentlich für Vermessungsarbeiten aufgestellt sind, den Gemeinden an die Hand gehen werden; sie werden schon so viele Zeit übrig haben, und durch ein solches zweckmäßiges Zusammenwirken wird die Sache sehr befördert werden. Ich stelle mir vor, daß von da, wo ein Uebergangspunkt statt findet, mehrere Feldwege nach den abgesonderten Flurtheilen hingeführt werden, wozu natürlich ebenfalls Abtretungen nöthig werden. Wie man eine Gemeinde für den abzutretenden Theil eines Feldweges entschädigen soll, ist schwer zu bestimmen. Das Beste wäre, wenn man ausmittelte, wie viel Land dazu erforderlich ist, um den Weg, der nun eingeht, durch einen neuen zu ersetzen, und es dürften alsdann nur die Kosten dieser neuen Ankäufe von Güterstücken vergütet werden.

Major v. Türkheim: Der Werth des Grundstücks hängt davon ab, wie nah oder entfernt es von dem Wohnorte desjenigen liegt, der es zu bebauen hat. Es giebt bei uns Güter von ganz gleicher Beschaffenheit, wo für die Jauchert nahe an der Wohnung 400 Gulden bezahlt werden, während die abgelegene oft nur 80 Gulden gilt. Was die radienweise Anlegung der Wege betrifft, so mag diese, mathematisch betrachtet, sehr schön sein, aber in ökonomischer Beziehung taugt sie

nicht viel. Ein spitzzulaufender Acker ist für den Landmann sehr schwer zu befahren, weil bei dem Ackerbau jede Unregelmäßigkeit überhaupt sehr schädlich ist; es sollte daher alle mögliche Rücksicht darauf genommen werden, daß bei der neuen Vertheilung die Güterstücke eine parallele Richtung erhalten.

Geh. Rath Beeck: Auch für solche Fälle ist in dem Expropriationsgesetz Vorsorge getroffen.

Wenn ein Acker durch seine Verlegung soviel verliert, daß er für den Besitzer unbrauchbar wird, so muß diesem eine Entschädigung dafür werden, entweder dadurch, daß man demselben den wahren Werth des Ackers bezahlt, oder ihm ein anderes ähnliches Grundstück in gleichem Werthe dafür abtritt. Beim Vollzuge wird sich dieses alles leichter machen, als man jetzt schon anzugeben im Stande ist.

Major v. Türkheim: Es ist aber ein nicht unbedeutender Nachtheil für den Landmann schon dadurch möglich, daß nun der neue Weg sehr weit von seinem Eigenthum verlegt wird, selbst wenn die Bahnlinie dasselbe nicht berührt, und keine Abtretung nöthig wird. Auch für diesen Fall, glaube ich, sollte eine billige Entschädigung gewährt werden.

Reg. Comm. Ministerialrath Brunner: Wir müssen rücksichtlich der geäußerten verschiedenen Besorgnisse und Wünsche Vieles der Erfahrung überlassen; denn es lassen sich unmöglich für alle Fälle, in welchen das Eigenthum durch die Anlegung der Eisenbahn möglicher Weise beeinträchtigt werden kann, gesetzliche Bestimmungen im Voraus ertheilen. Manchen Besorgnissen, die wir jetzt hegen, wird sich bei der Ausführung

leicht und einfach begegnen lassen, andere werden hier erst entstehen, deren Beseitigung vielleicht schwieriger ist. Zeigt sich nun im ersten oder spätern Verlauf der Ausführung, daß die gesetzlichen Bestimmungen, welche wir haben, nicht ausreichen, daß vielmehr für das Eisenbahnunternehmen Aenderungen oder Ergänzungen derselben nöthig seien, so wird die Regierung hiefür zu sorgen nicht unterlassen.

Was die Uebergangspunkte betrifft, so wurde bereits in der andern Kammer von Seite der Regierungscommission anerkannt, daß der Gebrauch des an die Eisenbahn anstoßenden Eigenthums in mancher Rücksicht sehr erschwert werden könne, dabei aber auch die Versicherung gegeben, daß die abzusendende Commission alles aufbieten werde, um diese Unannehmlichkeiten so weit als möglich zu entfernen. Ich kann die Erklärung der Bereitwilligkeit der Regierung hiezu hier nur wiederholen.

Staatsrath Nebenius: Es kann der Natur der Sache nach die Entschädigung für einen aufgehobenen Weg nicht anders geleistet werden, als durch Herstellung eines neuen Weges, welcher wo möglich so angelegt werden muß, daß jeder auf die angemessenste Weise auf sein Eigenthum gelangen kann. Dabei ist zwar denkbar, daß einer einen weitern Weg, als es früher der Fall war, machen muß; für einen solchen Umweg kann aber eine Entschädigung nicht verlangt werden, weil Niemand ein bestimmtes Recht auf einen bestimmten öffentlichen Weg hat, sondern hier nur darauf zu sehen ist, daß die öffentlichen Wege im allgemeinen Interesse angelegt werden. Indessen wird wohl ein solcher Umweg so groß nicht werden, da die Zahl der Uebergänge, so viel ich weiß, auf 200 festgesetzt wurde.

Auch ich bin der Ansicht, daß die Zahl von 200 Uebergängen nicht reichen werde, aber ich beruhige mich bei der Zusicherung der technischen Behörde, daß man diese Zahl nach Bedürfniß auch vermehren und die Interessen der Landwirthschaft so sehr als nur möglich wahren werde.

Geh. Hofrath Rau: Ich muß nur noch bemerken, daß ich nicht der Meinung war, man solle die neuen Wege buchstäblich wie Radien führen und die Grundstücke unter spitzen Winkeln.

Auf gehaltene Umfrage wird der Art. 5. unverändert angenommen.

Art. 6.

Geh. Hofrath Rau: Man könnte bei diesem Artikel die Furcht hegen, es sei der Commission eine zu große Freiheit und Willkühr eingeräumt. Es hängt von ihr ab, das umständliche Verfahren zu wählen, und für jede Gemeinde die bestimmt abzuhaltende Tagfahrt anzusagen, oder das kürzere Verfahren vorzuziehen. Es wird sich keine gesetzliche Norm darüber aufstellen lassen, in welchen Fällen das eine oder andere Verfahren einzuschlagen sei. Ich hoffe jedoch, daß die Vollzugsverordnung es aussprechen werde, unter welchen Umständen es rathsam sei, von dem umständlichen Verfahren der Tagfahrt unfehlbar Gebrauch zu machen.

Großhofmeister v. Berckheim: Es scheint mir dieses im Artikel selbst zu liegen; wenn irgend eine Einsprache gemacht wird, so wird die Commission sich an Ort und Stelle zu begeben haben.

Reg. Comm. Ministerialrath Brunner: Diese letzte Be-

merkung ist in sofern ganz richtig, als es da, wo von irgend einer Seite in einer Gemeinde Einsprache erhoben wird, es nicht mehr von der Willkühr der Commission abhängt, ob sie sich in die betreffende Gemarkung verfügen wolle, oder nicht; sie muß sich vielmehr unter dieser Voraussetzung dahin begeben. Eben deswegen können aber die Eigenthümer durch diesen Artikel nicht bedroht sein, weil es lediglich in ihre Willkühr gestellt ist, die Commission zum Erscheinen zu veranlassen, oder nicht.

Bei der Abstimmung wird der Art. 6 ohne Abänderung genehmigt.

Die

Art. 7, 8, 9 und 10

werden ohne Bemerkung angenommen.

Art. 11.

Generallieut. v. Stockhorn: Ich vermuthe, daß alle Plätze zu dem Bedarf der Eisenbahn, z. B. Sand-, Kiesplätze ꝛc., unter dem zur Abtretung bestimmten Eigenthum mitbegriffen sind.

Reg. Comm. Ministerialrath Bruner: Nach dem Zwangsabtretungs-Gesetz vom Jahre 1835 wird der Staat allerdings die Befugniß haben, auch zu einem Bedarf dieser Art das Eigenthum von Plätzen anzusprechen, so ferne die Voraussetzungen jenes Gesetzes für eine Abtretung in concreto vorhanden sind.

Geh. Rath Beeck: Nach meiner Ansicht sind die Eigenthümer schuldig, solche Besitzungen zur Benutzung abzutreten; dieß scheint aus den Verfügungen des Gesetzes vom Jahre

1835 hervorzugehen, doch hätte ich, wie im Commissionsberichte bemerkt ist, sehr gewünscht, dießfalls eine ausdrückliche Bestimmung in dieses Gesetz aufgenommen zu sehen, denn sonst könnten sich denn doch in der Ausführung manche Anstände ergeben. In Ansehung des sogenannten Interimsbedarfs muß nun dasselbe Verfahren eingehalten werden, welches bis daher bei Errichtung anderer Anlagen, namentlich bei dem Bau von Landstraßen, hinsichtlich dieses Bedarfs beobachtet worden ist. In das vorliegende Gesetz eignet sich keine Bestimmung darüber, weil solches nur die Erwerbungen für die Grundfläche der Bahn zum Gegenstande haben und keine weitern Abweichungen begründen soll.

Frhr. v. Rüdt d. J.: Ich glaube nicht, daß man nach diesem Gesetz die bloße Benutzung eines Grundstückes verlangen könne, ohne dieses dem Eigenthümer abzukaufen.

Reg. Comm. Ministerialrath Brunner: Der Staat wird, wie ich bemerkt habe, allerdings das Eigenthum des Guts, worauf sich das nöthige Material befindet, oder welches auf andere Weise vorübergehend benützt werden soll, im Expropriationswege erwerben müssen, und nicht den bloßen vorübergehenden Gebrauch verlangen können, wenn der Eigenthümer sich nicht freiwillig zu letzterem versteyen will. Die Abtretung des Eigenthums wird aber in Fällen dieser Art nach dem Gesetze von 1835 begehrt werden können, sofern ein Bedarf oder eine Benutzung, die sich auf eine, im öffentlichen Interesse zu errichtende Anlage bezieht, in Frage und auf andere Weise nicht abzuhelfen ist.

Frhr. v. Rüdt d. J.: Da müßte der Staat also auch zur

Errichtung von öffentlichen Gebäuden die Steingruben kaufen, d. h. deren Abtretung zwangsweise verlangen dürfen.

Staatsrath Nebenius: Wenn dieses Gesetz nicht in dem Sinne zu verstehen wäre, so würde es an einem wesentlichen Gebrechen leiden. Allerdings kann der Staat, um Erde, Kies und Steine zu bekommen, die Abtretung des Eigenthums verlangen, wenn ihm die Benutzung der betreffenden Plätze nicht freiwillig überlassen werden will. Es läßt sich zwar der Zweifel dagegen erheben, daß hier ein Grundstück weggenommen werden könnte, ohne daß man gerade des Eigenthums desselben nothwendiger Weise bedarf. Dieß ist eine Frage, deren Beurtheilung schon im Interesse der Gerechtigkeit eine reifliche Erwägung verlangt, wobei aber nothwendiger Weise die Beschaffenheit des einzelnen Falles entscheidet.

Es entsteht bei der Zwangsabtretung immer eine doppelte Frage, einmal: ist das Unternehmen nothwendig und nützlich, sodann: ist gerade das Eigenthum, das in Anspruch genommen werden muß, dasjenige, dessen Erwerbung für den Zweck des Unternehmens erforderlich ist?

Wenn es sich um ein Material handelt, welches man da, wo man desselben benöthigt ist, leicht kaufen kann, so würde ich nie für eine Zwangsabtretung stimmen; aber ich wiederhole es nochmals, es wäre ein wesentliches Gebrechen unseres Gesetzes, wenn es keine Anwendung da finden dürfte, wo dieses nicht der Fall ist.

Sie finden in allen andern derartigen Gesetzen, sowohl in Frankreich, als auch in England, daß die Unternehmer nicht nur Kies, Sand und Steine nehmen dürfen, sondern daß es ihnen sogar gestattet ist, die Grundstücke zur Niederlage des Materials gegen Entschädigung zu benützen. Die zeitliche

Niederlage ist der einzige Punkt, der aus unserm Gesetze weggeblieben ist, obschon er aufgenommen werden konnte.

Frhr. v. Rüdt d. J.: Der Staat soll sich das benöthigte Material durch Lieferung zu verschaffen suchen; ich begreife nicht, warum derselbe einen Vorzug vor jedem Privaten haben und sich das Material wohlfeiler, als dieser, soll verschaffen dürfen.

Staatsrath Nebenius: Dies kommt auf die Beschaffenheit des einzelnen Falls an; es kann Fälle geben, wo die Aeußerung des geehrten Redners vor mir vollkommen Anwendung findet, aber auch Fälle, wo man sagen muß, es ist nicht möglich, das Material irgendwo anders zu erhalten.

Frhr. v. Göler: Die Gründe des Frhrn. v. Rüdt scheinen mir überhaupt auch Gründe gegen das Zwangsabtretungsgesetz vom Jahr 1835. So lange aber dieses Gesetz besteht, kann wohl mit Erfolg auch nichts gegen die Bestimmungen desselben angewendet werden.

Frhr. v. Rüdt d. J.: Es ist gerade vorhin anerkannt worden, daß das Gesetz vom Jahr 1835 in der angegebenen Beziehung mangelhaft sei.

Staatsrath Nebenius: Ich habe nur gesagt, daß die einzige Hinweglassung in unserm Gesetze darin bestehe, daß eine zeitige Benützung des Eigenthums nicht verlangt werden kann; dies ist aber nichts Wesentliches, denn wir können nöthigenfalls das Terrain im Zwangswege ankaufen.

Frhr. v. Göler: Das Zwangsabtretungsgesetz ist viel allgemeiner, als dieser Artikel 11, und es kann somit dieser Artikel wohl daraus abstrahirt werden.

Major v. Türckheim: Ich habe im Jahr 1835 gegen dieses Zwangsabtretungsgesetz gestimmt und würde es im Augenblick nach meinem besten Wissen und Gewissen wieder thun; allein es besteht dieses Gesetz nun einmal, und so finde ich mich nicht veranlaßt, gegen diesen Zusatz desselben zu stimmen, um so weniger, da die Errichtung der Eisenbahn bereits beschlossen ist, und nur noch der Sanction Sr. Königl. Hoheit des Großherzogs bedarf, um zum Gesetz erhoben zu werden. Wenn ich daher für dieses Gesetz stimme, so hoffe ich, nach dieser Erläuterung keiner Inconsequenz beschuldigt zu werden.

Frhr. v. Landenberg: Ich bin in demselben Fall, und ich werde für dieses Gesetz stimmen, obgleich ich gegen die Uebernahme des Baues auf Staatskosten mich erklärt habe, denn nur damit, nicht aber auch mit der Errichtung einer Eisenbahn überhaupt, bin ich nicht einverstanden.

Die unveränderte Annahme des Artikels 11 wird hierauf beschlossen, und sonach das ganze Gesetz bei der Abstimmung durch namentlichen Aufruf einstimmig angenommen.

Die öffentliche Sitzung verwandelt sich hierauf in eine geheime.

Zur Beurkundung:

Die Secretäre:

Frhr. v. Göler.

K. H. Rau.

Verhandlungen

der

Ständeversammlung

des

Großherzogthums Baden

im Jahr 1838.

Enthaltend

die

Protokolle der ersten Kammer mit deren Beilagen

von ihr selbst amtlich herausgegeben.

Beilagenheft.

Karlsruhe,

Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchhandlung.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK

Baden-Württemberg

g

OZB 999, 1838 Beil.

Inhalt

des Beilagenheftes.

		Seite
Beilage Nr. 1.	Höchstes Rescript, die Ernennung des Präsidenten und der beiden Vicepräsidenten betr.	1
„ „ 2.	Höchstes Rescript, die Ernennung von acht Mitgliedern der ersten Kammer durch den Großherzog betreffend	2—3
„ „ 3.	Höchstes Rescript, die Ernennung des Staatsraths Rebenius, der Ministerialräthe Frhrn. v Marschall und Brunner, sodann der Mitglieder der Eisenbahncomité zu Regierungscommissären betreffend	4
„ „ 11.	Gesetzentwurf über die Anlegung einer Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizergränze	5—6
„ „ 15.	Gesetzentwurf wegen Deckung der für den Bau einer Eisenbahn nöthigen Kosten . . .	7—8
„ „ 16.	Adresse der zweiten Kammer in Betreff der Eisenbahn	9—12
„ „ 17.	Gesetzentwurf über Eigenthumsabtretung zum Behuf der Eisenbahn	13—17
„ „ 18.	Commissionsbericht über den Gesetzentwurf wegen Erbauung einer Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizergränze	19—96
„ „ 19.	Commissionsbericht über die Adresse der zweiten Kammer in Bezug auf die Eisenbahn .	97—102
„ „ 20.	Commissionsbericht über den Gesetzentwurf wegen Deckung der für den Bau der Eisenbahn nöthigen Kosten	103—107
„ „ 24.	Commissionsbericht über den Gesetzentwurf, Eigenthumsabtretung zum Behuf der Eisenbahn betreffend	108—120

Verbesserungen.

Seite 33, Zeile 1 von unten statt 1000 Millionen lies 100.

" 69, " 13 von unten statt nicht kostbar lies recht kostbar.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Beilage Nr. 1.

Leopold, von Gottes Gnaden

Großherzog von Baden, Herzog von Zähringen.

Wir ernennen zum Präsidenten der ersten Kammer Unserer Ständeversammlung für die Dauer des nächsten außerordentlichen Landtags Unseres geliebten Herrn Bruders, des Markgrafen Wilhelm Hoheit und Liebden, sodann zum ersten Vicepräsidenten Unserers Herrn Vetters und Schwagers, des Fürsten von Fürstenberg Durchlaucht und Liebden, und zum zweiten Vicepräsidenten Unsern Großhofmeister, Staatsminister Freiherrn v. Berckheim. Wir beauftragen Unser Ministerium des Innern, diese Ernennung seiner Zeit zur Kenntniß der ersten Kammer zu bringen.

Gegeben zu Karlsruhe in Unserem Staatsministerium, den 25. Januar 1838.

Leopold.

L. Winter.

Auf höchsten Befehl
Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs
Büchler.

Beilage Nr. 2.

Leopold, von Gottes Gnaden
Großherzog von Baden, Herzog von Zähringen.

Wir haben Uns in Gefolge der §§. 27. und 32. der Verfassungsurkunde gnädigst bewogen gefunden, für die bevorstehende außerordentliche Ständeversammlung zu Mitgliedern der ersten Kammer von Unserer Seite zu ernennen:

1) Unsern Großhofmeister, Staatsminister, Freiherrn v. Berckheim;
2) Unsern Generallieutenant und Divisionaire, Freiherrn v. Stockhorn;
3) Unsern Generallieutenant und General-Adjutanten, Freiherrn v. Freystedt;
4) Unsern Staatsrath und Ministerial-Director Nebenius;
5) Unsern Generalmajor, Freiherrn v. Lassolaye;
6) Unsern Geheimen Rath und Director der Katholischen Kirchen-Ministerialsection, Beeck;
7) Unsern Director der Forstpolizei-Direction, Freiherrn v. Wallbrunn;
8) Unsern Kammerherrn, Grundherrn, Freiherrn Sigismund v. Bodmann zu Bodmann.

Wir beauftragen Unser Ministerium des Innern, diese Unsere höchste Entschließung vorstehend benannten Personen, und seiner Zeit der ersten Kammer zu eröffnen.

Gegeben zu Karlsruhe in Unserem Staatsministerium, den 25. Januar 1838.

Leopold.

L. Winter.

Auf höchsten Befehl
Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs

Büchler.

Beilage Nr. 3.

Leopold, von Gottes Gnaden
Großherzog von Baden, Herzog von Zähringen.

Wir haben Uns gnädigst bewogen gefunden, Unsern Staatsrath und Director des Ministeriums des Innern, Nebenius, die Ministerialräthe, Freiherrn v. Marschall, und Brunner, sodann die Mitglieder des technischen Eisenbahn-Comité, bestehend aus Unserem Obersten und Chef des Generalstabs, Freiherrn v. Fischer, dem Baurath Sauerbeck, und dem Professor Bader, letztere zur Ertheilung der in technischer Beziehung erforderlichen Auskunft und Erläuterung, zu Regierungscommissären, bei der ersten und zweiten Kammer der außerordentlichen Ständeversammlung, wegen Anlegung einer Eisenbahn durch das Großherzogthum, zu ernennen.

Gegeben zu Karlsruhe in Unserem Staatsministerium, den 6. Februar 1838.

Leopold.

L. Winter.

Auf höchsten Befehl
Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs
Büchler.

Beilage Nr. 11.

Leopold, von Gottes Gnaden

Großherzog von Baden, Herzog von Zähringen.

Mit Zustimmung Unserer getreuen Stände haben Wir beschlossen, und verordnen, wie folgt:

Art. 1.

Von Mannheim über Heidelberg, Karlsruhe, Rastatt, Offenburg, Dinglingen und Freiburg bis zur Schweizer-Gränze bei Basel wird eine Eisenbahn erbaut.

Kehl wird durch eine Seitenbahn mit der Hauptbahn verbunden.

Zwischen den genannten Orten an der Hauptbahn soll dieselbe möglichst nahe dem Gebirge, mit besonderer Rücksicht auf die Ausmündungen von Seitenstraßen, an den dort liegenden volkreichen Orten hingeführt werden, wo nicht überwiegende Gründe eine Ausnahme rechtfertigen.

Art. 2.

Der Bau wird auf Staatskosten ausgeführt.

Ueber die Fortschritte der Bahn und über die Kosten der Arbeiten wird jedem Landtage eine besondere Nachweisung vorgelegt, die enthält, was bis zu dem Zeitpunkte der Zusammenkunft der Stände geschehen ist, und in der nächsten Budgetperiode geschehen soll.

Art. 3.

Der Fahrdamm der Bahn wird zu einem doppelten Schienenweg angelegt, für jetzt aber wird nur ein Schienenweg vollständig ausgebaut.

Der Regierung wird überlassen, auf einzelnen Strecken, wo und wann das Bedürfniß es fordert, den doppelten Schienenweg ausbauen zu lassen.

Art. 4.

Die zur Ausmittelung des Bahnzuges erforderlichen Vorarbeiten werden sogleich für die ganze Bahnlänge vorgenommen. Der Bau selbst wird in Mannheim begonnen, und an jenen Punkten der Bahnlinie, deren Ausführung voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nimmt, namentlich in Rastatt Freiburg und am Schliengener Berg, baldthunlichst und zwar jedenfalls so früh in's Werk gesetzt, daß die Bahn in ihrem Fortschreiten nirgends aufgehalten wird.

Gleich nach endgültiger Festsetzung des Bahnzuges wird das dazu erforderliche Grundeigenthum für die ganze Linie erworben.

Gegeben ꝛc. ꝛc.

Die zweite Kammer nimmt vorstehenden Gesetzentwurf an.

Karlsruhe, den 10. März 1838.

Im Namen
der unterthänigst treugehorsamsten
zweiten Kammer der Ständeversammlung
Der Präsident:
Mittermaier.

Die Secretäre:
Bohm.
Dr. Zentner.
Schinzinger.

Beilage Nr. 15.

Leopold, von Gottes Gnaden

Großherzog von Baden, Herzog von Zähringen.

Mit Zustimmung Unserer getreuen Stände haben Wir beschlossen, und verordnen, wie folgt:

Art. 1.

Die Kosten des Baues der Eisenbahn von Mannheim bis an die Schweizer-Gränze bei Basel, nach dem Voranschlage zu 13 Millionen Gulden berechnet, werden von der Amortisationskasse bestritten, welche, von einer Budgetperiode zur andern, nach dem jeweiligen Bedürfnisse für Zinse und Tilgungsfonds dotirt wird.

Art. 2.

Für den Bauaufwand, der sich während der gegenwärtigen Budgetperiode ergeben dürfte, ist dem Ministerium des Innern ein Credit bis zu vier Millionen Gulden eröffnet, worüber dasselbe nach Bedürfniß verfügen wird.

Art. 3.

Von der darauf geleisteten Summe sind der Amortisationskasse 3½ Prozent Zinse und ½ Prozent Tilgungsfonds aus der Staatskasse zu vergüten, die das Finanzministerium im Voranschlage von 90,000 fl. auf die budgetmäßigen Ueberschüsse der gegenwärtigen Finanzperiode anweisen wird.

Art. 4.

Insoweit die verfügbaren Mittel der Amortisationskasse zur Leistung der ihr nach Art. 2 obliegenden Verbindlichkeit nicht zureichen würden, ist sie ermächtigt, unter Beobachtung des Art. 10 des Gesetzes über die Verfassung und Verwaltung der Amortisationskasse Anleihen zu machen.

Gegeben ꝛc. ꝛc.

Die zweite Kammer nimmt vorstehenden Gesetzentwurf an.

Karlsruhe, den 12. März 1838.

Im Namen
der unterthänigst treugehorsamsten
zweiten Kammer der Ständeversammlung.

Der Präsident:
Mittermaier.

Die Secretäre:
Bohm.
Dr. Zentner.
Schinzinger.

Beilage Nr. 16.

Durchlauchtigster Großherzog, Gnädigster Fürst und Herr!

In der achten öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer Höchst Ihrer getreuen Ständeversammlung wurde bei Berathung des Gesetzentwurfes wegen Erbauung einer Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizer Gränze bei Basel

I. hinsichtlich der Richtung der Bahn beschlossen:

in Erwägung der Wichtigkeit der anzulegenden Eisenbahn in staatswirthschaftlicher und vorzüglich in commercieller Hinsicht, sowie in Berücksichtigung, daß besonders auch der innere Verkehr durch die Eisenbahn befördert wird, dieß aber am besten bewirkt werden kann, wenn die Bahn möglichst über volkreiche Orte geführt wird und die aus den Gebirgsthälern tretenden Straßen auf die angemessenste Weise aufnimmt,

in fernerer Erwägung, daß, wenn auch durch die Abweichung von der geraden Linie größere Ausgaben ver-

ursacht werden, theils die Opfer der finanziellen Rücksichten durch volkswirthschaftliche Interessen gerechtfertigt werden, theils durch den höheren Ertrag der Bahn auch für die größern Kosten der Erbauung eine Entschädigung begründet wird,

Eure Königliche Hoheit ehrerbietigst zu bitten: die genaueste Untersuchung unter Beiziehung localkundiger Personen und Abwägung der technischen, finanziellen und volkswirthschaftlichen Rücksichten gnädigst anordnen zu wollen, um zu bewirken, daß

a) die Bahn von Mannheim nach Heidelberg entweder mehr rechts gegen Schwetzingen, oder mehr links gegen Seckenheim zu geleitet werde, als in dem Project vorgezeichnet ist,

b) daß der Bahnzug über Bruchsal und Durlach geführt werde,

c) daß die Hauptbahn dem Orte Oos, von wo die Straße nach Baden abgeht, mehr, als die projectirte Linie zeigt, sich nähere, und daß, wenn sich für die Anlegung einer Seitenbahn von Oos nach Baden eine Actiengesellschaft bilden sollte, die erforderliche Concession ertheilt werden möge,

d) daß bei dem Zuge von Freiburg aufwärts durch die Annäherung der Bahn an Krotzingen der Nachtheil eines zu großen Falles vermieden und die Bahn den bedeutenden Orten an der Straße, sowie dem Münsterthale näher komme,

e) daß die gegen die Bahnrichtung durch den Isteiner Klotz geäußerten großen Bedenken durch die Richtung der

Bahn durch die Thäler auf der östlichen Seite des Schliengener Bergs beseitigt und dadurch die großen Vortheile erreicht werden, die Bahn den Städten Müllheim und Kandern, und wo möglich der Stadt Lörrach mit dem fabrikreichen Wiesenthale zu nähern;

II. In Bezug auf die Wirkung der Eisenbahn auf den südöstlichen Theil des Großherzogthums wurde

in Erwägung, daß die Bahn von Mannheim nach Basel mit der wahrscheinlichen Fortsetzung nach Südosten dem Verkehr auf den Straßen durch das Kinzigthal nach Zürich, Schaffhausen und an den Bodensee Abbruch zu thun geeignet ist, ohne daß die genannten Gegenden einen unmittelbaren Vortheil von der anzulegenden Eisenbahn erhalten,

beschlossen:

a) an Eure Königliche Hoheit die ehrerbietigste Bitte zu stellen:

die genaue Untersuchung darüber zu verfügen, auf welche Weise den Nachtheilen, welche dem südöstlichen Theile des Großherzogthums durch die Erbauung der Eisenbahn von Mannheim bis Basel und in der weitern Fortsetzung nach Südosten drohen, abgeholfen werden kann,

b) unter Beifügung einer Petition mehrerer Bewohner der badischen Seegegend Eure Königliche Hoheit weiter unterthänigst zu bitten: daß nach geschehener Voruntersuchung der Inhalt jener Petition in Erwägung gezogen und dem nächsten Landtage eine geeignete Vorlage wegen Abhülfe der dem Seekreise drohenden Nachtheile, namentlich durch etwaige gnädigste Ertheilung einer Concession an eine Actiengesellschaft für Er-

bauung einer Eisenbahn aus dem Rheinthal an den Bodensee gnädigst angeordnet werden wolle.

Wir legen diese unterthänigsten Bitten vor dem Throne Eurer Königlichen Hoheit in tiefster Ehrfurcht nieder.

Karlsruhe, den 12. März 1838.

Im Namen
der unterthänigst treu gehorsamsten
zweiten Kammer der Ständeversammlung
Der Präsident:
Mittermaier.

Die Secretäre:
Bohm.
Dr. Zentner.
Schinzinger.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Beilage Nr. 17.

Leopold, von Gottes Gnaden

Großherzog von Baden, Herzog von Zähringen.

Mit Zustimmung Unserer getreuen Stände haben Wir beschlossen und verordnen, wie folgt:

Art. 1.

In Bezug auf die Zwangsabtretungen für die Eisenbahn von der Hessischen Gränze nach Mannheim und für die Eisenbahn von Mannheim nach der Schweizer-Gränze, sowie für die Seitenbahn nach Kehl kommen, statt der im **II.** Titel des Gesetzes vom 28. August 1835 enthaltenen Vorschriften folgende Bestimmungen zur Anwendung.

Art. 2.

Wenn die vorgeschlagene Bahnlinie nach ihrer Grundfläche ausgesteckt ist, in der Art, daß nach den angebrachten Gränz-

zeichen sichtbar ist, welche Güter oder Gutstheile zur Anlage der Bahn gefordert werden, so begibt sich eine Commission in die Gemeinden der durch die Bahnlinie durchschnittenen Gemarkungen, um die etwaigen Einsprachen und Anträge zu prüfen, welche von den betheiligten Eigenthümern oder sonst Berechtigten gemacht werden mögen.

Art. 3.

Diese Commission besteht

1) aus einem Vorstande, welchen das Ministerium des Innern ernennt;

2) in jedem Bezirke aus dem Beamten oder seinem Stellvertreter;

3) aus einem oder mehreren, vom Ministerium des Innern dazu beauftragten Ingenieuren oder Baumeistern;

4) in jeder Gemeinde aus dem Bürgermeister oder dessen Stellvertreter.

Der Commissionsvorstand kann zur Berathung oder zur Ertheilung von Aufklärungen noch andere Personen beiziehen, und auch dem Bürgermeister steht das Recht zu, zur Ertheilung von Aufklärungen andere, der Sache kundige Personen beizurufen.

Art. 4.

Der Tag des Erscheinens der Commission wird wenigstens acht Tage vorher in den gedachten Gemeinden öffentlich be-

kannt gemacht, mit dem Anhange, daß Jeder, welcher gegen die ausgesteckte Bahnlinie gegründete Einsprachen zu machen habe, dieselben bei der Tagfahrt der Commission vortragen könne.

Die Commission kann diese Tagfahrt an einem und demselben Orte für mehrere Gemeinden gleichzeitig abhalten.

Art. 5.

Wenn ein bereits bestehender Weg oder Wasserleitungs- oder Abzugscanal, welcher die Bahnlinie durchschneidet, eingehen oder verlegt werden soll, so ist dieß an der Stelle, wo der Weg oder Canal und die Bahnlinie sich durchkreuzen, durch öffentlichen Anschlag bekannt zu machen, und ferner bei Bestimmung der Tagfahrt in der Gemeinde selbst zu verkünden, mit dem Anhang, daß der Commission auch die etwaigen Einsprachen gegen die Aufhebung oder Verlegung des Weges oder Canals zur Prüfung vorgetragen werden können.

Art. 6.

Der Vorstand der Commission kann auch, ehe eine Tagfahrt angeordnet wird, in der Gemeinde verkünden lassen, daß diejenigen, welche gegen die ausgesteckte Bahnlinie oder gegen die etwa beabsichtigte Verlegung eines Weges oder Canals Einsprache machen wollen, davon innerhalb acht Tagen dem Bezirksamte die Anzeige zu machen haben, indem nur, wenn innerhalb dieser Frist diese Anzeige geschehe, eine Tagfahrt zur Prüfung der Einsprachen durch die Commission werde angeordnet werden.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Art. 7.

Die in Art. 4. und die in Art. 6. vorgeschriebene öffentliche Bekanntmachung hat in Bezug auf die Verbindlichkeiten der Eigenthümer der in die ausgesteckte Bahnlinie fallenden Grundstücke dieselben Wirkungen, wie nach §. 37. des Gesetzes vom 28. August 1835 die Bekanntmachung, daß der die abzutretende Liegenschaft bezeichnende Plan in dem Rathhause niedergelegt sei.

Art. 8.

Erst auf die Vorlage dieser Verhandlungen, welche die Commission mit ihrem Gutachten an das Ministerium des Innern einsendet, gibt das Staatsministerium das Erkenntniß, welches die Richtung der Bahn nach sicheren Merkmalen bestimmt, und da, wo eine Abweichung von der zuerst bezeichneten Bahnlinie (Art. 2.) beschlossen wird, dieses ausdrücklich erwähnt.

Das Erkenntniß des Staatsministeriums wird, soweit es jeden Kreis betrifft, durch das Anzeigeblatt des Kreises bekannt gemacht.

Art. 9.

Soweit die Güter und Gutstheile, welche nach der vom Staatsministerium bestimmten Linie zur Herstellung der Bahn erforderlich sind, nicht durch gütliches Uebereinkommen erworben werden, sind sie von der Commission nach ihren Eigenthümern, ihrer Lage und ihrem Maße einzeln verzeichnen zu lassen, und für jeden Kreis durch das Anzeigeblatt bekannt zu machen.

Art. 10.

Diese Bekanntmachung hat in Bezug auf die Abtretungsverbindlichkeit und auf das darauf einzuleitende Entschädigungsverfahren dieselben Wirkungen, wie die im §. 22. des Gesetzes vom 28. August 1835 erwähnte Verkündung eines Staatsministerial-Erkenntnisses.

Art. 11.

Wenn außer den zur Anlage der Eisenbahn selbst erforderlichen Grundstücken noch andere Plätze zum Zwecke dieses Unternehmens, z. B. zu Bahnhöfen, zu Verwaltungsgebäuden ꝛc. in Anspruch genommen werden müssen, so sind in Bezug auf ihre Abtretung die im Gesetze vom 28. August 1835 enthaltenen Vorschriften anwendbar.

Gegeben ꝛc. ꝛc.

Die zweite Kammer nimmt vorstehenden Gesetzentwurf an.

Karlsruhe, den 13. März 1838.

Im Namen
der unterthänigst treugehorsamsten
zweiten Kammer der Ständeversammlung

Der erste Vicepräsident:
Dr. J. G. Duttlinger.

Die Secretäre:
Bohm.
Dr. Zentner.
Schinzinger.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Beilage Nr. 18.

Commissions-Bericht

über

den Gesetzentwurf wegen Erbauung einer Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizer-Gränze.

Erstattet von dem geh. Hofrath D. Rau.

Durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren!

Indem wir beginnen, Ihnen unsere Bemerkungen über den Gegenstand vorzulegen, der die einzige Aufgabe des gegenwärtigen Landtags bildet, sind wir von dem Gefühle der hohen Wichtigkeit desselben für das Großherzogthum lebhaft durchdrungen. Diese große Unternehmung darf nur nach reiflicher Prüfung, mit fester Ueberzeugung von ihrer Zweckmäßigkeit beschlossen werden. Indeß muß auch der Berichterstatter, dem Ihre Commission den schwierigen Auftrag ertheilte, das Ergebniß ihrer Berathungen darzustellen, wie sein Vorgänger in der zweiten Kammer, sich auf die Kürze der Zeit berufen, die eine erschöpfende und tief eindringende Abhandlung dieses, an mannichfaltigen Beziehungen reichen Stoffes verhindern mußte. Glücklicher Weise ist aber in den trefflichen Vorarbeiten des technischen Comité's, an die sich nun die ge-

haltvollen Berichte der Abg. Hoffmann und Speyerer anschließen, schon so viel Lehrreiches enthalten, daß es uns vergönnt seyn wird, Manches ganz zu übergehen, Anderes nur kurz anzudeuten, und nur solche Puncte ausführlicher zu besprechen, bei denen wir nicht fürchten müssen, in bloße Wiederholungen zu verfallen.

Als im Sommer 1833 die, den beiden Kammern des Großherzogthums übersendete Druckschrift des Commerzienraths Newhouse in Mannheim den Gedanken einer, vom Neckar bis an die Gränze der Schweiz zu führenden Eisenbahn zum ersten Male aussprach, wurde zwar derselbe sogleich als bedeutend erkannt, es wurde zugestanden, daß ein so wichtiges Erleichterungsmittel des Personen- und Waaren-Verkehrs unberechenbar große Vortheile in sich schließe, und vermuthet, daß dasselbe dem Lande späterhin unfehlbar zu Theil werden müsse; auch suchte schon damals der jetzige Berichterstatter, der bei jener Veranlassung den ersten Vortrag über diese Angelegenheit erstattete, die weitere Verfolgung des Planes der allgemeinen Aufmerksamkeit zu empfehlen. Indeß erhoben sich doch in jener Zeit, wegen der Neuheit des Vorschlags, noch viele Bedenklichkeiten, man fühlte, daß die Sache noch zu wenig beleuchtet sey, und die beiden Kammern fanden sich nicht veranlaßt, weitere Beschlüsse zu fassen, als daß die Großh. Regierung gebeten werden möge, die erforderlichen Vorbereitungen und Untersuchungen für diese, aller Berücksichtigung würdige Angelegenheit zu veranstalten.

Verhandl. d. 1. K. v. 1833, Beilagen Nr. 2. S. 176. ff.
Verhandl. d. 2. K. Protokolle **XXIII.** S. 415 (Bericht des Abg. Buhl), S. 263 (Discussion).

In den fünfthalb Jahren, die seit dieser ersten Anregung verflossen sind, hat sich vieles zugetragen, und der Verlauf der

Zeit hat seine alte Macht, die Dinge zur Reife zu bringen, auch hier bewährt. Viele in mehreren Ländern errichtete Bahnen boten eine Menge von Erfahrungen dar, aus denen an die Stelle des weiten Feldes von Gebilden der Phantasie bestimmte Thatsachen gesetzt werden konnten, man ging von der Periode mancher träumerischen Entwürfe in die der vorsichtigen Prüfung über; da jedoch diese nach der Beseitigung des Unausführbaren das Mögliche und Nützliche nur desto klarer hervortreten ließ, so rückte auch die Ausführung uns näher. In der Sitzung von 1835 brachten die Vorschläge des amerikanischen Consuls List und die Anerbietungen von Baseler Capitalisten den Gegenstand wenigstens in Erinnerung,

Verhandl. d. 1. K., Beilagen, Heft 1. S. 106 ff. und Heft 2. S. 111 u. ff.,

das vorgelegte und zu Stande gebrachte Gesetz über die Zwangsabtretung bewies auch, daß die Regierung die Bahnangelegenheit fortwährend im Auge habe, und zugleich eröffnete sich durch den Beitritt Badens zu dem Handelsvereine eine kräftige Ermunterung zu großen Unternehmungen, die bei der Vereinzelung der Zollgebiete durchaus nicht hätte entstehen können. Bald begannen auf Anordnung der Großh. Regierung die Untersuchungen, die von der dazu bestellten Commission mit eben so großer Beeiferung als Einsicht veranstaltet wurden. Im Frühling 1836 konnte schon die Einberufung von Kennern des vaterländischen Gewerbewesens erfolgen, die sich im Ganzen günstig aussprachen, und im Frühling 1837 wurde in den zwei gediegenen Druckschriften, die im In- und Auslande gerechte Anerkennung gefunden haben, und in denen schon die, unsere Darstellung leitenden Hauptgedanken niedergelegt sind, die Ergebnisse der bisherigen Arbeiten veröffentlicht. Was sodann auf dem Landtage von 1837 einzelne

Mitglieder beider Kammern lebhaft empfahlen, was aber damals noch nicht allgemein gewünscht wurde, das sehen wir nun durch einen Zusammenfluß von Umständen der Verwirklichung nahe gebracht. Die Hinsicht auf das, was sich jenseits des Rheines vorbereitet, gibt einen so mächtigen Antrieb, mit der Errichtung einer Bahn auf dem diesseitigen Ufer nicht länger zu zaudern, daß es überflüssig scheinen könnte, das Für und Wider so gewissenhaft gegen einander abzuwägen, als es ohne jene äußere Veranlassung nöthig wäre. Gleichwohl halten wir es für angemessen, dieser Erforschung nicht auszuweichen, weil es nützlich ist, zu wissen, ob man nur von zwei Uebeln das kleinere wählen soll, oder ob ein wahrer Vortheil für das Land zu erreichen ist.

Eine Berufung auf das, was in einem andern Lande geschehen ist, läßt immer der Einwendung Raum, daß bei uns die Umstände anders seyen, und daher die Wirkungen auch nicht dieselben seyn können, wie dort. Dieser Einwurf rührt bisweilen von einem häufigen Vorurtheil gegen jede große Veränderung in den gesellschaftlichen Einrichtungen her und ist dann ohne guten Grund; in andern Fällen liegt er wirklich in der Natur der Sache, man darf ihn daher niemals flüchtig ablehnen. Bevor wir jedoch die Nützlichkeit der badischen Bahn für die badischen Verhältnisse genau zu erwägen haben, möge es gestattet seyn, einige einleitende Bemerkungen vorauszuschicken, die zur Aufklärung des Gegenstandes im Allgemeinen beitragen können.

Die Eisenbahnen mit Dampfwägen gehören einer allgemeinen Richtung unserer Zeit an. Wenn man die ganze Mannich-

faltigkeit der körperlichen Verrichtungen der Menschen aufmerksam betrachtet, so wird man gewahr, daß ein großer Theil derselben nur den nächsten Zweck hat, Personen und Sachen an eine andere Stelle zu versetzen. Dieß geschieht nicht blos des Handels willen, sondern auch bei vielen anderen Beschäftigungen.

Es ist ein mächtiges und allgemeines Streben des menschlichen Geistes, die Erfolge in dem Gebiete der Körper- wie der geistigen Welt mit dem geringsten Kraftaufwande zu bewirken, oder, mit gleichen Opfern die größten möglichen Vortheile zu erringen. Dieses Bestreben, welches einen starken Antrieb gibt, die Naturgesetze zu erforschen und zu menschlichen Absichten zu benutzen, und daher die Pflege vieler Wissenschaften und Künste bedeutend befördert hat, trat in neuerer Zeit in besonderer Stärke hervor, und fand in jenem Zwecke der Raumversetzung einen sehr belohnenden Spielraum, weil sich dabei nur die einfache, in tausend Fällen sich gleichbleibende Aufgabe für die Kunst ergab, das Hinderniß zu überwinden, welches die Reibung und der Widerstand des Mediums bei horizontaler, das Gewicht bei aufsteigender Bewegung verursacht. Daher sehen wir eine Menge von mechanischen Erfindungen auf diesen einzigen Hauptzweck gerichtet, von denen wir nur an die Emporhebung der Erzeugnisse des Bergbaues durch Wasserräder, Dampf- oder Wassersäulenmaschinen, an die Gerinne zum Holztransport, an die Krahnen bei Häven, an die Fortschaffung der Stoffe von einem Theile eines Fabrikgebäudes zum andern, z. B. des Malzes in Brauereien, und an die, das Treppensteigen ersparende Einrichtung in verschiedenen englischen Fabriken erinnern.

In die Reihe dieser fortbewegenden mechanischen Kunst-

mittel hat unser Zeitalter zwei der wichtigsten und vollkommensten eingeschaltet, welche eine mächtige Wirkung auf den ganzen geselligen Zustand der Menschen zu äußern begonnen haben, die Dampfschiffe und die mit Hülfe von Dampfmaschinen befahrenen Eisenbahnen. Ein beharrlicher Drang, eine festgewurzelte Ueberzeugung von der Gemeinnützigkeit dieser Bestrebung, ja ein gewisses Gefühl der Nothwendigkeit treibt alle, in der Entwicklung vorgeschrittenen Völker an, diese Fortbringungsmittel, durch deren Beistand der Mensch sich den Fesseln des Raumes einigermaßen zu entreißen vermag, unablässig zu vermehren und zu vervollkommnen. Die Eisenbahnen nehmen unter den, zur leichteren Fortbringung der Personen und der Sachen bestimmten Anstalten die höchste Stelle ein. Sie vereinigen in sich das, was getrennt von einander die Chausseen und die Postanstalt in ihrer heutigen Ausbildung leisten, sie übertreffen aber beide weit in dem Maaße der Leistung, sowie freilich auch in der Größe der auf sie zu wendenden Kosten. Man hat in mehreren Hinsichten die Eisenbahnen den Maschinen verglichen. Sie haben mit diesen auch den Umstand gemein, daß sie nur im Großen, nur in sehr ausgedehntem Betriebe vortheilhaft wirken können. Das kostbare Lager von glatten Geleisen bezahlt den großen Aufwand nur, wenn große Massen über dasselbe hinrollen, die Riesenkraft der Dampfmaschine soll sich nicht müssig verzehren, die weiten Gebäude wollen von dem frohen Gewühle der Reisenden erfüllt, die lange Reihe der Wägen soll beladen seyn, und wenn statt des hochgespannten Wasserdampfes nur der Lauf eines Pferdes zum Dienste gerufen wird, so geht schon ein Theil des großartigen Erfolges, und gerade der eigenthümlichste Reiz, die hohe Geschwindigkeit, verloren.

Man ist von dem Irrthum zurückgekommen, unter allen Umständen die Bedingungen zur Anwendung dieses neuen Hebels im Verkehre zwischen Orten und Ländern für vorhanden zu wähnen, allein sie finden sich glücklicher Weise doch häufig genug vor, um vielen Ländern die Theilnahme an dieser kühnen Schöpfung des Scharfsinns zu gestatten.

Es kann nicht fehlen, daß das, was den Meisten als ein, von den Bedürfnissen der Gegenwart gebieterisch gefordertes Hülfsmittel der Bildung und des Wohlstandes, als ein unzweifelhafter Fortschritt erscheint, auch hie und da eine Schattenseite darbiete, und daß hochgesinnte Männer, die sich berufen fühlen, vor den Uebertreibungen einer ungestümen Neuerungssucht zu warnen, den Zweifel aufwerfen, ob denn die Menschheit im Ganzen durch jene äußeren Anstalten in ihren wichtigsten Angelegenheiten eigentlich gewonnen habe. Wir sind weit entfernt, die sogenannten materiellen Interessen, d. h. das Streben nach Reichthum oder Wohlstand, zu überschätzen, wir verkennen auch nicht, daß die Ausbildung des Verstandes, die Vermehrung unserer Kenntnisse und die Entwicklung verschiedener Künste keinesweges die ganze Bestimmung des Menschengeschlechtes in sich schließt. Aber wir sind überzeugt, daß die Fortschritte in diesen Gebieten, zu denen unser Zeitalter mit unwiderstehlicher Gewalt hingedrängt wird, der Veredlung der Menschen wenigstens nicht nothwendig feindlich im Wege stehen, ja sogar dieselbe in manchen Hinsichten zu begünstigen vermögen. Die Wirkungen dessen, was schon geschehen ist, können uns über die wahrscheinlichen Folgen dessen, was noch zu thun ist, beruhigen. Wie mangelhaft waren noch vor 40 Jahren in Deutschland die Straßen, wie unfahrbar die Wege, die von jenen seitwärts in's Land führten, wie langsam und selten schleppte

sich der Postwagen von Ort zu Ort, wie kostspielig war es zu reisen, wie hoch kam die Fracht zu stehen! Ein einziges Menschenalter hat hingereicht, die Länder mit musterhaften Kunststraßen nach allen Seiten zu durchziehen, dem Eilwagen und der Briefpost eine, früher nicht für möglich erachtete Beschleunigung zu geben und der Rauchsäule des Dampfbotes den Zugang zu allen Strömen und Seen zu bahnen. Mit jeder dieser Erleichterungen des Verkehres entstand ein neuer Antrieb, sie zu benutzen, die Häufigkeit des Gebrauches überstieg in den meisten Fällen die kühnste Erwartung, und während von der einen Seite die allgemeine Wohlfahrt nebst der geistigen Bildung unstreitig gewannen, war von der anderen Seite keiner der befürchteten Nachtheile wahrzunehmen. Indem wir jetzt die Einführung eines noch weit wirksameren Fortbringungsmittels berathen, welches nach unsern Vermuthungen durch kein noch mächtigeres ersetzt werden wird, fühlen wir, wie schwer, ja unmöglich es seyn würde, alle näheren und entfernteren Folgen, die für den Zustand der Völker, für die Staatseinrichtungen und das Verhältniß der Staaten zu einander aus dieser Veränderung hervorgehen werden, vorauszusehen. Die Mittel, die der Verstand allmählig auffindet, eine neue Anstalt zu benützen, und in mancherlei Lebensverhältnisse eingreifen zu lassen, vermag Niemand vorher zu ahnen. Indeß können wir aus den Wahrnehmungen in mehreren Staaten wenigstens die Gewißheit schöpfen, daß keine verderblichen Erscheinungen, keine Erschütterungen der gesellschaftlichen Ordnung bevorstehen, und daß die Vortheile das Uebergewicht über die möglichen Nachtheile haben werden.

Eine Eisenbahn verhält sich zur gewöhnlichen Chaussee ungefähr wie diese zu dem ganz kunstlosen, die jedesmalige Beschaffenheit des Bodens theilenden, bald sandigen, bald sumpfigen, scholligen oder steinigen Feldwege. Der Schritt von diesem zu jenem geschah schon vor Jahrtausenden, aber die weitere Vervollkommnung der Bahn, auf welcher Radfuhrwerke sich bewegen, ist von sehr neuem Ursprunge. Der Bergbau gab, nachdem man längst in den Stollen die Erze auf einem Lager von Brettern fortgezogen hatte, zuerst die Veranlassung, Holzbahnen im Freien zu errichten, die bei den Steinkohlengruben von Newcastle schon zu Anfang des 17. Jahrhunderts eingeführt worden seyn sollen. 1767 scheint in Großbritanien der erste Versuch mit gußeisernen Schienen gemacht worden zu seyn, die man anfangs auf die Balken legte, bis man sich entschloß, diese ganz hinwegzulassen. Nachdem diese Erfindung geraume Zeit hindurch nur dazu benutzt worden war, das Erzeugniß einzelner Bergwerke zu Gunsten der Eigenthümer derselben fortzubringen, begann man zu Anfang des 19. Jahrhunderts, solche Bahnen anzulegen, deren Gebrauch gegen Bezahlung Jedermann freisteht. 1801 wurde die erste Parlamentsacte zur Errichtung einer solchen Bahn gegeben. Diese, wie viele nach ihr gegründete, bezweckte den leichteren Transport von wohlfeilen Waaren, z. B. landwirthschaftlichen Rohstoffen, durch Pferde. Auf den Personentransport wurde noch nicht Rücksicht genommen, und es ist, nach den neueren Erfahrungen, sehr begreiflich, daß mehrere dieser ersten Bahnen den gehegten Erwartungen nicht entsprachen.

Nachdem man längere Zeit besorgt hatte, die Räder eines Dampfwagens würden sich, wenn die Kraft auf sie zu wirken anfängt, auf den glatten Eisenschienen blos drehen, ohne

fortzulaufen, — ein merkwürdiges Beispiel, wie ein allgemein verbreiteter Irrthum sich in einem Puncte behaupten kann, wo es so leicht ist, seinen Ungrund darzuthun, — wurde erst 1813 von Blackett die Möglichkeit, einen Dampfwagen auf der Eisenbahn fortzubringen, durch die That erwiesen. Eine bedeutende Verbesserung war die Anwendung der Schienen von gewalztem Eisen, deren Abnützung so gering ist, daß bei einer, in England gemachten Beobachtung eine Schiene, über die jährlich eine Last von 7 Mill. Centnern hinrollte, in 21 Monaten nur $^1/_{268}$ ihres Gewichtes verlor. 1824 wurden die ersten Bahnen von Schmiedeeisen gebaut, welche seitdem mehr und mehr an die Stelle der gußeisernen getreten sind. In demselben Jahr entstand die schöne Bahn von Stockton nach Darlington, die ebenfalls noch hauptsächlich für Steinkohlen bestimmt war, aber durch ihren unerwartet großen Erfolg die Aufmerksamkeit in höherem Maße auf dieses neue Communicationsmittel lenkte, und auf der auch die Dampfwagen zuerst regelmäßig angewendet wurden. Middlesburgh, an der Stelle, wo die Bahn den Teesfluß erreicht, erhob sich in wenigen Jahren aus einem unbedeutenden Fischerdorfe zu einem lebhaften Seehaven, und nachdem man sich nicht getraut hatte, einen stärkeren Kohlentransport als 10,000 Tonnen jährlich in Aussicht zu stellen, stieg die wirklich verführte Menge 1835 auf mehr als 700,000 Tonnen.

Mit der weltberühmten Bahn von Manchester nach Liverpool beginnt eine neue Epoche in der Geschichte der Eisenbahnen, die nach den, bei dieser Gelegenheit gewonnenen Erfahrungen in einem ganz anderen Lichte erschienen. Namentlich hob sich auf dieser Bahn die große Wichtigkeit des Personentransportes zuerst deutlich hervor. Hiezu trug vorzüglich der Umstand bei, daß bei dem Mitwerben dreier englischer Mecha-

niker im Verfertigen des besten Dampfwagens, wobei Stephenson für seinen Rocket den Preis errang, eine unerwartete Geschwindigkeit erreicht wurde. Statt, wie man gefordert hatte, 8—10, durchflogen die Dampfwägen 20 engl. Meilen oder $7\frac{1}{3}$ Wegstunden in einer Stunde. Dies beträgt 27 Pariser oder 29,[16] bad. Fuß in der Secunde, und kommt der Geschwindigkeit, mit der eine Krähe die Luft durchschneidet, ziemlich nahe.

Um Bekanntes nicht zu wiederholen, beschränken wir uns auf einige, zu unserem gegenwärtigen Zwecke dienliche Bemerkungen über diese Bahn, die freilich ebensowohl wegen ihrer überaus kostbaren Erbauung (sie ist 31 engl. Meilen oder $11\frac{1}{4}$ badische Stunden lang, und kostet mit den Gebäuden 1,134,000 Pf. St., also die Stunde 1,209,000 fl.), als wegen der höchstgünstigen Lage zwischen zwei großen Städten, und wegen mancher dabei begangener Fehler nicht dazu geeignet ist, mit anderen Bahnen verglichen zu werden. Allein das Verhältniß, in welchem der Verkehr sich belebt hat, ist in jedem Falle lehrreich. Im Jahre 1825 fuhren im Durchschnitte täglich 450 Menschen von einer dieser Städte zur andern, für einen Fuhrlohn, der im Mittel $7\frac{1}{2}$ Schill. betrug. Auf der Eisenbahn dagegen machten 1835 über 1500 Menschen täglich diesen Weg, und ob sie gleich nur 5 Schill. im Durchschnitte bezahlten, so war doch die Einnahme an Fahrgeld doppelt so groß als vorher, wobei jeder Reisende den Vortheil hatte, $\frac{1}{3}$ weniger zu bezahlen, und statt 5 nur $1\frac{3}{4}$ Stunden unter Weges zu seyn. An den Frachtkosten der versendeten Güter wurden 1835 gegen das, was nach den früheren Preisen hätte bezahlt werden müssen, 179,000 Pf. Sterling oder 2,148,000 fl. erspart. Der jährliche Reinertrag war, als man sich mit dem Plane des Unternehmens

beschäftigte, auf 62,500 Pf. Sterl. angeschlagen worden, er stieg aber auf 83,619 Pf. Sterl. im Jahr 1835, und gewährte, obgleich die Kosten des Werkes sich auf mehr als das Doppelte der anfänglich vermutheten Summe beliefen, noch eine Dividende von 10 Procent. Mancherlei Befürchtungen gingen glücklicherweise nicht in Erfüllung, die Zahl der Unglücksfälle war unerwartet gering, und diejenigen Grundeigenthümer, deren Abneigung, die Bahn durch ihr Gebiet gehen zu lassen, eine Abänderung der Richtung derselben bewirkt hatte, bedauern jetzt, daß sie sich selbst im Lichte gestanden sind.

Wie glänzend uns auch jetzt der Erfolg dieses Unternehmens erscheinen mag, so muß man doch sich erinnern, daß vorher die Meinungen über die Zweckmäßigkeit desselben sehr getheilt waren. Die Bill, die im Jahr 1825 in das Unterhaus gebracht wurde, fand Schwierigkeiten. Drei Wasser-Compagnien behaupteten, es sey keine Vermehrung der Communicationsmittel nöthig, von den zehn befragten Ingenieurs erklärten sich fünf gegen den Plan und der Ausschuß des Unterhauses verwarf denselben nach 38tägiger Berathung, weßhalb erst im Jahr 1826 die Genehmigung des Parlaments erlangt werden konnte. Die Frequenz der Bahn war im ersten Jahre 1831 allerdings wegen des Reizes der Neuheit stärker, als in den drei folgenden Jahren, allein 1832 war die Cholera von einigem störenden Einflusse, und 1835 hatte die Zahl der Reisenden die anfängliche schon wieder überstiegen.*)

*) Es reisten auf der Bahn:

1831	445,047	Menschen
1832	356,945	„
1833	386,492	„
1834	436,637	„
1835	473,847	„

Die Bahn von Canterbury bis Whitstable, 6¼ engl. Meilen lang, und wegen der Unebenheiten des Landes mit drei feststehenden Dampfmaschinen versehen, indem nur auf einem kleinen Theile des Weges Dampfwägen anwendbar sind, hat doch ungeachtet dieser ungünstigen Oertlichkeit so viel Wirkung gehabt, daß die Zahl von Reisenden, die auf dieser Strecke vorher gegen 4000 im Jahr war, 1835 schon 26,000 erreichte. Zwischen Leeds und Selby reisten sonst im Sommer wöchentlich 400 Menschen zu Wagen, nach der Beendigung der zwanzig Meilen langen, 1830 vom Parlamente genehmigten Bahn aber, im Sommer 1835, 3500, und die von Selby zu Schiffe abgehenden Transitogüter vermehrten sich von 3130 auf 15,873 Tonnen jährlich.

Ehe die Bahn von St. Etienne bis Lyon bestand, wurden jährlich 25,000 Tonnen Steinkohlen abgesetzt; 1835 aber wurden schon 184,448 Tonnen versendet.

Vor 5 Jahren mochte noch die Größe der Unternehmung auf einer Strecke von etwa 35½ geogr. Meilen oder 59,³ bad. Wegstunden ernste Besorgnisse erregen. Jetzt ist dieses Werk keineswegs das größte der bekannten schon ausgeführten oder beschlossenen. Die im Bau befindliche London-Birmingham-Bahn hat 112½ englische Meilen, oder 40 badische Stunden, die Fortsetzung bis Liverpool wenigstens 32, die Erstrekkung von Birmingham bis Leeds mindestens 36, und die beabsichtigte Verlängerung bis Edinburg nicht unter 60 — 70 Stunden. England wird in kurzer Zeit mit einem Netze von Eisenbahnen von Norden nach Süden und von Osten nach Westen durchzogen seyn. Im Jahre 1836 waren bereits an 640 engl. M. oder 232 Stunden Bahnen vollendet, die im Bau stehenden, oder doch durch Parlamentsacten genehmigten Strecken aber werden diese Zahl über das Doppelte steigern.

Wie in England, so hat man auch in Nordamerica sich anfänglich nur in kleinern Bahnen versucht, bald aber den Muth zu großen Werken gefaßt, und sich durch den Erfolg zu neuen Unternehmungen aufgefordert gefunden. Der neueste Reisende, der die americanischen Land- und Wasserstraßen mit vorzüglicher Sorgfalt untersucht hat *), zählt 802 französ. Poststunden, oder 721 badische Wegstunden Eisenbahnen auf, die einen Aufwand von 103,871,000 fl. verursachten, wobei also die Stunde im Durchschnitt nur 144,000 fl. gekostet hat. Eine der längsten unter denselben ist in der schwach bevölkerten Landschaft des Staates Ohio, westwärts von diesem Strome, nach dem See Erie gezogen. Noch andere und großartigere sind im Werke, z. B. eine Bahn von Newyork bis an den Erie-See, 171 bad. St. lang, eine von Baltimore gegen den Ohio gegen 90 St., ohne die, vielleicht für die Hülfsmittel der Gegenwart noch zu kühnen Entwürfe zu Verbindungen zwischen Charlestown und Cincinnati und zwischen Neuorleans und Nashville zu rechnen, deren jede wohl über 200 St. Länge erhalten müßte. Einer spätern Notiz von 1837 zufolge waren damals in den vereinigten Staaten 6135 engl. M. oder 2222 Stunden vollendet oder im Bau, mit 315 Mill. Gulden Kosten, oder 141,700 fl. auf die Stunde.

Es ist sehr natürlich, und man kann es als das allgemeine Schicksal aller großen Erfindungen ansehen, daß in der ersten Zeit durch unzweckmäßige Anwendung derselben manche Verluste entstehen. Diese sind ein Lehrgeld, welches ein Zeitalter aufwenden muß, um in einem neuen Gebiete die nöthigen Erfahrungen zu erwerben. Dahin dürfen wir die, vom Elbgebiete (Budweis) nach der Donau (Linz) gezogene,

*) *Michel Chevalier.*

1828 begonnene Bahn zählen, die aber dennoch in den letzten Jahren schon 5 Proc. des Baucapitals ertrug, was nur nicht als Dividende erscheint, weil ein Theil dieses Capitals unter sehr beschwerlichen Bedingungen aufgenommen worden war; ebenso die südwestlich von Prag ausgehende, nur spärlich betriebene, von den Unternehmern verlassene Bahn.

Wir verdanken diesem wenig belohnenden Unternehmen die gute Lehre, daß die Eisenbahnen nicht da den meisten Nutzen stiften, wo die meisten Schwierigkeiten des Transportes zu überwinden, Höhen zu übersteigen und die Handelsverbindungen noch schwach sind, sondern da, wo schon ein lebhafter Verkehr besteht, der die Hoffnung einer beträchtlichen Erweiterung darbietet.

Die zahlreichen, in Deutschland gemachten Bahnentwürfe, von denen ein Theil zur baldigen Verwirklichung bestimmt ist, haben zwar keine bedeutenden neuen Erfahrungen an die Hand geben können, aber doch zu einer vielseitigen Besprechung und Ueberlegung aufgefordert, die nicht ohne gute Folgen für die Leitung der öffentlichen Meinung gewesen ist.

Zwischen Antwerpen und Brüssel reisten bisher gegen 75,000 Menschen jährlich. Aber als die ganze Bahnstrecke zwischen beiden Städten hergestellt war, fanden sich in den acht Monaten vom Mai bis Dezember 1836. 729,545 Reisende; es lassen sich also auf das Jahr, auch mit Berücksichtigung der geringeren Frequenz im Winter, eine Million annehmen, wobei jedoch zwei Stationen zusammengezählt worden sind, weshalb man jene Zahl nicht auf die ganze Bahn beziehen darf. In dem Budget für 1837 wurde den Berechnungen die Zahl von 500,000 Reisenden zu Grunde gelegt. Im Jahr 1837, als die Zahl der beendigten Bahnstrecken sich sehr

vergrößert hatten, zählte man 1,384,577 Reisende, da aber hier die auf jedem Bureau eingeschriebenen zusammengezählt sind, und viele Personen nur eine einzelne Strecke zurücklegten, so wagt man auch in den Anschlägen für 1838 nicht mehr als 500,000 und kaum soviel Reisende auf der Gesammtheit der Bahnen anzunehmen. Von dem gegenwärtigen Jahre an werden auch Waaren auf diesen Bahnen verführt.

Die vorstehenden Thatsachen können nur vorläufig eine Vorstellung von den großen Wirkungen der Eisenbahnen in günstigen Fällen gewähren, und sie überheben uns nicht der Mühe, die von der badischen Bahn zu erwartenden Wirkungen, theils aus dem Wesen der Sache, theils aus örtlichen Umständen näher zu entwickeln.

Was die Leistungen einer Eisenbahn in Vergleichung mit anderen Fortbringungsmitteln betrifft, so haben wir zu der ausführlichen Erörterung, die der Commissionsbericht des Abg. Hoffmann enthält, nur noch einige begleitende und ergänzende Bemerkungen beizufügen.

Auf einer völlig waagerechten Bahn kann, wenn sowohl sie als das gebrauchte Fuhrwerk von der besten Beschaffenheit ist, eine Zugkraft von 1 Ctr., welches ungefähr die eines Pferdes ist, eine Last von 280 Centnern fortbewegen. Für minder günstige Umstände rechnet man das 200 bis 220fache.

Auf der Chaussee darf man dem Pferde, mit Einschluß des Wagens, eine Zuglast von 25—30 Centnern zumuthen, es ist also die erforderliche Kraft auf der Eisenbahn nur etwa $^1/_8$—$^1/_{10}$ von der, die auf der Chaussee angewendet werden muß. Wenn indeß die Bahn einige Steigung hat, so ist der Erfolg etwas

geringer, und es darf im Durchschnitte einer längeren Strecke die Wirkung der Zugkraft auf der Bahn nicht so hoch angenommen werden. Beim Aufsteigen vermehrt sich die erforderliche Zugkraft ungefähr um den eben so vielsten Theil der Last, als welchen die Höhe von der Länge ausmacht, so daß z. B. zur Fortbringung von 280 Centner bei 1 Proc. Steigung noch weitere 1 Proc. der Last oder 280 Pfund neben den, auf einer horizontalen Bahn nöthigen 100, also zusammen 380 Pfund oder $1/_{74}$ der Last in Anspruch genommen werden. Man kann nicht behaupten, daß Eisenbahnen in Berggegenden, wo Anhöhen von beträchtlicher Steigung vorkommen, gar nicht anwendbar seien; es fehlt in Grosbritanien nicht an Unternehmungen dieser Art, wo die Lasten durch stehende Dampfmaschinen an Seilen, die über Rollen laufen, eine schiefe Fläche hinauf gezogen werden. Allein dieses Mittel ist nicht blos zeitraubend, sondern vermehrt auch die Kosten sehr, und kann auch schon wegen des großen Gewiches des Seiles auf keiner langen Strecke gebraucht werden. *)

Das Umgehen der steileren Abhänge durch Krümmungen ist bei den Eisenbahnen wenig ausführbar, weil Krümmungen mit einem kleinen Halbmesser sowohl die Zugkraft wegen der stärkeren Reibung, als die Gefahr von Unglücksfällen beim Herabfahren vergrößern. Andere, bei Bergen mögliche Hülfsmittel sind:

---

*) Bei der Eisenbahn von Sunderland nach dem großen Steinkohlenbergwerke zu Hetton hat man, um eine Anhöhe von 295 F. zu ersteigen, 3 stehende Dampfmaschinen anbringen müssen, welche die Kohlenwägen auf einer Strecke von 7125 Fuß in 3 Absätzen, bei Steigungen von $1/_{16}$, $1/_{91}$ und $1/_{20}$ mit einer Geschwindigkeit von 3 englischen Meilen oder $1,^{08}$ Wegstunden in der Zeitstunde hinaufziehen. Der Fuß Seillänge wiegt, je nach der Dicke, 1 — $2^1/_5$ Pfund.

1) das Benutzen der hinabrollenden Lasten zum Heraufziehen anderer, die gehoben werden;
2) das Vertheilen der Last, um sie in mehreren Abtheilungen hinaufschaffen zu lassen;
3) das Vorspannen eines Hülfsdampfwagens;
4) das Durchgraben eines Stollens (Tunnels).

Dieß ist sehr kostbar, und in großer Länge schon wegen der Verderbniß der Luft nicht wohl thunlich. Auch die anderen, unter 1—3 genannten Mittel sind zeitraubend und kostspielig. Nach Lardner muß man bei einer Steigung von mehr als $^1/_{310}$ (48 Fuß auf die Wegstunde) schon eine stärkere Maschine haben, bei mehr als $^1/_{176}$ (84 Fuß auf die Stunde) ist ein zweiter Maschinenwagen als Vorspann nöthig, und bei mehr als $^1/_{106}$ (139 Fuß pr. Stunde) kann man nicht ohne eine feste Dampfmaschine auskommen.

Nach neueren Angaben zu schließen, hat man es schon dahin gebracht, Anhöhen von größerer Steile, als es früher für möglich gehalten wurde, mit dem Dampfwagen zu ersteigen, allein es ist der Kunst nicht möglich, die in der stärkeren Steigung liegende Erschwerung der Bewegung gänzlich aus dem Wege zu räumen; es ist also in jedem Falle zur Ueberwindung des größeren Widerstandes eine größere, und folglich kostbarere Kraft nothwendig. Daher gewähren sehr flache Gegenden in jedem Falle einen erheblichen Vortheil. Die badische Rheinebene hat hierin einen Vorzug, den sie mit wenig anderen Gegenden des mittleren und südlichen Deutschlands theilt, und der die badische Bahn vor anderen, die möglicher Weise später mit ihr in das Mitwerben treten könnten, stets begünstigen wird.

Die nächsten und allgemeinsten Wirkungen einer Bahn sind Ersparung an Zeit und an Kosten des Transportes.

Die erstere ist nur bei dem Gebrauche der Dampfkraft in vollem Maaße möglich, und nützt für die Fortschaffung der Reisenden mehr als für die Waaren, obschon sie auch bei diesen in manchen Fällen von großem Nutzen ist, z. B. bei Gütern, die nicht lange unter Weges bleiben können, ohne sie zu verschlechtern, oder deren schnelle Ankunft aus irgend einem Grunde für die Verkäufer oder Käufer besonders wünschenswerth ist. Einen Beweis hievon liefert die Einführung der Eilfuhren, bei denen die Kaufleute für manche Waaren die schnellere Fortschaffung gerne mit einem höheren Frachtbetrage erkaufen. Man bezahlt z. B. 3 fl. für den Centner, um ihn in 6 Tagen mit unterlegten Pferden von Frankfurt nach Basel zu schaffen, während man ihn bei gewöhnlichem Fuhrwerke in etwa 12 Tagen für 2 fl. 30 kr. dorthin senden kann.

Von Ludwigshaven aus sind die Verhältnisse beider Fuhrgelegenheiten folgende:

	nach Mailand.	Genua.	Triest.
Eilfuhr, in Tagen	8	14	20
Fracht per Centner	5 fl. 20 kr.	6 fl. 36 kr.	8 fl.
gewöhnliche Fuhr, in Tagen	13	20	25
Fracht	4 fl. 44 kr.	5 fl. 56 kr.	5 fl. 12 kr.

Im Durchschnitte dieser 4 Beispiele verhält sich die Dauer der Eilfuhr zu der gewöhnlichen wie 100 zu 145, die Fracht beider wie 125 zu 100, d. h. man bezahlt ¼ mehr, damit die Waaren um ⅓ früher eintreffen.

Uebrigens schließt der Zeitgewinn bei Reisen schon eine Verminderung der Zehrungskosten in sich und man kennt eine Bahn, bei der schon die bloße Abkürzung der Reisezeit, ohne Verminderung des Fuhrlohns, eine, die Unternehmer belohnende Frequenz hervorgebracht hat, nämlich

die $5\frac{2}{3}$ engl. Meilen lange Bahn von Kingstown nach Dublin. Diese Zeitersparung hängt ganz von den technischen Einrichtungen ab, und man könnte sie sehr weit treiben, wie z. B. bei einem Versuche auf der Liverpooler Bahn der Dampfwagen **Victory** am 5. Mai 1832 mit 20 angehängten Güterwägen, die mit der Ladung 1859 Ctr. wogen, 30 englische Meilen oder $10\frac{8}{9}$ Wegstunden in 2 Stunden zurücklegte; doch pflegt man nicht über das Maaß von etwa $7\frac{1}{4}$ badischen Stunden oder $4\frac{1}{3}$ geogr. Meilen in der Stunde hinauszugehen, was schon das Dreifache der gewöhnlichen schnellsten Reise mit Pferdefuhrwerk ist. Die, der Straßburg Baseler Bahn als Minimum auferlegte Geschwindigkeit ist 8 **lieues** zu 4000 Meter, oder $7,^{27}$ Wegstunden in der Stunde *). Die belgischen Bahnen gehen regelmäßig nicht über 6 Wegstunden hinaus.

Die Kostenersparniß besteht in dem Unterschiede zwischen den Gebühren, die auf der Bahn, und denen, die bei den bisherigen Arten des Menschen- und Gütertransportes zu bezahlen sind. Da aber die jährlichen Ausgaben, welche eine Bahn verursacht, zum Theile von der Häufigkeit des Gebrauches ganz unabhängig sind, z. B. die Zinsen des Capitals, die Erhaltung des Dammes und dgl., so folgt, daß je größer die Frequenz ist, desto wohlfeiler der Transport von den Unternehmern gestellt werden kann, und diese Wohlfeilheit ist nicht blos in Hinsicht der Gemeinnützigkeit das Vortheilhafteste, sondern kann auch wegen der zunehmenden Lebhaftigkeit den Gewinn der Unternehmung wieder erhöhen. Wir können die gewöhnliche Fracht für den Centner und die Meile auf den besten Straßen im südlichen Deutschland mindestens auf 3 kr.,

---

*) Die badische Weg- oder Straßenstunde ist $\frac{3}{5}$ einer geogr. Meile oder $1\frac{1}{6}$ neuere lieues.

also für die badische Stunde auf etwa 2 kr. setzen. Für Norddeutschland nimmt man 3½ kr. (1 Silbergroschen) als Durchschnitt an, und auf manchen, zum Theil bergigen Straßen wird noch beträchtlich mehr bezahlt, worauf auch das Weggeld Einfluß hat. **)

Der Eilwagenpreis für die Person ist 30 kr. für die Meile, also 18 kr. auf die Stunde, oder an zehn Mal so viel, als der Waarentransport für den Centner kosten würde. Wenn, wie auf S. 82 des technischen Gutachtens, unter Annahme einer Frequenz von 100,000 Reisenden und 300,000 Ctr. Güter, sowie von 4 Proc. Zinsen berechnet ist, die Gebühren auf der Bahn für die Wegstunde

von einem Reisenden an 9 kr.,
„ „ Centner . . . . 1,077 kr.

betragen, so wäre dieß die Hälfte der bisherigen Preise. Man muß indeß bei den Reisenden die verschiedenen Arten von Wä-

---

**) I. Fracht von Heidelberg

nach Kehl	17½	Meilen,	54 kr.
„ Freiburg	28½	„	1 fl. 30 kr.
„ Basel	35½	„	2 fl.
„ Stuttgart	14½	„	48 kr.
„ Ulm	25½	„	1 fl. 12—20 kr.
„ Frankfurt	11	„	36 kr.
„ Nürnberg	31	„	1 fl. 20—30 kr.
„ Leipzig	60	„	3 fl.—3 fl. 12 kr.

Der Durchschnitt ist 3—3,15 kr.

II. Fracht von Karlsruhe

nach Genf	53	Meilen	4 fl. 30 kr.
„ Schaffhausen	27	„	1 fl. 30 kr.
„ München	39½	„	2 fl. 45 kr.
„ Würzburg	24	„	2 fl.
„ Cassel	41¼	„	4 fl.

Durchschnitt 4,79 kr. auf die Meile.

gen mit ihrer Preisabstufung unterscheiden. Von Brüssel bis Antwerpen (9,^{89} bad. Wegstunden oder 44,000 Meter) wird von der Person bezahlt

	auf die Wegstunde	im Ganzen
in den schönsten Wägen mit Armstühlen (berlines)	9,^{89} kr.	3½ Fr.
in gewöhnlichen Postwägen (diligences)	8,^{4} =	3 =
in Bankwägen (Chars à banc)	5⅔ =	2 =
in offenen Wägen mit hölzernen Sitzen (waggons)	3⅖ =	1. 20 C.

Auf der projectirten Straßburg-Baseler Bahn sollen die Preise für die Person seyn:

	auf den Kilometer	auf die Wegstunde
in geschlossenen Wägen	8 Cent	an 10 kr.
in offenen	6 „	7½

Steinkohlen und Transitogüter sollen daselbst für 9 Cent. die Tonne, also der Centner für 0,^{56} kr. auf der Wegstunde fortgebracht werden, was wenig über die Hälfte der obigen Berechnung ausmacht. Hier kommt übrigens in Betracht, daß diese elsasser Bahn einen ansehnlichen Umweg macht, indem sie 35 französische lieues oder 31 $^{1}/_{12}$ Wegstunden lang ist, während der Canal nur ungefähr 27 Wegstunden hat. Die Fracht kommt deßhalb beiläufig auf der Bahn so hoch, wie auf dem Canale, und jene steht wegen der Nebenausgaben sogar noch im Nachtheile. Von St. Etienne nach Lyon darf die Fracht per Tonne und Kilometer nicht über 9,^{8} Cent. oder 0,^{6} kr. per Wegstunde und Centner betragen. Von Manchester bis Liverpool bezahlt ein Reisender für die Wegstunde auf den verschiedenen Wagenplätzen 11 $^{1}/_{5}$—24 kr. Dieß ist zwar mehr als auf den anderen genannten Bahnen, aber es ist doch noch immer bedeutend weniger, als die bisherigen Reisekosten. Zwischen Venedig und Mailand ist auf die Stunde vorläufig an-

genommen: von Reisenden in 3 Classen 13—8,^{72}—4,^{36} kr., von dem Centner Güter 1 kr., soviel die bisherige Wasserfracht im Sommer betrug.

Wir betrachten nun zuvörderst die Fortschaffung der Personen. Welchen Nutzen in allen Beziehungen die große Erleichterung des Reisens gewähren müsse, dieß ist so häufig in neueren Schriften nachgewiesen worden, daß es unnöthig seyn möchte, es nach allen Hinsichten zu entwickeln. Von dem Taglöhner und Handwerksgesellen an, der sich leichter und schneller anderswo noch Arbeit wünschen kann, bis zu dem Künstler und Gelehrten, der zu seiner Ausbildung, zur Erwerbung von neuen Umschauungen und Kenntnissen sich in die Ferne begibt, zu dem Staatsbeamten, der durch Untersuchungen an Ort und Stelle für die Verwaltungszwecke mehr wirken kann, als durch langen Briefwechsel, bis zu den gemüthlichen Beziehungen unter den Menschen, denen das Herbe des Getrenntseyns gemildert wird, gibt es kaum einen Stand oder Zustand, für den nicht eine vortheilhafte Wirkung zu erkennen wäre. Es bereitet sich ein innigeres Zusammenwirken, eine vielfachere Berührung zwischen einzelnen Menschen wie zwischen ganzen Völkern vor, und wer von der Idee einer Entwicklung der Menschheit im Großen begeistert ist, dem muß jedes hiezu beitragende Hülfsmittel erwünscht seyn.

Jeder, der mit offenem Sinn auf Reisen geht, kann in sich selbst die Erweiterung seines Gesichtskreises, die Bereicherung des Geistes mit den Früchten der Bildung, die in anderen Orten oder Ländern gereift sind, und die Zerstörung von Nationalvorurtheilen, die der besseren Bekanntschaft mit anderen Völkern weichen müssen, gewahr werden, und dieser geistige

Gewinn wird künftig im Großen zum Vorschein kommen. Jeder hervorragenden Persönlichkeit aber ist ein weiter Spielraum eröffnet, auf die Zeitgenossen einzuwirken und seine Fähigkeit für die Gesellschaft fruchtbringend zu machen. Wenn die Völker in so innige Berührung und in so freundliche Verhältnisse gebracht werden, daß die Achtung vor den Geboten des Völkerrechtes und die Scheu vor dem Kriege sich immer noch mehr erhöhet, so gehört dieß unter die seegensvollsten und erhebendsten Seiten dieser neuen Anstalt.

Daß übrigens die Menschen gleichsam zu einer Schaar rastloser Wanderer werden, daß alle Reize und alle stillen Tugenden des häuslichen Lebens zerstört würden, oder daß alle Anhänglichkeit an das Vaterland verloren ginge, dieß ist eine der vielen unnöthigen Besorgnisse, die bei genauer Prüfung verschwinden müssen, denn es gibt genug Bande, die den Bürger an seinen Staat, an seinen Beruf und seinen Wohnort ketten, und wenn auch ein Theil der Reisenden sich nur aus Hang zur Abwechslung und Unthätigkeit von Hause entfert, so ist doch diese Anwendung der Zeit und des Geldes immer noch viel besser, als manche andere Arten des Aufwandes.

Es entsteht aber hiebei natürlich die Frage, ob dieser Nutzen durch den großen Capitalaufwand, welchen eine Eisenbahn kostet, nicht zu theuer erkauft sei. Dieß ist nicht allein eine, den Unternehmer angehende Betrachtung, denn es liegt im Interesse des Landes, daß Capitale der Bewohner, von wem sie auch immer zunächst angewendet werden, nicht ohne einen verhältnißmäßigen Vortheil unwiderruflich an den Boden geheftet, nicht anderen ergiebigeren Anlegungen entzogen werden. Es muß also der reine Ertrag der Unternehmung, nebst dem, was die Angehörigen des Großherzogthums bei ihren Reisen ersparen und sonst gewinnen, die Verwendung des

großen Capitals belohnen und zugleich die, wenigstens Anfangs möglichen Unbequemlichkeiten vergüten. Neuere Erfahrungen widerlegen den Irrthum, den man häufig gehegt hat, daß nämlich der Hauptnutzen nur den Fremden zufalle, und daß diese, wie im Fluge, das Land durcheilen würden, ohne etwas in demselben zu verzehren. Es ist nämlich erstlich nicht zu fürchten, daß keine Fremden herbeikommen würden, um bei uns zu verweilen. Nicht blos die untere Hälfte des Rheinthales besitzt jene, auch von einem Redner der französischen Deputirtenkammer kürzlich gepriesenen Schönheiten, auch der obere Theil ist reich an großartigen, lachenden und romantischen Gegenden; unser Land hat geschätzte Bäder, sowie Sitze der Kunst, der Wissenschaft, des Gewerbsfleißes, die ebenfalls zu längerem Aufenthalte anlocken. Wenn ein, mit den Gaben der Natur und den Früchten der Bildung so wohl ausgestattetes Land, wie Baden, den Ausländern, die solche Annehmlichkeiten aufsuchen, noch leichter zugänglich gemacht wird, so wird es auch noch häufigere Besuche erhalten, und aus der inländischen Verzehrung fremder Einkünfte wird der Gewerbsthätigkeit neue Nahrung zufließen. Es werden zweitens auch die Inländer häufig von der leichten Reisegelegenheit Gebrauch machen. In welchem Maaße dieß zu erwarten ist, läßt sich freilich nicht vorausberechnen. Keine der aufgestellten Regeln paßt unter allen Voraussetzungen, z. B. die von Lardner angegebene, man solle die jährliche Durchschnittszahl der Reisenden, die während der letzten 3 Jahre auf einer Landstraße fuhren, doppelt nehmen, — oder die andere, in England und Nordamerika gefundene, daß so viele Menschen jährlich die Eisenbahn befahren, als in den, durch sie verbundenen Städten wohnen. Nicht alle Volksclassen haben gleiches Bedürfniß

oder gleichen Antrieb, sich an andere Orte zu begeben. Den Landmann sehen wir, mit Ausnahme der Besuche am Marktorte und am Amtssitze, wenig in die Ferne gehen, auch ein Theil der Handwerksmeister findet keine häufige Aufforderung hiezu, desto mehr die Classe der Fabrikherrn, der noch nicht ansäßigen Gehülfen, der Kaufleute, der Gelehrten, und der Reichen, die kein Berufsgeschäft in der Heimath haben. Große Städte enthalten verhältnißmäßig mehr Reiselustige, als kleine oder das platte Land, und wenn die Bewohner des letzteren sich auf den Weg begeben, so geschieht es doch meistens nur auf eine kurze Strecke.

Von der hessischen bis an die Baseler Gränze wohnen 120,000 Menschen in 15 Städten über 3000 Einwohner längs der Bahn, oder in geringer Entfernung von derselben. Hiezu kommt Basel mit 17,000 Einwohnern; zusammen also 137,000. Sicherlich wird nur ein kleiner Theil dieser Bewohner jährlich die ganze Bahn durchreisen. Dagegen ist aber auch die hohe Bevölkerung der ganzen, längs des Rheines sich hinziehenden Ebene zu bedenken. In den 29 Aemtern, durch welche die Eisenbahn sich ziehen soll, wohnen 590,000 Menschen, oder 47 Procent aller Badener. Die Durchschnittsbevölkerung dieses 95 □ Meilen großen, über ⅓ (34½ Proc.) des Großherzogthums einnehmenden Landestheiles ist 6210 Menschen auf die Geviertmeile, die der Ebene selbst aber noch höher, indem mehrere Amtsbezirke auch in die Gebirgsgegend eingreifen. Von denselben haben 8 zwischen 6 und 7000, 4 zwischen 7 und 8000, einer hat sogar über 9600 Einwohner auf der □ Meile (Weinheim), die Stadtamtsbezirke nicht gerechnet. Wird nun der Bahnzug mit den Haltplätzen so gewählt, daß gerade die volkreichern Orte und Gegenden von demselben berührt wer-

den, so kann es nicht fehlen, daß die vielen gewerblichen, amtlichen, verwandtschaftlichen und andern Verbindungen der Einwohner sie sehr häufig der Bahn zuführen. Nicht blos die Reisenden mit dem Postwagen, der Extrapost und dem Lohnkutscher, sondern auch die, welche zu Fuße oder auf einem minder stattlichen Fuhrwerke einige Stunden Weges zurückgelegt haben würden, bedienen sich der schnellen und wohlfeilen Bahnwägen. Eine Geschäftsreise in einen 8 — 12 Meilen entfernten Ort und zurück, die bisher mindestens drei Tage dauerte und zwei Nachtlager erforderte, wird nun leicht und mit genügender Erledigung des Geschäftes in einem einzigen Tage beendigt. Daß die hierauf gegründete Erwartung von der Frequenz der Bahn keine leere sei, kann aus dem Beispiel von Belgien gezeigt werden. Der Verkehr hat sich dort gegen die frühere Zahl der zu Wagen Reisenden auf mehr als das Sechsfache gehoben, und gerade die wohlfeilsten Plätze waren am meisten angefüllt. Die Reisenden zwischen Brüssel, Mecheln und Antwerpen, in acht Monaten des Jahrs 1836 betrugen 729,545, von denen aber nur ein Theil den ganzen Weg zurücklegte. Man kann nach der Länge der durchreisten Strecken jene Zahl auf etwa 534,000, die die ganze Bahn befuhren, reduciren. Dadurch ergibt sich für jeden wirklichen Reisenden der Durchschnittsweg von 72 Proc. der Bahnlänge, und auf die ganze Bahn eine Durchschnittsgebühr von nicht mehr als 1 Fr. 32 Cent. Vergl. Bericht des Abgeordneten Hoffmann, S. 61.

Aus diesen Thatsachen ist der günstige Einfluß, den die Eisenbahnen gerade für die Wohlfahrt der arbeitenden Classe äußern, nicht undeutlich zu erkennen.

Eine so vielfache Verbindung, wie sie sich zwischen Nürnberg und Fürth gezeigt hat, wo in den ersten 13 Monaten

450,000 Personen die Bahn befuhren, und 20 Proc. Dividende vertheilt wurden, ist in Baden an keiner Stelle zu finden. Doch erreicht der Verkehr zwischen nahen Orten auch schon bei einer Bevölkerung derselben, die von der der großen Städte weit entfernt ist, eine stärkere Lebhaftigkeit, als man vielleicht im Allgemeinen vermuthet. Wir sind im Stande, einen Beleg hiezu mitzutheilen, den wir der Gefälligkeit der hiesigen Stadtdirection zu verdanken haben.

Im Durchschnitt einer Woche, vom 6. — 12. Mai 1836, wurde, wie die Beobachtung am hiesigen Durlacher Thor zeigte, die Straße von hier nach Durlach täglich benutzt

von 1559 Fußgängern,
344 Personen in 63 einspännigen und 123 zweispännigen Fiakern,
115 Personen in 14 einspännigen und 63 zweispännigen Kutschen.

2018 Personen, und mit Einschluß der Fuhrleute 2677.

An Lastfuhrwerken wurden im Laufe der ganzen Woche gezählt:

22 Güterwägen aus Durlach und der Umgegend, mit 71 Pferden,
45 fremde Güterwägen mit 162 Pferden,
759 ein- und zweispännige Steinwägen mit 1390 Pferden,
569 Holzwägen mit 1088 Pferden,
1364 andere Lastwägen mit 2428 Pferden.

2759 Wägen mit 5139 Pferden, oder täglich
394 „ „ 734 „

In einer anderen Jahreszeit würde die Straße allerdings

minder lebhaft gewesen seyn, und es ist noch zu bemerken, daß in der bezeichneten Woche zwei Feiertage eingefallen sind, wodurch die Zahl der zum Vergnügen den Weg Zurücklegenden vermehrt worden ist, während dadurch die der Holz-, Stein- und anderen aus der Umgegend herkommenden Wägen eine Verminderung erlitten hat. Inzwischen werden die vorstehenden Angaben nur zur Erläuterung des allgemeinen Satzes, nicht zur Begründung eines Schlusses auf die Frequenz einer künftigen Bahn angeführt, die einen Theil der genannten Arten von Lastfuhren nicht entbehrlich machen würde. Sollte die badische Bahn Durlach berühren, so könnte ein besonderer, mit Pferden betriebener Dienst zwischen beiden Städten in's Werk gesetzt werden.

Auf der, zu 305 Kilometern oder 66 Wegstunden angeschlagenen Bahn, die zwischen Mailand und Venedig errichtet wird, ist auf drei Classen von Reisenden Bedacht genommen, welche $^3/_4$, $^1/_2$ und $^1/_4$ des Postwagenpreises zahlen werden. Die bisherige Anzahl fremder Reisender in den beiden ersten Classen war 94,000, man nimmt an, daß künftig deren mindestens 100,000 seyn, und daß ebensoviel Passagiere der dritten Classe, die bis jetzt sich keines Transportmittels bedienen konnte, hinzukommen werde; man erwartet ferner, daß 400,000 Bewohner der an der Bahn liegenden Städte dieselbe wenigstens auf kurzen Strecken befahren, und wenigstens die Hälfte von dem eintragen werden, was man von den Fremden einzunehmen hofft.

Wenn auf der bad. Bahn für die drei verschiedenen Plätze von der Stunde 4 — 8 — 12 kr. erhoben werden, so kostet eine Reise von Mannheim bis nahe an Basel resp. 3 fl. 44 — 7 fl. 28 — 11 fl. 12 kr. Auf eine große Zahl von Reisenden dürfte man sich in dieser Voraussetzung un-

fehlbar Rechnung machen, nur würde, wegen der stärkeren Besetzung der unteren Plätze, der Gesammtertrag des Fahrgeldes viel niedriger ausfallen, als man ihn unter der Annahme einer einzigen Art von Plätzen berechnen möchte.

Was die Wirkungen des wohlfeileren und schnelleren Transportes von Waaren betrifft, so verdient zuvörderst der Umstand in Erinnerung gebracht zu werden, daß ungefähr seit einem Menschenalter die Frachten in Deutschland überaus viel, oft bis auf die Hälfte erniedrigt worden sind, weil die Fuhrleute auf den weit besseren heutigen Straßen stärker laden und schneller fahren, auch in der geradesten Richtung den Weg zurücklegen können. Diese Kostenverminderung hat ohne Zweifel zu der jetzigen Lebhaftigkeit des Handels viel beigetragen. Um die Folgen der Eisenbahnen näher zu erforschen, muß man die verschiedenen Veranlassungen des Transportes unterscheiden.

Wenden wir uns zuvörderst zu der Durchfuhr (Transito), so erweitert sich der Gesichtskreis nothwendig über die Gränzen unseres Vaterlandes hinaus, und wir sind aufgefordert, die Richtungen des europäischen Handels, soweit er sich in unserer Nähe bewegt oder bewegen kann, in's Auge zu fassen, wobei aber die Commission der zweiten Kammer schon eine schätzbare Vorarbeit geliefert hat.

Wenn durch bessere Kunstmittel die Frachtkosten auf einer Handelsstraße verringert werden, so kommt bei der bloßen Durchfuhr von Waaren die Ersparung zunächst den auswärtigen Käufern oder Verkäufern zu Statten. Man könnte daher auf den Zweifel gerathen, ob es im Interesse des Lan-

des liege, die fremden Waaren mit dem geringsten Aufenthalte hindurch zu führen und den Spediteuren, Fuhrleuten, Gastwirthen, Wagnern, Schmieden, Sattlern ꝛc. die Nahrung zu entziehen, die ihnen der bisherige langsamere und kostbarere Durchgang gewährt hat. Allein die jetzige Menge der durchgehenden Güter ist keine unveränderliche Größe, sie wird zunehmen, besonders wenn die Bahn nord- und südwärts verlängert wird, weil, abgesehen von den Vortheilen der Schnelligkeit in manchen einzelnen Fällen, der niedrigere Frachtpreis Güter von andern Straßen ablenken und der Bahn zuführen kann, wenn gleich der Weg, den sie zu machen haben, um dieselbe zu erreichen, mit der Länge der Bahn zusammengenommen länger ist, als ein anderer. Die Bahn von Basel bis Frankfurt mag gegen 76 Stunden Länge haben. Würde nun z. B. die Fracht auf 1 kr. für die Stunde und den Centner bestimmt, so würde gegen die gewöhnliche Fracht, die auf dieser Strecke ungefähr 2 fl. 24 kr. oder nahe an 2 kr. für die Wegstunde beträgt, über 1 fl. erspart, und es lohnte sich, einen Umweg nach dem Endpunkte der Bahn hin und von demselben ab zu machen, woferne nur dadurch jener ersparte Gulden nicht völlig aufgezehrt wird, oder woferne dieser Umweg nicht volle 30 Stunden beträgt. Es bedarf kaum der ausdrücklichen Bemerkung, daß wir durch Erwähnung eines gewissen Preises von Fahrgeld und Fracht auf der künftigen Bahn nur die Wirkungen in Zahlenbeispielen anschaulicher machen, keinesweges aber der Erwägung, welches die zweckmäßigste Bestimmung dieser Gebühren sey, vorgreifen wollen. Jene Wirkung muß, wenn die Bahn bis Zürich fortgesetzt, und von dort mit einer Eilfuhr über die Alpen in Verbindung gebracht wird, in größerer Ausdehnung eintreten, und wenn also eine Vermehrung der Tran-

sitogüter durch Zufluß von parallelen Straßen erfolgt, so werden jene Handwerksleute schon an der Bahn und den zugehörigen Fuhrwerken wieder genügende Beschäftigung erhalten.

Es ist unvortheilhaft, auf eine kurze Strecke Frachtstücke der Bahn zu übergeben, weil hier die Kosten des Umladens mehr betragen können, als an den Frachtkosten erspart wird; auf einer langen Bahnlinie fällt aber dieser Abhaltungsgrund hinweg, und es kommt hinzu, daß, da die Sendungen wie bei einer Postanstalt eingerichtet werden, zwischen dem Puncte, wo die Waaren der Bahn überliefert werden, und dem, wo sie dieselbe verlassen, kein Spediteur nöthig ist. Wenn übrigens die bisherige Masse des directen Transitogutes auf die ganze Länge der Baseler Straße nicht sicher über 50,000 Ctr. zu schätzen ist, (Auszug S. 32, nämlich ohne Einrechnung der Speditions- und der auf einzelnen Theilen der Straße hinzutretenden Güter), so ist auch die Wichtigkeit dieses Waarenzuges gewöhnlich überschätzt worden. Den Centner zu 2 fl. gerechnet, ist die jährliche Fracht, soweit sie für den Transport in den Gränzen des Landes bezahlt wird, und von der der größte Theil auch wieder innerhalb desselben ausgegeben werden muß, nur eine Summe von 100,000 fl. Die angenommene Masse von Centnern kann von 2500 Pferden und etwa 625 Fuhrleuten in 12 Tagen, jährlich also mit 30,000 Pferdetagen und 7500 Arbeitstagen fortgebracht werden. Rechnen wir nun, daß ein Pferd jährlich nur 200 Tage gebraucht wird, so reichen doch 150 Pferde hin, jene Quantität von Transitogütern zu verführen.

Es ist für die Frequenz der Bahn vortheilhaft, daß sie mit der Dampfschifffahrt auf dem Rheine, und zwar dem Theile desselben, wo diese sehr lebhaft ist, in Zusammenhang steht, so daß zwischen Rotterdam oder Köln und Basel nur ein ein-

maliges Umladen nöthig ist, und die Versendung mit erwünschter Schnelle, Sicherheit und um billigen Preis geschieht. Man kann diese etwa 112 Meilen lange Straße von der Schweizer-Gränze bis Rotterdam als ein Ganzes ansehen. Basel ist über Zürich, Chur und Splügen gegen 52 Meilen von Mailand, dieses 27 M. von Genua und 46 M. nach der gewöhnlichen Straße von Venedig entfernt, also ist der ligurische Meerbusen 79, das adriatische Meer 98 M. von Basel. Auf der letzteren Strecke greift die künftige lombardische Bahn wieder vortheilhaft ein, so daß, wenn alle Bahnen beendigt seyn werden, auf dem ganzen, gegen 200 Meilen langen Wege von Venedig bis in die Nähe der Nordsee, höchstens zwischen Como, Riva oder Chiavenna, und dem Puncte des oberen Rheinthals, wo das Gefäll gering genug für eine Bahn wird, etwa bis Chur, Reichenau oder Tussis, der Transport auf gewöhnlichen Frachtwägen, ohne den Beistand der Dampfkraft geschehen muß. Die Hoffnung, daß diese Verbindung beider Meere mehr und mehr benützt, daß sie zum Transporte levantischer Producte nach dem Norden von Europa, und nordischer Kunstwaaren nach dem mittelländischen Meere häufig werde gebraucht werden, ist schwerlich eine unbegründete. Nach Antwerpen sind von Basel, Cöln und Aachen über Mainz, beiläufig nur 99 Meilen und mit Hülfe der Aachener Bahn wird dieser kürzeste Weg mit dem Unterrhein concurriren. Zwar ist Basel auch nur etwa 102 Meilen von Havre, also ungefähr 10 Meilen näher an diesem Punkte, als an Rotterdam, aber der Landweg von Basel aus ist kostbarer und langsamer zu befahren, und die Canalverbindung wird auch nach ihrer beschlossenen Vervollkommnung immer eine sehr langsame bleiben. Die Herstellung einer Eisenbahn von Paris nach Strasburg ist ein colossales, zu 100 Mill. Franken angeschlagenes

nicht sobald auszuführendes Unternehmen. Wenn aber, nach der bevorstehenden Herstellung der Bahn zwischen Köln und der belgischen Gränze, Antwerpen und Ostende mehr und mehr die Stelle von Rotterdam einnehmen, so ist dies für unsere Bahn, die dann eine zweite wichtige Verzweigung erhält, nur vortheilhaft. In Frankreich ist man bereits, wie unter andern eine, am 3. d. M. der Deputirtenkammer übergebene Petition zeigt, auf diese neue Handelsstraße sehr aufmerksam, und man fängt an, einzusehen, daß eine Eisenbahn eines Nachbarlandes zur Abwendung von Nachtheilen für den eigenen Handel es nöthig machen kann, ihr eine andere zur Seite zu stellen. Um den hohen Werth, den wir überall auf einen lebhaften Transito legen sehen, ganz begründet zu finden, muß man bedenken, daß derselbe außer seinem unmittelbaren Nutzen für ein Land, zu dem auch insbesondere die Beschäftigung der Spediteure zu rechnen ist, noch einen mittelbaren hat, indem sich, wo eine vielbefahrene Handelsstraße hinläuft, sehr leicht auch eigene Handelsgeschäfte, Einkauf von außen und Absatz an das Ausland, anschließen können.

Die Meinungen sind darüber sehr von einander abweichend, ob viele Handelsgüter auf die Bahn kommen werden. Die Verneinung dieser Frage stützt sich auf die Schwierigkeiten, die mit der Annahme, dem Auf- und Abladen einer Menge von Frachtstücken verschiedener Form und Größe verbunden sind, ferner darauf, daß man noch keine Erfahrungen von einer längern Bahn habe, die als eine Handelsstraße vielfach benutzt worden sey. Für die bejahende Beantwortung lassen sich ebenfalls triftige Gründe namhaft machen; es ist zu vermuthen, daß man lernen werde, die mechanischen Einrichtungen so zu treffen, wie es zur Erleichterung der großen Sendungen nothwendig ist, indem z. B. die mit Muße beladenen Wägen

am Haltplatze schnell dem Zuge angehängt, andere aber abgehängt werden, auf die man die, zum Abstoß von diesem Puncte bestimmten Stücke schon vorher zusammengepackt hat u. dgl. Schon eine kleine Ersparung an den Frachtkosten ist dem Kaufmanne sehr willkommen und er wird, wenn sich Gelegenheit dazu zeigt, nicht säumen, davon Gebrauch zu machen. Bei vielen neuen Bahnunternehmungen hat man die Aussicht auf zahlreiche Waarentransporte zu einem Hauptbeweggrunde genommen, z. B. bei der Ferdinands-Nordbahn von Wien nach Bochnia, bei der lombardischen u. a. Die Commission neigt sich ebenfalls zu dieser Erwartung hin, und hofft wenigstens einen guten Theil der Handelsgüter der Bahn zuströmen zu sehen, wagt indeß, gerade weil die Sache streitig ist und erst durch die That entschieden werden kann, nicht, eine wahrscheinliche Centnerzahl oder eine Quote auszusprechen.

Aus den mittleren Theilen von Deutschland lassen sich jetzt schon Zuflüsse von Frachtstücken von dem Elbgebiete nach Frankfurt, von dem obern Maingebiete nach Heidelberg oder Bruchsal erwarten. Käme eine Bahn von Stuttgart nach Karlsruhe zu Stande, so reichte das Gebiet der Hauptbahn noch etwas weiter gegen Osten, und noch weitere Hoffnungen knüpfen sich an den Bau einer Bahn im Stromgebiete der Weser, mit welcher die oberrheinische durch einen, den Zwischenraum zwischen Frankfurt und Cassel ausfüllenden Zweig in Verbindung gesetzt werden könnte.

Die Folgen einer Bahn für die, den eigenen Handel der Landesbewohner angehenden Waarenversendungen scheint man bisweilen zu wenig gewürdigt zu haben. Jede Verminderung der Frachtkosten kommt, wie irgend eine Verringerung des Productionsaufwandes, in der Regel dem Käufer zu Statten, indem das Mitwerben den Verkäufer zwingt, die Waa-

ren um so viel wohlfeiler zu geben, als er sie selbst wohlfeiler bezieht. Dieser Nutzen wird den Landesangehörigen bei allen Gütern zu Theil, die ihnen auf der Bahn zugeführt werden, es seyen nun in- oder ausländische Erzeugnisse, die niedrigeren Preise ermuntern aber auch zu einem häufigern Einkaufe, nur der vermehrte Absatz zieht eine stärkere Production nach sich, die unausbleiblich eine größere Anzahl von Arbeitern mit einem ausgedehnteren Capital beschäftigt, reichlichere Gewinnste abwirft und die Rente, sowie den Preis der Ländereien erhöht. Es finden folglich sowohl die Consumenten, als die Producenten und Grundeigenthümer bei der Erniedrigung der Frachtkosten ihren Vortheil. Bei der Ausfuhr einer Waare fällt nur der, die Producenten treffende Theil dieses Nutzens, bei der Einfuhr dagegen nur der Vortheil der Käufer innerhalb desselben, wird aber eine Waare im Binnenhandel von dem Erzeuger zu dem Zehrer gebracht, so gehört der volle beiderseitige Nutzen den badischen Staatsbürgern zu. Da inzwischen jede Ausfuhr auch in der Regel eine Einfuhr hervorruft, indem die Waaren, die ein Volk einkauft, gewöhnlich wieder mit anderen hinausgesendeten Waaren bezahlt werden müssen, so ist zwischen dem in- und ausländischen Handel in dieser Hinsicht kein großer Unterschied. Die Wirkung der Bahn auf den wirthschaftlichen Zustand der Landesbewohner wird sich also darnach richten, wie viele von denselben hervorgebrachte, oder für ihren Verbrauch bestimmte Waaren auf jener alljährlich fortgebracht werden. Eine, durch die niedrigeren Frachtkosten bewirkte Preisermäßigung muß bei Rohstoffen verhältnißmäßig mehr betragen, als bei den kostbareren Kunsterzeugnissen, und am meisten bei solchen Waaren, deren Preis dem Gewichte nach der niedrigste ist, nur werden die allerwohlfeilsten, wie Mauersteine u. dgl., den Frachtpreis der

Bahn schwerlich ertragen und daher nur zu Wasser in größere Entfernung gehen. Wahrscheinlich wird sich ein günstiger Einfluß auf einzelne Zweige der Ein- und Ausfuhr wahrnehmen lassen. Man hat oft bemerkt, wie mit der Herstellung besserer Land- oder Wasserstraßen ein bisher wenig beachtetes Gut zu einem nahmhaften Handelsartikel wird und in bedeutender Quantität hervorgebracht zu werden beginnt.

Was den inneren Handel betrifft, so bestimmt sich seine Lebhaftigkeit vorzüglich nach der Verschiedenheit der Erzeugnisse oder wenigstens der Preise der Waaren in den einzelnen Landestheilen. Die untern und obern Gegenden des badischen Rheinthals sind in Ansehung ihrer Producte nicht sehr verschieden; Getreide, Wein, Obst werden auf den ganzen Streifen von der Kander bis zum Neckar in Fülle gebaut. Jedoch ist der Hanf mehr in den oberen Gegenden, der Taback, Mohn, Reps mehr in den untern einheimisch, und man wird sich künftig in jedem Landestheile leichter als bisher auf diejenigen Gegenstände des Anbaus verlegen können, die dem Boden und den übrigen Umständen am besten zusagen. Im Unterrheinkreise ist die Schaafzucht am stärksten, im Schwarzwalde die Rindviehzucht durch die Beschaffenheit des Landes mehr begünstigt. Es kommt nicht allein darauf an, was die Ebene selbst hervorbringt, denn auch die Produkte des Bodens und des Kunstfleißes aus der angränzenden Gebirgsgegend können auf der Bahn Abzug finden, und so wird es doch wahrscheinlich an Gegenständen eines regen inneren Verkehrs nicht fehlen.

Vor Allem drängt sich bei diesen Betrachtungen die Frage auf, ob die Bahn auf die Preise und den Handelszug des Getreides Einfluß äußern könne. Dieß kann dadurch aufgehellt werden, daß man die Fruchtpreise der verschiedenen Ge-

genden mit den Frachtkosten, wie sie bisher waren und wie sie seyn werden, in Vergleichung bringt. Bei den Schätzungen der Preise aus der, für die Zehntablösung angenommenen Normalperiode von 1818 — 32 hat man die Fuhrkosten für das Malter der schwersten Fruchtgattungen, Waizen und Kern, ungefähr zu 5 Kr. für die Stunde angesetzt. Dies stimmt auch mit dem oben erwähnten Satze der Fracht im Allgemeinen ziemlich überein; denn da das Malter jener Früchte etwa $2\frac{1}{3}$ Centner wiegt, und der Centner auf die Stunde gegen 2 Kr. kostet, so treffen auf das Malter etwa $4\frac{1}{2}$ Kr. Freilich verführt der Landmann seine Früchte auf einen nahen Markt mit geringeren Auslagen, und der Nachschub von einer Gegend in die andere bewirkt eine wohlfeilere Bewegung der ganzen Masse, als sie von Fuhrleuten in ununterbrochenem Zuge vorgenommen werden könnte. Die Preise stehen fortwährend in der Neckargegend beträchtlich niedriger, als gegen Basel hin. Der 15jährige Durchschnitt des Waizens und Kernes aus jener Periode ist

in Mannheim und Heidelberg, Kern		$8\frac{3}{4}$ fl.
von hier aus südwärts bis		
zur Murg	zwischen	9 und 10 fl.
bis ungefähr zur Elz	„	10 und 11 fl.
weiter südwärts bis nach Basel .	„	11 und 12 fl.

Oestlich vom Rheinthal, in der Gegend von Möskirch und Stockach, sowie in der Baar, sind zwar ebenfalls niedrigere Preise, allein von dort ziehen sich die Früchte mehr der näheren Schweiz, als der fruchtbaren und getreidereichen Rheinebene zu, so daß jene Preise die Hauptströmung des Getreides von dem Neckar gegen Basel zu nicht verhindern. Das Malter mag, zu $4\frac{1}{2}$ kr. pr. Stunde, zu versenden kosten:

vom Neckar bis Kehl oder Offenburg ungefähr 2 fl. 10 kr.
„ „ „ Freiburg . . . 3 „ 30 „
„ „ „ Müllheim . . . 4 „ — „

Man sieht, daß bei den obigen Mittelpreisen eine Versendung auf eine so große Entfernung sich nicht bezahlte, weil die Preise der südlichen Märkte von denen der nördlichen nicht genug abwichen. Würde die Fracht z. B. bis auf 1 kr. vom Centner, also auf 2⅓ kr. vom Malter für die Stunde verringert, so könnte man das Malter versenden

nach Kehl und Offenburg für .	1 fl. 8 kr.
„ Freiburg	1 „ 33 „
„ Staufen und Müllheim . .	1 „ 50 „ — 2 fl.

Die Differenz der Preise war nicht selten größer, als dieser Kostenbetrag. In der fünfzehnjährigen Normalperiode wird der Preis des Kerns angegeben

für Müllheim .	11 fl. 36 kr.
„ Heidelberg .	8 „ 43 „
Unterschied	2 fl. 53 kr.

In den beiden Jahren 1835 und 1836 war, soweit wir den, von den Marktgerichten mitgetheilten, im landwirthschaftlichen Wochenblatte verzeichneten Preisen trauen können, der Mittelpreis des Kerns

Offenburg .	9 fl. 29 kr.
Heidelberg .	7 „ 44 „
Unterschied	1 fl. 45 kr.

In einzelnen Monaten wichen die Kernpreise noch stärker von einander ab, z. B.

	Offenburg	Heidelberg	Unterschied.
August 1835	10 fl. 24 kr.	7 fl. 18 kr.	3 fl. 6 kr.
Sept. „	9 „ 50 „	7 „ 3 „	2 „ 47 „
Juni 1836	9 „ 31 „	7 „ 29 „	2 „ 2 „
Decbr. „	8 „ 45 „	7 „ 15 „	1 „ 30 „

Selbst der Haberpreis von beiden Orten stand bisweilen um mehr als 1 fl. 8 kr. von einander ab, z. B.

	Offenburg	Heidelberg	Unterschied.
Novbr. 1835	4 fl. 24 kr.	2 fl. 55 kr.	1 fl. 29 kr.
April 1836	4 „ 46 „	3 „ — „	1 „ 46 „

Die Waizenpreise zwischen Staufen und Heidelberg zeigen im Jahr 1835 einen Unterschied von 2 fl. 18 kr., im August 1836 von 2 fl. 30 kr., was jedoch, solange der Waizenbau der badischen Pfalz nicht größere Ausdehnung erhält, keine Folge haben könnte. Der Haberpreis von Staufen erhob sich im Februar 1836 um 2 fl. 30 kr., im Juli desselben Jahres, wenn die Aufzeichnung richtig ist, sogar um 2 fl. 40 kr. über den Heidelberger.

Zwischen Heidelberg und Durlach war im Kernpreise im Januar 1835 ein Unterschied von 37 kr. und die Versendung könnte, bei jener angenommenen Bahnfracht, auch mit den Kosten des Ladens und Verführens auf den Marktplatz nicht wohl so hoch kommen. Schon bisher ging der Zug des Getreidehandels aus der Neckargegend viel mehr nach Süden, als nach Norden, wo schon das Mitwerben der Maingegend eintritt.

Die Getreidepreise der unteren und oberen Rheinebene werden also wahrscheinlich nach Herstellung der Bahn weniger von einander verschieden seyn, als es jetzt bisweilen der Fall war, obschon auch bisher schon der Stand derselben öfters so war, daß selbst eine Sendung auf der Bahn sich nicht be-

zahlen würde. Es entsteht nun die weitere Frage, ob eine größere Annäherung der Preise durch Erniedrigung der höheren, oder durch eine Steigerung der niedrigerern Preise erfolgen wird. Jenes würde den Grundeigenthümern des Oberlandes eine Schmälerung ihrer Grundrente verursachen, dieses den pfälzischen Landwirthen Gewinn bringen. Nach aller Wahrscheinlichkeit werden beide Wirkungen, aber jede in geringerem Grade, zusammentreffen, es wird der Preis im Oberrheinkreise sich etwas senken, im Unterrheinkreise sich einigermaßen heben, aber nirgends sind erhebliche und anhaltende Nachtheile für die Erzeuger und Zehrer zu besorgen. Was man in den Preisen einer einzelnen Waare einbüßen möchte, vergütet sich durch den vortheilhafteren Absatz irgend einer anderen. Die in der Nähe volkreicher Städte begüterten Grundeigenthümer haben oft befürchtet, es möge, wenn gute Straßen in entlegene Gegenden geführt werden, das stärkere Angebot der von dort her ankommenden Vorräthe ihre Grundrente herabdrücken, aber während die, durch solche Straßenanlagen neu in den Verkehr gezogenen Landschaften in ihrem Nahrungswesen viel gewonnen haben, ist für die anderen, denen bisher die höheren Preise allein zu Gute kamen, wenigstens kein Verlust entstanden, weil der leichtere Verkehr mancherlei Erweiterungen und neue Richtungen der Production zum Vorschein bringt, so daß am Ende Niemand Ursache hatte, zu klagen.

Brennholz wird nicht leicht auf die Bahn kommen. Wir wollen die Klafter zu 100 Cubikfuß Holzmasse rechnen. Der bad. Cubikfuß Buchenholz wiegt wenigstens 32, Kiefernholz wenigstens 29 3/5 Pfund; es hat also die Klafter beider Holzarten auch in dem trockensten Zustande schon ein Gewicht von 32 und 29 3/5 Centn., und der Transport, ohne die Kosten

des Ladens, würde mindestens eine Ausgabe von eben soviel Kreuzern auf die Stunde kosten. Selbst für Bauholz würden die Versendungskosten von $^3/_{10}$ — $^4/_{10}$ kr. auf den Cubikfuß und die Stunde selten durch die Preisdifferenz vergütet werden. Dagegen ist eine häufige Versendung von Steinkohlen zu erwarten, die von der Saargegend vermittelst der Berbacher Bahn um sehr mäßigen Preis sich innerhalb der ganzen Rheinebene verbreiten werden, wofern nicht der Anthracit von Zunsweyer in solcher Menge gewonnen werden kann, daß sich in ihm dem Inlande ein noch wohlfeilerer Brennstoff darbietet, was für die inländischen Interessen und selbst für den Reinertrag der Bahn von der größten Wichtigkeit wäre.

Man darf übrigens, wenn von den Gegenständen des inneren Verkehres die Rede ist, der bekanntlich den auswärtigen in jedem größeren Lande an Umfang weit übertrifft, nicht bloß an diejenigen Waaren denken, die sich in großen Massen auf der Bahn bewegen werden, sondern muß auch die große Menge derjenigen, die in kleinen Abtheilungen, z. B. zur Versorgung der Wochen- und Krammärkte, schon jetzt versendet werden und künftig einen noch ausgedehnteren Absatz finden werden, in Erwägung ziehen. Auch hierin wird eine vortheilhafte Wirkung nicht ausbleiben, obschon, wie es in der Natur der Sache liegt, eine einzige, von Norden nach Süden laufende Straße nicht allen Marktgästen, namentlich nicht denen, deren Weg queer durch die Rheinebene geht, eine Erleichterung verschaffen kann.

Wir haben bisher die guten Folgen, die mit Wahrscheinlichkeit zu erwarten sind, zu entwickeln gesucht, und uns dabei gehütet, in das Reich der Träume oder der willkührlichen

Voraussetzungen uns zu verirren. Indeß ist diesen Hoffnungen bisweilen eine drohende Schattengestalt zur Seite gestellt worden; man hat der Besorgniß Raum gegeben, jene, nicht zu bestreitenden Vortheile müßten mit dem Verluste eines Theiles der Staatsbürger erkauft werden und es werde durch diese Gegenrechnung das Gute wo nicht ganz aufgehoben, doch sehr geschwächt. Diese Befürchtungen dürfen daher nicht ganz unerörtert bleiben, doch können wir hiebei wieder auf Seite 25 des Hoffmann'schen Berichtes verweisen und daher desto kürzer seyn, wie es denn auch begreiflicher Weise nicht möglich ist, dem, der von Besorgnissen lebhaft durchdrungen ist, dieselben durch Gründe, die keinen strengen Beweis zulassen, gänzlich zu benehmen. Es läßt sich nicht behaupten, daß gar keine Verletzungen einzelner Interessen zum Vorschein kommen würden, was selbst bei viel minder großartigen, weniger eingreifenden Einrichtungen vorübergehend der Fall zu seyn pflegt. Störungen im Nahrungswesen einzelner Personen oder Orte treten auch ohne alle Einwirkung der Regierung durch die, im natürlichen Gange der Gewerbe sich entwickelnden Veränderungen häufig ein, und ihre Verhütung steht nicht in menschlicher Macht. Schon die gewöhnliche Concurrenz bedroht unabläßig einzelne, von den Umständen wenig begünstigte oder minder geschickte und eifrige Gewerbsleute mit Verlusten, und es ist natürlich, daß nach der Herstellung der Bahn die sehr gesteigerte Concurrenz, die große Beweglichkeit der Personen und der Erzeugnisse hie und da anfangs einige Nachtheile hervorbringen kann. Indeß liegt in der Ursache solcher Unbequemlichkeiten auch wieder das Heilmittel. Wo im Ganzen die Production erweitert, der Absatz erleichtert, die Consumtion durch niedrige Preise befördert wird, da können Stockungen und Verlegen-

heiten nicht von langer Dauer seyn, und es kommt nur darauf an, daß man sich entschließe, und die Mittel aufsuche, um den bedrohten Nahrungsgeschäften eine andere Richtung zu geben, oder sie mit einer verwandten Art von Beschäftigungen zu vertauschen.

Jede große Verbesserung im Gebiete der Gewerbsthätigkeit fordert den Menschen auf, sich zeitig in die neue Ordnung der Dinge zu fügen und von denjenigen Gewohnheiten abzugehen, die ihre Zweckmäßigkeit verloren haben. Nichts wäre aber verkehrter und sogar denen selbst, die man beschützen wollte, schädlicher, als wenn man, aus Furcht vor solchen augenblicklichen Störungen, einen großen, von dem Bedürfniß der Gegenwart geforderten Fortschritt ganz unterlassen würde. Auch beweist die Erfahrung oft, daß die, mit einem solchen Fortschritte anfänglich verknüpften Uebel sich weit eher und leichter verlieren, als es in der ersten Zeit den Anschein hatte.

Uebrigens hängen die allzu ängstlichen Erwartungen mit den übertriebenen Vorstellungen von dem Erfolge der Bahn zusammen, in die eine lebhafte Phantasie leicht sich verliert. Schon darum, weil nicht alle anderen Verbindungen sogleich eingehen, kann auch das Uebel nicht groß seyn.

Man stellt den Schaden für die Fuhrleute und Kutscher an die Spitze der bevorstehenden Nachtheile. Es ist unausbleiblich, daß längs der Bahn diese beiden Gewerbe weniger Beschäftigung finden; wenn aber, wie man hoffen darf, die Lebhaftigkeit des Verkehrs der Personen und Sachen im Ganzen anwächst, so müssen auch die, auf die Bahn hinführenden Straßen häufiger gebraucht werden, und es ist wenigstens nicht unmöglich, daß noch die nämliche Anzahl der vorhin genannten Gewerbsleute ihr Unterkommen findet, wie dieß seit Einführung der Eilwägen und Dampf-

schiffe der Fall ist. Geschieht dieß jedoch auch nicht, so ist noch daraus eine Beruhigung zu entnehmen, daß die Bahn selbst eine große Menge von Menschen in Nahrung setzt. Man braucht nur an die vielen Heitzer, Maschinenwärter, Bahnwarte, Aufseher, Einnehmer, Auf- und Ablader, und andere Gehülfen zu erinnern, um diesen Umstand deutlich zu machen. Das Budget der 8 belgischen Eisenbahnen für 1838 enthält 1,880,000 Franken Betriebsausgaben, worunter 1,140,000 Franken aus Besoldungen, Gehalten und Arbeitslohn jeder Art bestehen, und dieß auf einer Gesammtlänge von nicht mehr als 188 Kilometern oder 42 Wegstunden. Wollte man das mittlere Einkommen eines an der Bahn beschäftigten Menschen zu 800 Franken rechnen, was vermuthlich zu viel ist, so würde jene Aufgabe auf 1425 Personen schließen lassen, oder 33 auf jede Wegstunde. Es ist kaum nöthig, auch hier zu wiederholen, daß wir weit entfernt sind, belgische und badische Verhältnisse zu verwechseln, doch ist das Bedürfniß an Personen zum Theile von der Frequenz der Bahn ziemlich unabhängig, wie z. B. die Anzahl der, an den Uebergängen aufgestellten Wärter nur von der Bevölkerung der Umgegeud, der Lage naher Ortschaften und Gemeindemarkungen und dem fleißigen Anbau des Bodens bedingt wird.

Daß durch die Dampfkraft eine Anzahl von Pferden abgelöst werden kann, vermögen wir am wenigsten hoch anzuschlagen. Gesetzt, dieß sey in fühlbarem Grade der Fall, so wird der denkende Landwirth, der vielleicht die Pferdezucht von nun an etwas weniger belohnend findet, keine Schwierigkeit haben, sich bei der Leichtigkeit des Absatzes, in irgend einem anderen Zweige der Production Ersatz zu verschaffen. Nimmt die Nachfrage nach Haber für die Pferdefütterung ab,

so kann der Acker zur Gewinnung menschlicher Nahrungsmittel verwendet werden. Die Wiesenflächen gestatten allerdings in der Regel keine andere Benutzung, allein wir fürchten nicht, daß die Rente der Wiseneigenthümer durch einen niedrigeren Preis des Heues herab gedrückt werde, denn die Rindviehzucht wird bei den günstigeren Aussichten für den Absatz ihrer Erzeugnisse allmälig zunehmen und so die Lücke ausfüllen, die möglicher Weise entstehen könnte. In den ganz ausführlichen Berechnungen der Eisenbahn-Commission ist nachgewiesen, daß zwischen Mannheim und Karlsruhe 455½ Morgen Land zur Herstellung der Bahn, zu Bahnhöfen, Bahnwartstellen ꝛc. angekauft werden müssen. Da die untere Strecke bis zur Alb sich zur oberen ungefähr verhält wie 10 zu 27, so lassen sich im Ganzen 16 — 1700 Morgen annehmen. Hievon ist ein Theil Wald, aber wir dürfen doch wenigstens 1000 — 1100 Morgen Acker, Garten, Wiese und Weide rechnen, deren Stelle künftig durch einen gleich großen Theil des übrigen Landes zu ersetzen ist; es nimmt also das ganze Erzeugniß etwas ab, so daß schon hierin einige Vergütung liegt. Ferner wird die Bahn nur nach und nach einen Zufluß von Handelsgütern erwerben, es wird also keine plötzliche Lähmung des Fuhrgewerbes eintreten.

In Bezug auf die Gastwirthe und andere, aus einer Land- und Wasserstraße Nahrung ziehende Gewerbsleute sind die Wirkungen der Bahn nicht überall dieselben. An einem Theile der Orte, in der Nähe der Anhaltpuncte und vorzüglich da, wo Seitenstraßen einfallen, ist eine Vermehrung der Beschäftigung und des Wohlstandes jener Classe von Staatsbürgern nicht zu bezweifeln. Hier wird auch das Grundeigenthum im Preise steigen.

Wenn andere Orte augenblicklich etwas an ihrer Nahrung

einbüßen, so ist dieß eine Störung gewohnter Verhältnisse, die man bedauern muß, die aber wenigstens nach nicht langer Zeit ausgeglichen seyn wird. Die Gefahr, daß Ortschaften, die in der durchziehenden Landstraße eine Quelle des Wohlstandes fanden, künftig in Verfall gerathen werden, scheint uns durchaus nicht in dem Grade, in dem sie sich hie und da ausgesprochen hat, begründet zu seyn; da es aber hierin eine Abstufung, ein Mehr oder Weniger gibt, welches sich nicht in einen genauen Ausdruck fassen läßt, so können wir nur sagen, daß uns das angedeutete mögliche Uebel nicht groß genug dünkt, um gegen die, sich weit verbreitenden Vortheile ein Gegengewicht bilden zu können.

Die Rheinschifffahrt wird wenigstens von Mainz oder Leopoldshaven an diejenigen Güter behalten, die nach dem Niederrhein bestimmt sind. Die Abnahme der Schifffahrt in dem oberen Laufe dieses Stromes, von Leopoldshaven oder Kehl aufwärts, wäre dagegen leicht zu verschmerzen, denn sie hat schon jetzt einen sehr geringen Umfang.

Das Durchschneiden der Feldmarken durch den Bahndamm ist den Landleuten unwillkommen, weil man, der Kosten willen, nicht im Stande ist, alle bisherigen Feldwege beizubehalten; man muß sich auf eine kleine Zahl von jenen durchgehenden Wegen beschränken, da jede Kreuzung der Bahn in gleicher Ebene einen in der Nähe sich aufhaltenden Wärter erheischt, der das Gatter öffnet und schließt. Es entsteht also die Nothwendigkeit, öfters einen kleinen Umweg zu machen, wenn man sich auf den jenseitigen Theil der Gemarkung begeben will. Sind jedoch die Hauptpuncte nicht zu weit von einander, so erstreckt die Lebhaftigkeit, die an jedem dieser Puncte erwacht, ihre Wirkungen bis in die Mitte des Abstandes zwischen zwei Stationen, und die eigene Benützung der Bahn

durch die Bewohner der durchschnittenen Fluren ersetzt ihnen jenen Zeitverlust hinreichend. Freilich kann es sich treffen, daß man zu manchen Grundstücken nach dem Eingehen eines Feldweges gar keinen Zugang mehr hat und daher den Weg über die, bisher dieser Last nicht unterworfenen Grundstücke nehmen muß. Am besten wäre durch eine neue Eintheilung solcher Flurtheile geholfen, wobei man, von dem nächsten Uebergangspuncte aus, Wege durch die Ländereien anlegte und jedem Eigenthümer ein gleich großes oder doch gleichen Werth habendes zusammenhängendes Stück statt seiner zerstreuten Besitzungen anwiese.

In Bezug auf die mögliche Benachtheilung der Seegegend ist, wie bekannt, eine Beunruhigung eingetreten, weil man besorgt, es möchte der Vorzug, den die Kinzigstraße für Sendungen aus dem Rheinthal nach der östlichen Schweiz, nach Südbayern, Tyrol und einem Theil von Oberitalien besitzt, künftig verloren gehen. Dieser Vorzug kann durch eine leichte Rechnung nachgewiesen werden. Von Offenburg nach Constanz sind über Hornberg und Donaueschingen etwa 23, über Basel und Schaffhausen aber beiläufig 30 Meilen, nach Stockach auf dem ersten Wege nur 18, auf dem zweiten 37 Meilen; es ist also natürlich, daß man die Kinzigthalstraße wählt, um Güter nach Lindau, Memmingen, Salzburg ꝛc. zu senden. Nach Chur hat man über Basel und Zürich von Offenburg aus 48, über Constanz nur 35¾, über Schaffhausen 37¾ M., also ist auch in dieser Richtung die Schwarzwaldstraße weit kürzer. Man befürchtet aber, es möchte in der Zukunft die Kürze des Weges nicht mehr den Ausschlag geben, weil die Bahnfracht wohlfeiler ist. Dies ist nun für die Straße von Stockach nach Memmingen auf keine Weise zu erwarten. Sollte in der Folge, was man noch nicht vor-

aussehen kann, in dem Verkehr nach der Splügenstraße ein Verlust für die Seegegend entstehen, der wenigstens immer nicht die Größe erreichen kann, die eine übertriebene Aengstlichkeit befürchtet, so müßte allerdings darauf Bedacht genommen werden, die Kinzigthalstraße in der Concurrenz mit dem oberen Theile der Bahn zu unterstützen. Diese Straße ist schon wegen des Handelszuges zwischen Paris und dem südöstlichen Theile von Deutschland höchst wichtig. Was für sie geschehen könne, müssen fernere Untersuchungen zeigen. Es ist kaum zu hoffen, daß man die hohe Wasserscheide zwischen den Flußgebieten der Kinzig und Donau mit Dampfkraft auf einer Bahn werde übersteigen können, wenn man nicht einen ganz unverhältnißmäßigen Aufwand machen will. Dagegen lassen sich wenigstens Eilfuhren und Bahnstrecken an einander knüpfen, wobei das Umladen durch Trennung des Untergestelles von dem Waarenbehälter vermieden wird. Eine Bahn im oberen Rheinthal von Basel aufwärts ist schon wegen der fremden Gebiete, die sie durchschneiden müßte, unausführbar, auch würde sie den an der Kinzigthalstraße liegenden Orten keinen Nutzen bringen, und einen Theil des Vortheils dem Auslande zuwenden.

Wie im Allgemeinen die Wirkungen der Bahn auf den Zustand des badischen Volkes als günstig erscheinen, so scheinen sie auch für die Interessen des Staates im Ganzen vortheilhaft zu seyn, da der volkswirthschaftliche und intellectuelle Nutzen den Staatszwecken entspricht und die Verwaltung manche Erleichterung erhält. Die Betrachtung der Bahn aus militairischem Gesichtspuncte glauben wir übergehen zu können, denn wir getrauen uns nicht, hierüber ein Urtheil zu fällen, was selbst dem gründlichsten Kenner des Kriegswesens

bei dem gänzlichen Mangel an Erfahrungen keine leichte Aufgabe seyn mag. Wenn die elsasser Bahn die Billigung eines französischen oberen Genie-Officieres darum erhalten hat, weil sie zur Versorgung der nahen Festungen und zum Transporte von streitbarer Mannschaft dienen könne, weil sie ferner hinreichend von der Gränze abgerückt und durch feste Plätze, Flüsse und Canäle gegen einen eindringenden Feind, der ihre Zerstörung beabsichtigen möchte, geschützt sey, so können freilich die meisten dieser Vorzüge der diesseitigen Bahn auf der Strecke, wo sie der französischen Gränze gegenüber liegt, nicht in gleichem Grade zugeschrieben werden; allein wir halten die Gefahr einer solchen Zerstörung auch nicht für so groß.

Wir gehen nun zu der, ebenso wichtigen als verwickelten Frage über, was die Bahn kosten, was sie einbringen und was sie also an reinem Ertrage übrig lassen werde?

Die Kosten theilen sich in den, zur Herstellung erforderlichen einmaligen Aufwand, und in die jährlichen, zur Erhaltung und zum Betriebe nöthigen Ausgaben. Die Kosten der Anlegung sind nur für den unteren Theil, von Mannheim bis Karlsruhe, ausführlich berechnet. Sie sind natürlich von der Bauart bedingt, die man zu Grunde legt, und von dem gewählten Zuge der Bahn. Die neue Berechnung weicht aus mehreren Gründen, worunter die Abänderung des Zuges in der Gegend von Heidelberg gehört, von der, im Auszuge aus dem technischen Gutachten ab, und es wird daher dienlich seyn, die Hauptergebnisse zusammenzustellen, wie sie sich für die Bauart mit freiliegenden, auf eiserne Sättel gestützten Schienen gestalten. Die genannte Strecke ist 232,760 Fuß oder 15,7 Stunden lang.

	Ganze Bahnstrecke	
	mit 2 Geleisen.	mit 1 Geleise.
Bodenankauf	304,825 fl.	304,825 fl.
Erdarbeiten zur Herstellung des Bahndammes	561,489 =	561,489 =
Uebergangswerke	130,947 =	130,947 =
Unterbau und Schienenlager .	1,062,992 =	531,496 =
Schienen und deren Befestigung	2,575,396 =	1,287,698 =
Bahnhöfe und Dienstgebäude .	375,484 =	375,484 =
Verschiedene Ausgaben	183,867 =	143,061 =
	5,200,000 fl.	3,340,000 fl.

Es kostet also eine Wegstunde

bei doppeltem Geleise 331,000 fl.,

„ einfachem „ 212,600 =

Von der letzteren Summe geht noch etwas ab, wenn man bedenkt, daß die Bahnhöfe zu Karlsruhe und Mannheim auch für die Bedürfnisse der gegen Norden und Süden angränzenden Strecken bestimmt sind und daher, wenn sie blos für die zwischen ihnen liegende Entfernung dienen sollten, geringere Kosten erfordern würden. Bei der Angabe für die eingeleisige Bahn ist aber die Erdarbeit schon so eingerichtet, daß die Herstellung des zweiten Geleises beim Eintreten des Bedürfnisses ohne Schwierigkeit erfolgen kann. Die stärkste Ausgabe betrifft die Schienen selbst. Die Länge einer solchen soll 15,^{73} Fuß betragen. Eine Ruthe Schienen wiegt, wenn sie in der ganzen Länge aufliegen, 150 Pfund, wenn sie nur alle 3,^{9} Fuße auf einem Sattel ruhen, in welchem Falle sie stärker seyn müssen, 178 Pfund, also bei 2 Geleisen 600 und 714½

Pfund, und der Centner ist zu 11 fl. 30 kr. berechnet. An gußeisernen Sätteln sind nach der letzteren Bauart auf die Ruthe Doppelbahn 169 Pfund nöthig, den Centner zu 9 fl. Es gehören demnach auf 1 Wegstunde Doppelbahn nach dem System der freiliegenden Schienen

10,677	Centner	Schienen,
2,513,5	„	Sättel,
13,190	Centner	Eisen,

woraus die ungeheure Eisenmasse, die auf der Bahn niedergelegt werden muß, deutlich zu erkennen ist. Eine Ruthe Doppelbahn nach dem erwähnten Systeme verursacht, ohne die Erdarbeit und andere Arbeiten zu erwähnen, blos zur Herstellung der Fahrgeleise folgende Kosten:

Unterbau	11 fl. 25 kr.
Schienenlager	32 = 48 =
Schienen, Sättel und Befestigungsmittel	20 = 16 =
Arbeit des Legens	3 = 44 =
	150 fl. 37 kr.

Daß wir bei diesen Angaben mehr auf den Bau mit freiliegenden, auf Sättel gestützten Schienen Rücksicht nehmen, geschah, weil dieß die häufigste und am besten bekannte, in den Nachbarstaaten, auf der Nürnberger und auf der Taunusbahn angewendete Einrichtung ist, wir bescheiden uns aber, über die Wahl zwischen beiden Bauarten, die nur nach sorgfältigster Benutzung aller bisherigen Erfahrungen mit Zuversicht ausgesprochen werden kann, kein Urtheil zu haben und hegen das Vertrauen, daß die ganze Unternehmung mit derjenigen Umsicht und Benutzung schon erworbener Uebung und Geschicklichkeit ausgeführt werden wird, die erforderlich ist, um die

Kosten nicht durch mißlungene Versuche noch zu vergrößern; die bisherigen Vorarbeiten geben von der großen Sorgfalt, Thätigkeit und Kenntniß unserer Bauverständigen ein sehr rühmliches Zeugniß.

Für die obere Strecke läßt sich, da der Zug noch nicht einmal in allen Theilen festgestellt ist, keine genaue Berechnung vornehmen. Die Schätzung der Eisenbahn-Commission beruht auf der Annahme einer Länge von 64,560 Ruthen oder 43,64 Wegstunden, so daß die ganze Bahn eine Länge von 59¾ Stunden erhalten würde, wenn keine Abänderung der Richtung erfolgte. Nach einem ungefähren Ueberschlage mag dieser Theil südlich von der Alb, ebenfalls unter Voraussetzung der erwähnten Constructionsweise, kosten

mit 2 Geleisen . . . . 14,512,986 fl.
mit 1 „ . . . . 9,462,848 „

oder auf die Stunde Weges in beiden Fällen 333,554 und 217,037 fl.

Aus beiden Theilsummen bildet sich die ganze Ausgabe
für eine Doppelbahn zu . . . . 19,671,000 fl.
„ „ einfache . . . . . 12,772,000 „

oder rund 20 und 13 Mill., ohne die Anschaffung der Dampf-, Kohlen-, Personen-, Güterwägen und des übrigen Mobiliars.

Die 8 in Belgien im October v. J. beendigt gewesenen Bahnen, die in vier Richtungen von Mecheln auslaufen, haben bei einer Länge von 186,650 Metern 18,157,000 Franken, oder auf die Wegstunde 203,920 fl. gekostet, daneben die Fuhrwerke ꝛc. 3½ Mill., welche Summe zu der Ausgabe für die Bahnen selbst sich verhält wie 19 zu 100. Diese sind ebenfalls für jetzt nur eingeleisig, wenn man aber erwägt, daß ihr Bau nach dem Urtheile der Sachverständigen zu we-

nig Dauer verspricht, so sollte man einen höhern Mehrbetrag bei unserer, viel fester anzulegenden Bahn erwarten, wenn nicht etwa der Bodenkauf und Arbeitslohn höher stünde.

Die von Gent über Courtray und Tournay nach der französischen Gränze in zwei Zweigen führende Bahn, deren Anschläge im Mai 1837 den belgischen Kammern vorgelegt wurden, wird 74,000 Meter oder 16⅔ Wegstunden lang, eingeleisig, aber auf so vielen Ausweichungen ꝛc. doppeltgeleisig, daß die ganze Länge des einfachen Geleises 95,000 Meter ist. Die Bahn hat drei Brücken, vier erhöhte Straßenübergänge (Viaducts), 40 Kreuzungen, 45 Wohnungen der Bahnwarte ꝛc. Die Ueberschläge setzen die Kosten auf 6,620,000 Fr., folglich 397,000 Fr. oder 187,250 fl. für die Stunde. Die Transportmittel, bestehend in 14 Dampfwägen, 150 Personen-, 142 Frachtwägen und Zubehör kosten 1,560,000 Fr. oder 742,400 fl., d. h. 44,540 fl. auf die Stunde. Man sieht, daß hier die Fuhrwerke 23 Proc. von dem, was das unbewegliche Bahnwerk kostet, erfordern. Die Kostenberechnung der Ingenieurs für die lombardisch-venetianische Eisenbahn giebt nach Abzug der Zinsen und der Transportmittel an 20 Mill. fl. unseres Fußes oder ungefähr 286,000 fl. auf die Wegstunde, und zwar mit Doppelgeleise und der langen Brücke über die Lagunen bei Venedig, indeß läßt sich, ohne eine ganz genaue Kenntniß der beiderseitigen Oertlichkeit, Bauart und der Preise aller Erfordernisse aus einer Vergleichung zweier Summen kein Schluß ziehen, vielleicht darf man indeß schon aus diesen Thatsachen die Vermuthung ableiten, daß die Urheber der Kostenberechnung sicher gerechnet, auf die ungünstigen Fälle gehörig geachtet haben, und daß deßhalb die wirklichen Kosten unserer Bahn

nicht wie es wohl bei Bauten anderer Art gesehen ist, so weit über den ersten Anschlag hinausgehen werden. Wenn ein norddeutscher Sachkenner *) noch ganz kürzlich die Kosten einer Meile eingeleisiger Bahn nur auf 155,000 preuß. Thlr. anschlägt, was auf die Stunde 162,756 fl. ausmacht, so ist dieß vorzüglich daraus zu erklären, daß der Damm der bad. Bahn wegen der Rücksicht auf ein Doppelgeleise breiter werden muß. Man ist gesonnen, ihm eine obere Breite von 28 Fuß zu geben, wovon, wenn die Bahn einfach bleiben sollte, 10 — 11 Fuß erspart werden könnten. Während hier außer dem Unterbau aus einer 1 Fuß hohen und 2,² Fuß breiten Schicht von eingestampften Steinen, zu 5 fl. 42 kr. die laufende Ruthe der einfachen Bahn, einzelne Quader zur Unterlage der Sättel, die Ruthe zu 16 fl. 24 kr., zusammen also für 21 fl. 6 kr. angenommen sind, rechnet jener Bauverständige auf die Ruthe von 12 preuß. oder 12½ bad. Fußen für 7 fl. 38 kr. Granitbrocken und für 7 fl. hölzerne Querbalken, zusammen 14 fl. 38 kr. oder auf die bad. Ruthe 11 fl. 42 kr., also wenig über die Hälfte jener Ausgabe, die wegen des höheren Holzpreises unseres Landes nicht zu umgehen seyn wird.

Die elsasser Rheinbahn, auf 31½ St. Länge, ist vorläufig zu 26 Mill. Fr. angeschlagen. In diese Summe ist das ganze sogenannte Material des Transports, d. h. alles, was zur Fortschaffung an beweglichen Vorrichtungen erforderlich ist, mit inbegriffen. Setzen wir dasselbe (hoch) zu 6 Mill. Fr., so bleiben noch 20 Mill. für die Bahn sammt Gebäuden, also 634,000 Franken oder 299,370 fl.

---

*) Crelle, Einiges in Zahlen über Eisenbahnen, 1838.

auf die Stunde, und zwar, wie die badische, mit einem Geleise, aber dem Damm für ein zweites. Eine Schiene von 15 bad. Fuß (4½ Meter) Länge wird 225 Pf. wiegen, also die Ruthe nur 150 Pf., was man diesseits nur für ganz aufliegende Schienen vorgeschlagen hat, oder 28 Pf. weniger, als bei gleicher Bauart auf unserer Bahn beabsichtigt wird. Der Bahndamm soll nur 24⅓ F. breit werden. Die Kosten sind ungeachtet der geringeren Stärke des Dammes und der Schienen, um 86,000 fl. auf die Stunde höher, wozu die höheren Preise der Arbeit und des Grundeigenthums und die größeren Schwierigkeiten der Oertlichkeit beitragen mögen. Auf 10 Stunden Bahnlänge werden ungefähr kommen

in Baden: 47 Brücken, 10 Durchlässe, 16 Straßenübergänge,

im Elsaß: 4 große, 24 kleine Brücken (Ponteeaux) gegen 30 Wasserleitungen (aqueducs), 37 Uebergänge.

Sei nun der niedrigere Kostenanschlag der bad. Bahn der größeren Sparsamkeit und Gewissenhaftigkeit unserer Männer von Fach, oder den günstigeren örtlichen Verhältnissen zuzuschreiben, z. B. den höheren Preisen des Bodens und der Arbeit, so ist sie in jedem dieser Fälle erfreulich und für das Mitwerben beider Bahnen förderlich. Bekanntlich haben die französischen Anschläge so wenig Vertrauen gefunden, daß man jetzt die muthmaßlichen Kosten sogar auf 40 Mill. Franken schätzt, also 53 Proc. höher! Eine solche Ueberschreitung scheint uns auf dem rechten Rheinufer durchaus nicht befürchtet werden zu müssen. Uebrigens gibt es einen Theil der Ausgabe, in welchem eine Vermehrung bis zu einer gewissen Gränze für gemeinnützig zu halten ist, nämlich für die Anlegung von Straßenübergängen und Anhaltplätzen.

Die elsasser Bahn soll 18 solche Stationen erhalten, die also nur 1,85 Stunden von einander entfernt sind. In Belgien ist ungefähr alle 2 Stunden ein Anhalt. Da indeß durch die, den Nahewohnenden wünschenswerthe Vermehrung der Haltplätze wieder eine lästige Verzögerung für Reisende, die weiter eilen, entsteht, so muß hierin ein Maaß gehalten werden, wenn nicht, was die Erfahrung zeigen wird, ein besonderer Wagenzug für die Bedürfnisse der näheren Umgegend, von dem für andere Reisende bestimmten getrennt, eingerichtet werden kann.

Eine Summe von 13 Mill. fl. kann innerhalb weniger Jahre nicht aus den Einkünften des Volkes bestritten, es müssen dazu Capitale verwendet werden, die schon in irgend einer anderen Verwendung sich befinden. Sie werden sich sicherlich finden, und an der Ausführbarkeit des Werkes ist deßhalb nicht im Mindesten zu zweifeln. Aber woher kann diese, für eine Zahl von 1,240,000 Einwohnern schon beträchtliche Capitalmasse genommen werden? Hat man aus der Zurückziehung der Capitale von ihren jetzigen Anlegungsarten große Nachtheile zu besorgen?

Um diese Fragen ganz befriedigend zu beantworten, müßte man statistische Nachrichten über die Größe und die Zusammensetzung des Capitalvermögens der badischen Staatsangehörigen besitzen, die aber weder von unserem, noch von irgend einem andern Lande vorhanden sind, man müßte wissen, wie die zwei Gattungen dessen, was man insgemein Capital nennt, sich der Zahl nach zu einander verhalten, nämlich einerseits diejenigen Capitale, welche aus einer, in irgend eine einträgliche Unternehmung verwendeten, noch jetzt vorhandenen Masse von beweglichen Gütern bestehen, wie z. B. die Vorräthe, Geräthschaften und Maschinen eines Fabrikanten — andererseits

solche Capitale, bei denen der Eine eine Forderung an den Andern hat, die aber dem Letzteren, dem Schuldner, nur eine Verpflichtung auflegen, ohne daß er hiedurch in seinem Gewerbe eine Unterstützung erhielte. Capitale dieser Art können nur aus Ersparnissen, oder durch zufälligen Zufluß zu dem Vermögen des Schuldners gänzlich abgetragen, sonst aber nur unter der Bedingung zurückgezahlt werden, daß sich ein neuer Gläubiger findet, der die Mittel zur Befriedigung des ältern darbietet. Eine Kündigung vieler solcher verzinslicher Forderungen auf einmal, um die Summen einer neuen Unternehmung zuzuwenden, könnte augenblicklich große Verlegenheit für die Schuldner verursachen. Eine Zurückziehung der, in verschiedenen Gewerben umlaufenden Gütermassen, um sie, nachdem sie in Geld umgesetzt wären, ebenfalls auf die Bahn zu verwenden, könnte manchen Productionszweigen schaden und nützliche Arbeiter außer Thätigkeit setzen, die nicht im Stande sind, sich durch die Herstellung der Bahn ihren Unterhalt zu erwerben. Allein diese Folgen sind nicht wahrscheinlich, besonders dann nicht, wenn der Staat in die Mitte tritt, die Capitale aufnimmt und den Bau ausführt. Die Hypothekengläubiger werden sich größtentheils hüten, ihr Vermögen der Bahn zu widmen, wenn sie dabei nicht höheren Zins mit Sicherheit zu hoffen haben. Auch die meisten Gewerbsunternehmungen werden schwerlich ihre Capitale verlieren, weil diese ihnen ebenfalls mehr Zins einbringen, als wenigstens der Staat versprechen wird und als eine Actiengesellschaft verbürgen könnte. Es werden also die erforderlichen Capitale hauptsächlich von den im Auslande, z. B. in auswärtigen Staatspapieren, Actien ꝛc. angelegten, oder zu mancherlei Geschäften der Banquiers gebrauchten, von den bisher unbeschäftigt gelegenen, von den neu erübrigten Capitalen und

endlich von den, aus andern Ländern herbeikommenden Geldsummen ꝛc. herfließen.

Die Beliebtheit der badischen Rentenscheine, die der hohe Curs deutlich anzeigt, läßt an der Ergiebigkeit dieser Quellen nicht zweifeln. Der unerschütterte Credit der großh. Regierung, und die Länge der Zeit, die der Natur der Sache nach, auch bei der größten Bemühung, bis zur Beendung der Bahn verstreichen muß, kann uns vor der Besorgniß irgend einer Erschütterung beruhigen; anders wäre es freilich, wenn die, von der Errichtung einer Actiengesellschaft unzertrennliche Aufregung der Capitalisten einträte, wobei diese, von überspannten Hoffnungen erfüllt, vielleicht einen stürmischen Wechsel in der Benutzung ihres Vermögens nicht vermeiden würden.

Für die jährlichen Ausgaben sind zwar verschiedene, aus der Erfahrung abgezogene Anhaltspuncte vorhanden, z. B. daß die Schienen etwa nach 30 Jahren 1 Procent Abgang haben müssen, daß die Fuhrwerke und besonders die Dampfwägen schon nach kürzerer Zeit, vielleicht 6—10 Jahren, erneuert werden müssen, sowie über den Bedarf von Brennstoff. Aber die meisten Ausgaben hängen mit der Stärke des Bahngebrauches zusammen, so daß wir hier sogleich die Aufforderung finden, den letztgenannten Punct zu berühren.

Derselbe ist seit den ersten Versuchen, die Frequenz an Reisenden und Gütern zu erforschen, die auf der Bahn ihren Weg nehmen werden, und zwar auf einem gewissen Theile oder der ganzen Erstreckung derselben, mehrmals zum Gegenstande von Untersuchungen geworden. Die Lösung der Aufgabe theilt sich in zwei Betrachtungen, nämlich

1) die Ermittlung der jetzigen Frequenz in der Richtung der künftigen Bahn;

2) die Vermuthung, wie groß der zu erwartende Zufluß

seyn werde, sey es nur durch Ablenkung von anderen Wegen, oder durch eine, erst von dem Daseyn der Bahn veranlaßte Vermehrung der in Bewegung gesetzten Personen- und Waarenmassen.

Was den ersten Theil der Frage betrifft, so ist derselbe in dem Berichte des Staatsraths Nebenius so sorgfältig erforscht worden, daß wir, ohne den Besitz anderer thatsächlicher Angaben, darauf verzichten, eine neue Berechnung zu versuchen. Die sehr mäßigen Zahlensätze, zu denen der Verf. jenes Berichts gelangt ist, haben zu manchen Einwendungen Anlaß gegeben. Wir hoffen, daß die Ergebnisse der Bahn günstiger seyn werden, übrigens hat gerade der ruhige, von keiner vorgefaßten Meinung befangene, und nur das Sichere aufnehmende Gedankengang des Berichtes, der nicht dem leisesten Vorwurf der Uebertreibung Raum gab, zur Aufklärung der öffentlichen Meinung und zur Befestigung des Vertrauens wesentlich genützt. Noch weniger getrauen wir uns, die wahrscheinliche künftige Frequenz in Zahlen auszusprechen. Das Comité hat (Auszug aus dem technischen Gutachten, S. 81) gezeigt, daß die Bahn eine reine Einnahme von 700,000 fl. abwerfen kann, wenn man annimmt

81,926 Reisende auf der ganzen Bahnstrecke,
300,000 Centner Güter,
10 Kr. Fahrgeld von der Person auf die Stunde,
$1\frac{1}{5}$ Kr. Fracht vom Centner und der Stunde.

Diese 700,000 fl. wurden als 4% des Anlagecapitals mit Einschluß der Zinsen für die Bauzeit betrachtet. Der Anschlag für eine eingeleisige Bahn ist um 3 Mill. geringer, als die dort für eine Doppelbahn angesetzten 16 Mill.; es würde also auch eine um 120,000 fl. geringere Einnahme noch hinreichen, um 4 Proc. abzuwerfen, und wenn man nur $3\frac{1}{2}$ Proc. ver-

langt, so können noch 65,000 fl. weiter abgehen. Eine solche Verringerung der zu erwartenden Einnahme ist aber auch bei der vorausgesetzten Frequenz wahrscheinlich, denn, um viele Reisende zu erhalten, müßte das Fahrgeld im Durchschnitt viel niedriger seyn, damit die unteren Plätze wohlfeil werden. Zwar können, um solche Reisende, die große Ansprüche machen, zu befriedigen, Wägen nach Art der belgischen **berlines** hinzugefügt werden, in denen man eine höchst zierliche Ausstattung anbringt, und solche Plätze können theurer angesetzt werden, als der oben vorgeschlagene höchste Betrag des Fahrgeldes, doch wird immer der von diesen Sitzen zu erhaltende Ertrag gering bleiben. Wird der Durchschnitt des Fahrgeldes auf 7 statt 10 Kr. gesetzt, so sinkt die Einnahme schon um 230,000 herunter, und es sind dann, wofern der Gebrauch jene Zahlen nicht übersteigt, nur von dem Baucapitale, nicht von den zugeschlagenen Zinsen der Bauzeit 3 ½ Proc. Zins zu ziehen. Diese Zinsen der Zwischenzeit brauchen indeß auch nicht so hoch berechnet zu werden, als es im technischen Gutachten geschehen ist, weil die Bahn streckenweise beendet wird und also der Ertrag bald eintritt. Daß gar kein Reinertrag übrig bleiben werde, halten wir für höchst unwahrscheinlich; wie viele Procente aber derselbe ausmachen werde, ist unmöglich vorauszusehen. Eine volle Verzinsung der ganzen Bahn ist schwerlich, wenigstens für die erste Zeit, zu hoffen, doch kann man vermuthen, daß der reine Ertrag sich dem jetzigen Zinse der Staatsschuld annähern werde. Er läßt im Verlaufe der Zeit Schwankungen erwarten, er muß z. B. im ersten Jahre wegen des Reizes der Neuheit etwas größer seyn, als in den folgenden, dann aber sich wieder allmählich heben, in einer Fortschreitung, für die ebenfalls noch keine Regel angegeben werden kann.

Zur Ergänzung der, an einer frühern Stelle dieses Berichtes mitgetheilten Nachrichten von andern Bahnen mag es dienlich seyn, auch über den Ertrag derselben Einiges beizufügen.

Man behauptet bisweilen, die britischen Eisenbahnen verzinseten sich nicht. Dies widerlegt der Curs der Actien bei den meisten. Von 8 großen Bahnunternehmungen, zu denen 3 Mill. Liv. St. oder 36 Mill. Gulden baar eingezahlt sind, stand im Mai 1836 der Curs der Actien durchschnittlich auf 223 Procent.

Ueber den Ertrag der belgischen Bahnen geben folgende Thatsachen Aufklärung. Die drei zuerst beendigten Sectionen haben im Jahr 1837 folgende Ergebnisse gezeigt:

Einnahme	1,114,332 Fr.
Kosten der Erhaltung und des Betriebes	745,000 „
Ueberschuß .	369,332 Fr.
Rechnet man 5 Proc. der Anlagekosten zu	314,000 „
so bleiben noch als Mehrertrag . .	55,332 Fr.

oder weitere 0,88 Procente. Man kann also sagen, daß dieser Kern des belgischen Bahnsystems sich zu 5% Proc. verzinse. Man hat die Anleihen so abgeschlossen, daß die Obligationen nur zu 92 Proc. von den Gläubigern übernommen wurden. Diese Einbuße von 8 Proc. ist zu den Kosten der Anlegung geschlagen worden, und so hat sich der Aufwand für die acht, im Jahr 1838 in Betrieb kommenden Abtheilungen, die zusammen 186,000 Meter oder 41 Stunden messen, von 21,678,000 auf 23,412,000 Fr. erhöht. Das Budget dieser 8 Sectionen für 1838 gibt keine volle Klarheit, weil diese Sectionen zu Anfang dieses Jahrs noch nicht ganz vollendet waren und daher die volle Zahl von ½ Mill. Reisen-

den noch nicht auf die ganze Länge anzunehmen ist. Daher wird im künftigen Jahre der Ertrag dieser 8 Sectionen sich wohl sicher stellen. Man hat ihn angeschlagen (Commissionsbericht der Repräsentanten-Kammer, **Moniteur Belge** Nr. 352, von 1837)

von Reisenden zu	2,971,552 Fr.
„ Waaren „	850,000 „
Summe	3,821,552 Fr.
hievon ab die jährlichen Ausgaben .	2,655,000 „
bleibt **netto**	1,166,552 Fr.
Aber Zins und Tilgung des Anlagecapitals zu 5 Proc. zusammen, erfordern . . .	1,170,629 Fr.
also fehlen in diesem Jahre noch .	4,297 Fr.

Ein späterer Vortrag des Ministers der öffentlichen Arbeiten im Senat (27. Jan. 1838) nimmt höhere Sätze an, nämlich

Ertrag von Reisenden . . .	3,700,000 Fr.
„ Frachtstücken . .	850,000 „
also die ganze Einnahme .	4,550,000 Fr.
Jahresausgabe .	3,090,000 „
Nettoertrag .	1,460,000 Fr.

Dies wären 5⅓ Procent.

Als Ursachen, warum der Reinertrag sich nicht höher belaufe, führt man den allzuniedrigen Tarif an, der, wie man glaubt, wenigstens im Winter ohne Nachtheil um 10—20 Procent erhöht werden könne; ferner wird angegeben, daß die Anzahl von Wägen noch nicht hinreichend sey. Für die obenerwähnte Bahnstrecke von Gent zur französischen Gränze ist, bei der Vorlegung des Entwurfes im Jahre 1837, ein Brutto-

ertrag von 1,869,850 und ein Nettoertrag von 929,850 Fr. in Aussicht gestellt, so daß, nach Abzug von 4½ Procent Zins, und 1 Proc. Amortisation und der Einrechnung von 10 Procent Verlust bei der Anleihe, die man zu 90 Proc. eingehen mußte, noch ein Ueberschuß von 401,850 Fr. bleibt. Dieß wäre demnach ein sehr günstiges Ergebniß der neuen Bahnstrecke.

Bei der lombardisch-venetianischen Bahn wird eine Bruttoeinnahme von 7,297,500 Lire und ein Reinertrag von 4,384,610 Lire vermuthet, also von 8 Proc. aller Ausgaben für die erste Anlage. Dieß ist nur aus dem überaus großen Verkehre der an der Bahn liegenden Städte möglich, da schon die jetzige Masse von Gütern, auf den ganzen Weg reducirt, 836,000 Centner ausmacht. Der obengenannte preußische Bauverständige stellt die Regel auf, eine Bahn könne sich verzinsen, wenn sie ½ Mill. Centner zu verführen habe. Er reducirt dabei die Zahl der Reisenden auf eine Centnerzahl, indem er die Person im Ertrage gleich vier Centnern setzt. Dies Reductionsverhältniß möchte noch zu klein seyn. Rechnen wir die Person so hoch, als 5 Centner, so würden schon 200,000 Centner Waaren und 60,000 Personen die erforderlichen 500,000 Ctr. geben, wobei freilich noch zu erinnern ist, daß der genannte Techniker die Baukosten sehr niedrig angeschlagen hat. Da inzwischen ein solcher Ueberschlag zu allgemein ist, und sowohl die britischen als die lombardischen Verhältnisse auf uns keine Anwendung zulassen, so bieten auch die vorstehenden Vergleichungen von Thatsachen und Vermuthungen keine nahe Wahrscheinlichkeit einer reichlichen Verzinsung in der ersten Zeit dar.

Diesem nächsten Nutzen der Bahn als einer Unternehmung steht der Vortheil für die Staatsbürger in volkswirthschaftlicher

Hinsicht zur Seite. Wird die Production, wird das Einkommen vieler Staatsangehörigen vermehrt, so ist dieß im Ganzen ein Ersatz für das Opfer, welches vielleicht an der Verzinsung gebracht werden müßte, und wir stehen, wenn wir diese Wirkungen zusammenfassen, nicht an, die Kosten als ein wohl angelegtes Capital anzuerkennen. Die Staatseinkünfte nehmen mit der Vermehrung fremder Reisender, und mit der Steigerung des inländischen Wohlstandes vielleicht zu, und auf diesem Wege kann die Staatskasse, wenn der Staat die Bahn unternimmt, dasjenige wieder gewinnen, was sie vielleicht an den Zinsen der aufgenommenen Capitale einbüßen möchte. Tritt eine Actiengesellschaft als Bauherr auf, so übernimmt sie blos diese Gefahr, ohne daß ihr von jenem Ersatze etwas zu Gute käme.

Man hat in Belgien eine starke Vergrößerung im Ertrage der Briefpost nach der Errichtung der Bahnen bemerkt. Schon 1836 brachte die Briefpost 262,373 Fr. mehr ein, als im vorhergehenden Jahre. Aehnliches, nur vielleicht in einem geringeren Verhältniß, muß auch bei uns erfolgen. Die bisherige Fahrpost dagegen muß auf der lebhaftesten ihrer Straßen eingehen. Bekanntlich ist die Fahrpost weit weniger einträglich als die erstere. Die Kosten nehmen nämlich einen größeren Theil der ganzen Einnahme hinweg. Da nun auch die Lebhaftigkeit der anderen Straßen steigen muß, so ist der Ausfall im Reinertrage der Postanstalt nicht sehr hoch anzuschlagen. Wird ferner, unter der Voraussetzung, daß die Bahn in die Hände des Staates kommt, der, die Sendungen betreffende Theil des Bahnverwaltungsgeschäftes mit der Postanstalt verbunden, so ergeben sich Ersparnisse und Erleichterungen, die, wenn beide Verwaltungen einander ganz fremd wären, unterbleiben würden.

Das Vorhaben, eine Bahn im Elsaß zu errichten, wird, wenn es zur Ausführung kommt, dem Ertrage der badischen Bahn ohne Zweifel etwas schaden. Wie groß der Nachtheil dieses Mitwerbens seyn werde, dieß läßt sich nicht genau ermessen. Wir fürchten indeß nicht, daß er sehr groß ausfalle, da die badische Bahn kürzer ist, weniger kostet, mit dem nördlichen Deutschland in näherer Verbindung steht, bedeutende, seitwärts einfallende Handelsstraßen aufnimmt, ganz innerhalb des Zollvereins fällt, was die Reisen und Sendungen um Vieles erleichtert, und an dem nördlichen Theile mehrere volkreiche Städte hat, worunter ein großer Handelsplatz. Die elsasser Bahn, wenn sie in die überrheinische Pfalz fortgesetzt werden sollte, durchschneidet zwei Zolllinien, was, welche Einrichtungen man auch zu Hülfe nehmen mag, stets eine Quelle von lästigen Formalitäten bleiben muß. Um Zollbetrug zu verhüten, und schon um von polizeilicher Seite die Gränze zu sichern, muß man die Bahn wie ein Ausland behandeln, und an jedem Haltplatze die Absteigenden einer Untersuchung in diesen beiden Hinsichten aussetzen. Bei der diesseitigen Bahn fällt dieß, wenn die Gränzbehandlung an der Baseler Gränze erfolgt ist, gänzlich hinweg. Für die Bahnfortsetzung in der bairischen Pfalz sind die Aussichten auf einen Reinertrag keineswegs einladend.

Aber die beabsichtigte elsasser Bahn muß zugleich den Antrieb zur Herstellung der badischen verstärken, damit das rechte Ufer im Mitwerben mit dem linken nicht zurückstehe. Dieß ist so klar und in der Begründung des Gesetzentwurfes so lichtvoll ausgesprochen, daß eine weitere Erörterung unnütz seyn würde. Die badische Bahn ist nicht ein bloßes Nothmittel, nicht ein nothwendiges Uebel, sondern eine, in der allmäligen Entwicklung ihrer Folgen unzwei-

felhaft wohlthätige Anstalt, deren Gründung aber durch die Vorgänge in Frankreich früher, als es außerdem geschehen seyn möchte, zu einem Bedürfniß geworden ist.

Soll die Bahn errichtet werden, so muß es auf Staatsrechnung geschehen. Dieser Satz ist unserer Meinung nach durch die bisherigen Untersuchungen unwiderleglich dargethan worden, und wir können eine nochmalige ausführliche Beweisführung füglich umgehen; auch hat uns der Zusammenhang der Gedanken in diesem Berichte genöthigt, schon vorläufig einige, hierher gehörige Bemerkungen einzuflechten. Der Staat soll die Bahn selbst übernehmen:

1) weil er auf keinen Gewinn Anspruch zu machen braucht, die Frachten und Fahrgelder niedrig stellen und so der diesseitigen Bahn die wünschenswerthe Frequenz am leichtesten sichern kann;
2) weil er sogar im Falle einer unvollständigen Verzinsung in den volkswirthschaftlichen Vortheilen und der Vermehrung anderer Einnahmsquellen Ersatz findet;
3) weil von einer Actiengesellschaft die für das Oberland überaus wichtige Fortsetzung der Bahn bis zur Schweizergränze nicht sicher zu erwarten wäre;
4) weil er die Bahn, die man mit Recht als die stärkste Pulsader des Verkehres im Großherzogthum bezeichnet hat, nach gemeinnützigen Rücksichten anlegen und verwalten lassen wird, während dieß von einer Actiengesellschaft weder zu erwarten, noch auch nur billiger Weise zu verlangen ist. Man wendet zwar ein, eine Gesellschaft müsse schon ihres wohlverstandenen Vortheils willen Alles anwenden, was die Bahn für

den allgemeinen Gebrauch nützlich und angenehm machen könne; allein da sie nur auf die Vermehrung ihrer Einnahmen Bedacht nehmen kann, so wird sie solche Einrichtungen scheuen, die nicht unmittelbar dieser Absicht förderlich sind, wie wohlthätig sie auch sonst seyn mögen;

5) weil man bis jetzt noch kein zuverlässiges Mittel ausfindig gemacht hat, die Nachtheile zu verhüten, die aus den Speculationen auf die Leichtgläubigkeit der Actienkäufer entstehen. Es gibt zweierlei ganz von einander verschiedene Classen von Unterzeichnern der Actien; einige wollen ihr Vermögen in eine Unternehmung wenden, die ihnen Gewinnste zu versprechen scheint, andere wollen die Actien nur als Waare behandeln, die sie mit Gewinn wieder verkaufen. Wie sehr es nun auch zu wünschen ist, daß in Deutschland, wie in anderen Ländern, Actiengesellschaften zur Ausführung großer, die Hülfsmittel einzelner Personen übersteigender Unternehmungen häufiger werden möchten, so muß man doch die Kunstgriffe der zweiten Art von Unterzeichnern für höchst verderblich halten. Diese vermischen sich aber auf eine solche Weise mit der ersten Classe, daß man beide anfänglich nicht unterscheiden kann. Auch in Ländern, wo dieser Weg, große Capitale auf einen einzigen Zweck hinzulenken, länger bekannt ist, wie z. B. in Großbritanien und Nordamerica, sehen wir von Zeit zu Zeit einen allgemeinen Schwindel sich der Capitalisten bemächtigen, deren überspannte Hoffnungen von jenen Speculanten nicht allein schlau benutzt, sondern sogar arglistig gesteigert werden.

Es sind mancherlei Vorschläge gemacht worden, um den Actiengesellschaften Bedingungen vorzuschreiben, die jene Nachtheile abwenden könnten. Es müssen aber erst längere Zeit hindurch Bahnen von solchen Gesellschaften verwaltet worden seyn, bis man hierüber die nöthigen Erfahrungen macht. Treibt man die Vorsicht allzuweit, so werden die Capitalisten von der Unterwerfung unter die lästigen Bedingungen abgeschreckt; läßt man zu vielen freien Spielraum, so sind Misbräuche zu besorgen. Bestimmt man ein Maximum des Fahrgeldes, so bleibt noch die Abstufung der wohlfeileren Plätze den Actionären überlassen. Verordnet man, daß der Tarif von Zeit zu Zeit neu mit Zustimmung des Staates geregelt werde, so entsteht die Besorgniß bei den Actieninhabern, daß hiebei späterhin ein willkührliches Verfahren zu ihrem Schaden angewendet werde. Schreibt man ein Maximum der Dividende vor, z. B. von 10 Proc. nach Nr. XV. der bekannten preuß. Bedingungen, so entsteht ein Antrieb, die Verwaltung ~~nicht~~ kostbar zu machen, viele Beamte anzustellen und reichliche Besoldungen zu geben. Verfügt man die allmälige Tilgung der Actien aus den Ueberschüssen über ein gewisses Maaß der Dividende, so wird Alles angewendet, um solche Ueberschüsse nicht vorkommen zu lassen. In jedem Falle ist es also sicherer, sich fürs Erste, bis man genauer mit der Sache bekannt geworden seyn wird, in ein so verwickeltes Verhältniß, in die Gefahr unabsehbarer Schwierigkeiten, nicht einzulassen.

Diese Gründe werden auch mehr und mehr anerkannt. Man hat dieselben in Frankreich wenigstens bei den Hauptstraßen zur Richtschnur genommen, und auch mehrere Stimmen in andern deutschen Ländern haben sich zu dieser Mei-

nung bekannt *). Neben dem in Belgien gegebenen Beispiele sind vorzüglich die großen Unternehmungen der einzelnen nordamericanischen Staaten zu beachten, deren mehrere mit rühmlichem Muthe einen großen Kraftaufwand machten. Der Staat Newyork hat (nach Chevalier) für 63 Mill. Fr., Pennsylvanien für 123 Mill. Canäle und Eisenbahnen errichtet, und selbst die jugendlichen Staaten, wie Illinois und Indiana, haben es nicht gescheut, ansehnliche Capitale für diese Zwecke zu borgen, obgleich in der nordamericanischen Union auch viele von Actiengesellschaften unternommene Werke jener Art vorkommen.

Wer mit den vorstehenden Sätzen einverstanden ist, der kann in der Vergrößerung der Staatsschuld keinen Grund gegen die besprochene Maaßregel finden.

Die früheren Staatsschulden, wenn auch vielleicht zur Erhaltung des Staates nothwendig, wurden meistens für Ausgaben gemacht, bei denen Capitale ohne einen unmittelbaren wirthschaftlichen Ersatz vernichtet wurden. Werden aber Straßen, Häven und andere Beförderungsmittel des Handels mit Hülfe von geborgten Capitalen hergestellt, so gehen diese nicht verloren, sie wandeln sich in nützliche Anstalten um, und tragen zur Vermehrung des Vermögens bei. Wie der einzelne Gewerbsmann seine Lage verbessert, wenn er Capitale aufnimmt, sein Gewerbe in Aufnahme bringt und mehr vom Ertrage desselben übrig behält, als er an Zinsen abgeben muß, so ist es auch bei dem Staate, und wenn

---

*) z. B. Crelle, Einiges allgemein Verständliche über Eisenbahnen, 1835. S. 57. — Ueber Eisenbahnen auf Staatsrechnung, 1836. — Wedekind, Ueber Anlehen für Eisenbahnen, 1836. — List, das deutsche National-Transportsystem, 1838.

nur ein großer Vortheil für das Nahrungswesen des Volkes mit Gewißheit vorauszusehen ist, so leidet auch die unmittelbare oder doch mittelbare finanzielle Zuträglichkeit keinen Zweifel. Es mag zur Aufklärung der öffentlichen Meinung gut seyn, immer den Betrag dieser neuen, unserer friedlichen Zeit angehörenden productive Schuld von den anderen Bestandtheilen der Staatsschuld zu unterscheiden, aber von einer abgesonderten Tilgung derselben, die man neuerlich in Vorschlag gebracht hat, wüßten wir keinen Nutzen anzugeben.

Nachdem wir die große, unserer Berathung übergebene Maaßregel in zusammenhängender Betrachtung nach ihren wichtigeren Beziehungen darzustellen gesucht haben, können wir in der Erläuterung des, von der zweiten Kammer am 10. d. M. angenommenen und in der ersten öffentlichen Sitzung dieser h. Kammer am 12. d. vorgelegten Gesetzentwurfes desto kürzer seyn, zumal da auch die überzeugende Begründung des Entwurfes in Ihren Händen ist.

Der Entwurf hat sich nach den Beschlüssen der anderen Kammer anders gestaltet, doch sind keine tief eingreifenden Veränderungen vorgenommen, sondern nur Zusätze beigefügt worden, die das, was dem ersten Entwurfe zufolge der Regierung beim Vollzuge überlassen geblieben seyn würde, zur gesetzlichen Vorschrift erheben. Der Hauptgrund zu diesen Zusätzen war nicht etwa ein Mißtrauen gegen die h. Regierung; denn wie könnte man, ohne ein volles Vertrauen gegen dieselbe, überhaupt die ganze Unternehmung beschließen, und wem ist das herzliche, achtungsvolle Verhältniß unbekannt, welches in unserem glücklichen Vaterlande zwischen

der Regierung und den Ständen Wurzeln geschlagen hat? Aber man ging von dem Wunsche aus, durch die Aufnahme mehrerer Bestimmungen den Bewohnern einzelner Landestheile, die noch von manchen Besorgnissen nicht frei sind, eine vollkommene Beruhigung zu geben, und auch vor dem Auslande, welches seine Blicke auf unsere Verhandlungen richtet, den Entschluß in kraftvoller Entschiedenheit auszusprechen. Es sind dieß Beweggründe, deren Gewicht wir nicht verkennen; nur dürfte das Gesetz die hohe Regierung nicht binden, etwas zu thun, was nach wiederholter Prüfung und neuerer Erfahrung als unzweckmäßig erschiene. Der zweite Artikel des Regierungsentwurfes ist, weil er einen juridischen Gegenstand betrifft und einem anderen Berichterstatter übertragen worden war, in den Beschlüssen der zweiten Kammer von dem ersten, an dessen Stelle nun vier getreten sind, getrennt werden, und Sie werden deshalb, durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren! ebenfalls den Vortrag über jenen aus einem anderen Munde vernehmen. Der Hauptinhalt des Gesetzes liegt in zwei einfachen Sätzen: es soll die Bahn von Mannheim bis gegen Basel erbaut werden, und zwar vom Staate. Alles Uebrige sind nur Folgerungen hieraus oder nähere Bestimmungen, die man leicht zugibt, wenn man mit jenem Hauptgedanken einverstanden ist. Es hätten noch mancherlei andere Vorschriften in das Gesetz aufgenommen werden können, z. B. welches Gefälle höchstens erlaubt sey, oder in Betreff dessen, was zur Verhütung von Beschädigungen geboten oder verboten werden muß u. dgl.; aber dieß sind Vollzugsgegenstände, deren Einschaltung zwecklos und selbst hinderlich seyn könnte. Wir enthalten uns daher jedes Vorschlages zu ähnlichen Zusätzen.

Art. 1.

Statt der einfachen Bezeichnung der beiden Endpuncte der Bahn ist in der zweiten Kammer die Benennung mehrerer anderer Orte, an denen die Bahn vorbeigehen soll, hinzugefügt worden. Dieß hätte ohne Nachtheil für die Führung des Bahnzuges hinwegbleiben können, denn die Regierung wird eben so wenig als die Kammern verkennen, wie nothwendig es ist, die größern Städte in die nächste Berührung mit der Bahn zu bringen. Indeß ist der Zusatz auch unschädlich, weil fast bei allen genannten Orten schon jetzt dieser Beschluß feststeht, und namentlich in Ansehung Freiburgs nicht die mindeste Meinungsverschiedenheit mehr besteht, — weil ferner, wenn in Ansehung irgend eines andern Ortes oberhalb der Murg bei genauerer Untersuchung sich Schwierigkeiten zeigen sollten, auf dem nächsten Landtage die erforderlichen Abänderungen leicht verabredet werden könnten. Da man überdieß das Wort „über" der Natur der Sache nach nicht buchstäblich verstehen kann, so drückt es nur eine Nähe aus, für die man kein Maaß in Zahlen hat, und bei der also ein Mehr oder Weniger vorkommen kann.

Der zweite Absatz entscheidet über eine eifrig verhandelte Streitfrage, ob nämlich Kehl die Hauptbahn oder eine von dieser ausgehende Seitenbahn erhalten solle. Wir halten vorläufig die Festsetzung der zweiten Alternative für die zweckmäßigste. Wenn die Hauptbahn von Rastadt gerade nach Kehl, und von da auf dem linken Ufer der Kinzig nach Offenburg zöge, so würde die Länge des Weges zwischen der Murg und dem Breisgau um etwa 2½ Stunden ausgedehnt, was schon einen merklichen Verlust an Zeit und Geld bei der Benutzung der Bahn verursachte. Diese würde ferner nach diesem Plane sich von der stark bevölkerten Bergstraße entfernen

und insbesondere dem Renchthal und seiner Ausmündung, von wo aus ganz vorzüglich der Straßburger Markt versorgt wird, keine leichtere Verbindung mit dieser Stadt verschaffen. Das Amt Bischoffsheim hat, wie Ortskundige versichern, weit weniger Verkehr mit Straßburg und überdies soll, nach der Aussage der Techniker, die sich dem Rheine nach Kehl zu nähernde Richtung wegen der ungünstigeren Bodenbeschaffenheit sehr nachstehen. Wo die Seitenbahn nach Kehl abgehen soll, läßt das Gesetz noch unentschieden. Wir möchten vorläufig die Nähe von Appenweyer für den besten Punct hiezu halten, denn außer dem eben erwähnten Umstande spricht dafür noch der andere, daß dort die Seitenbahn in rechtem Winkel eintrifft, was die billigste Weise ist, die Ansprüche der ober- und unterhalb dieser Stelle liegenden Orte auf den kürzesten Weg nach Kehl zugleich zu berücksichtigen.

Bei dem dritten Absatze ist nicht zu verkennen, daß er eigentlich nicht in ein Gesetz gehört; er ist zu allgemein, zu unbestimmt, er enthält relative Ausdrücke, über deren Anwendung man streiten kann, kurz, er ist, wie man es zu bezeichnen pflegt, nicht dispositiv genug. Gegen seinen Inhalt haben wir übrigens nichts einzuwenden, er enthält vielmehr eine sehr gute Lehre, die bei der Bestimmung des Bahnzuges berücksichtigt zu werden verdient. Geht man bei der Wahl des Zuges von dem technischen Gesichtspuncte aus, so erhält man die Regel, die wohlfeilste und den Gebrauch am meisten erleichternde Richtung vorzuziehen. Man muß also Krümmungen so viel als möglich vermeiden, oder sie doch nur mit einem großen Halbmesser zulassen, weil bei der Länge eines Wagenzuges, der sich wie eine mehrere hundert Fuß messende Kette auf den Schienen fortbewegt, sonst die Reibung der Räder an der, auf der innern Seite des Bogens liegenden Schiene den

Widerstand und die Abnützung sehr vergrößert. Man muß sich ferner vor geneigten Flächen hüten, soweit es angeht; man muß endlich der Kosten willen solche Gegenden vermeiden, wo starke Auffüllungen oder Abträge, oder viele Brücken und andere Bauten nöthig werden. Von der andern Seite ist aber derjenige Zug der beste, der die stärkste Wirkung auf den Verkehr hervorbringt, der die volkreichsten Orte in Verbindung setzt und die Ausmündung der Seitenstraßen am leichtesten aufnimmt. In diesen Hinsichten ist die Nähe des Gebirges dem mittleren Theil der Rheinebene sehr vorzuziehen, während in Bezug auf den Boden diese mittlere Gegend, die sich zwischen zwei Niederungen etwas erhebt, mehr Empfehlung verdient. Daß hier die Ankäufe des erforderlichen Grundeigenthums die wohlfeileren sind, hängt gerade mit der schwachen Bevölkerung zusammen, und es können für die Verlegung in die Nähe der Bergreihe die nämlichen Gründe geltend gemacht werden, aus denen man, dem **Avant-projet** zufolge, sich entschlossen hat, die elsasser Bahn dem Rande der Bergkette nahe zu rücken. Diese hat auch wegen der Schönheit der Gegenden und der Bäder für Reisende mehr Anziehendes, und wie bekannt, kann sich die Rheinstraße an Lebhaftigkeit mit der Bergstraße nicht entfernt vergleichen. Die größere Einnahme der Bahnverwaltung wird hoffentlich für die höheren Kosten des Baues Ersatz geben, es müßten denn irgendwo örtliche Schwierigkeiten vorkommen, die einen ganz unverhältnißmäßigen Aufwand erheischten. Man muß also bei den Ansprüchen, welche aus volkswirthschaftlichem Gesichtspunct für die Führung der Bahn gemacht werden, immer auch die Einsprache der Bauverständigen beachten. Inzwischen würde man diesen Nachsatz des ersten Artikels mißverstehen, wenn man aus ihm Ansprüche oder wenigstens sichere Hoffnungen für alle an der

Bergstraße gelegenen Ortschaften herleiten wollte. Die genauere Untersuchung der Oertlichkeit muß an die Hand geben, wie viel sich thun läßt. Wo die entgegengesetzten Rücksichten keine Vereinigung zulassen, ist höchstens noch durch Seitenbahnen zu helfen, die bei der Kleinheit der Unternehmungen füglich in Privathände gegeben werden können, wofern nur die Bedingungen aufgestellt werden, die den Zusammenhang mit der Hauptbahn am besten zu erleichtern dienen. Seitenbahnen eignen sich mehr zum Betriebe durch Pferde, weil hier der Unterschied in der Zeit weniger in Betracht kommt und die Kosten einer Dampfmaschine, so wie der Heitzung, sich nur bei sehr starkem Gebrauche bezahlen.

Ueber die Fortsetzung der Bahn von der Gränze bis zur Stadt Basel ist im Gesetze nichts gesagt, und es konnte dies nicht geschehen, da hierüber noch keine Vereinbarung mit der Baseler Regierung statt gefunden hat. Wir zweifeln nicht, daß eine freundliche Verständigung mit derselben zu Stande kommen werde.

Art. 2.

Wir haben schon an früheren Stellen dieses Berichts unsere Ueberzeugung von der Vorzüglichkeit der Errichtung auf Staatskosten dargelegt und haben daher zur Unterstützung des ersten Absatzes in diesem Artikel nichts mehr hinzuzufügen.

Der zweite Absatz weicht von der Regel ab, die sonst bei Vorlegung der Rechnungen befolgt wird, es ist aber angemessen, daß man bei diesem ganz eigenthümlichen Unternehmen, wo jeder Augenblick neue Erscheinungen darbieten und neue Beschlüsse nöthig machen kann, die Nachweisung bis auf die jüngste Zeit fortsetzt, um darauf die Anträge zu den neuen Bewilligungen zu gründen.

Art. 3

gibt ebenfalls zu keiner Gegenbemerkung Anlaß. Die Erfahrung muß erst zeigen, wie weit der Verkehr mit einem einfachen Geleise sich bringen läßt; man muß aber schon jetzt auf den Fall Bedacht nehmen, wo das Bedürfniß eines zweiten Schienenpaars eintritt.

Art. 4.

Es ist mißlich, genau voraus bestimmen zu wollen, in welcher Folge die verschiedenen Stellen der Bahn zur Ausführung kommen sollen. Indeß hat man in der zweiten Kammer, nach langer Berathung, diesem Art. eine solche Fassung gegeben, daß er nichts fordert, was nicht vollzogen werden kann und zweckmäßig wäre. Mit den Vorarbeiten auf der ganzen Länge anzufangen, ist unerläßlich, wenn man die ganze Bahn ernstlich will, wie dieß in der Absicht der h. Regierung eben so entschieden liegt, als in der der Stände. Die Bauarbeiten fangen auf der Strecke an, wo man am leichtesten eine gute Verzinsung voraus sieht, und wo, mit einer nicht erheblichen Ausnahme, die Linie des Zuges schon festgestellt ist. Die Bezeichnung der 3 Puncte, wo man in der Strecke jenseits der Murg die Bauten beginnen soll, ist unbedenklich, denn auch diese Puncte sind festbestimmt und man muß zeitig an diese großen Werke die Hand legen.

Der letzte Satz verhütet den Nachtheil, daß die Eigenthümer der abzutretenden Ländereien Veränderungen vornehmen, die einen größeren Entschädigungsbetrag nach sich ziehen könnten.

Schließlich stellt Ihre Commission, durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren! den Antrag, den 4 Artikeln ohne Veränderung ihre Zustimmung zu geben.

Dieses Gesetz wird ein großes Ereigniß in der Geschichte unseres Vaterlandes seyn. Baden erfüllt den, ihm durch die Umstände ertheilten Beruf, mit einem folgenreichen Beispiel voranzugehen, und es wird durch die Annahme dieses Gesetzes der Grundstein zu einem Werke gelegt, welches schon für sich allein späten Geschlechtern ein Zeuge von der weisen und glücklichen Regierung unseres geliebten Fürsten seyn wird.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Beilage Nr. 19.

Commissions-Bericht

über

die in Bezug auf die Eisenbahn beschlossene Addresse.

Erstattet von dem geh. Hofrath D. **Rau.**

Durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren!

Der Plan der künftigen Eisenbahn liegt nur in allgemeinen Umrissen vor uns. Noch ist viel Einzelnes näher zu bestimmen; und es bleibt in vielen Theilen des Zuges noch ein Spielraum zur Wahl der einen oder anderen Richtung. Es ist ganz angemessen, daß die Kammern über den einen oder anderen Punct berathen und ihre Ansichten hierüber der großh. Regierung vorlegen, der es, da sie nur das Wohl des Landes im Auge hat, nicht unerwünscht seyn kann, die Meinungen der versammelten Stände zu erfahren. Die von der zweiten Kammer beschlossene und zur diesseitigen Berathung mitgetheilte Adresse an Se. K. H. den Großherzog besteht aus solchen Wünschen, die in der Form von Bitten der Großh. Regierung vorgelegt werden sollen. Die allgemeinen, hiebei in Betracht kommenden Rücksichten und Verhältnisse sind schon

in dem, über das Gesetz erstatteten Berichte berührt worden, weshalb wir sogleich zu den einzelnen Absätzen übergehen können.

I. Die vorausgeschickten Erwägungsgründe sind unseres Erachtens richtig und von Erheblichkeit. Man kann im Allgemeinen annehmen, daß derjenige Bahnzug, der den Landesbewohnern die mehrsten Vortheile verspricht, auch wieder die größte Einnahme an Fahrgeld und Fracht hervorbringen werde. Doch darf man keiner einzelnen Rücksicht ausschließlich folgen, denn es könnte z. B. durch allzuviele Krümmungen wieder die Geschwindigkeit im Ganzen zu sehr verringert und der Betrieb verthevert werden, es könnte die Berührung einzelner volkreicher Orte übermäßige Baukosten nothwendig machen. Daher kann man die allseitige Erwägung aller Umstände nicht genug empfehlen. Da nun die örtlichen Verhältnisse noch nicht vollständig erforscht werden konnten, da man an mehreren Stellen erst noch verschiedene, in Vorschlag gekommene oder noch aufzusuchende Richtungen in Absicht auf Vortheile, Schwierigkeiten und Kosten in Vergleich bringen muß, so ist es offenbar noch zu früh, ein bestimmtes Urtheil über eine dieser Alternativen zu fällen. Die Kammern würden der Achtung, die sie für ihre Beschlüsse bei der h. Regierung gewiß nicht vergeblich in Anspruch nehmen, selbst Eintrag thun, wenn sie eine vorläufige Meinung, von der sie vielleicht in der Folge, bei tieferer Ergründung, selbst abgehen werden, schon als eine bestimmte Bitte aussprechen wollten. Obschon nun die Wortstellung:

. . . „bitten, die genaueste Untersuchung . . . anordnen zu wollen, um zu bewirken, daß“ . . .

die Deutung finden könnte, die zweite Kammer bitte nur um eine Untersuchung zu dem Behufe, damit man ausfindig mache, wie die folgenden Wünsche in Ausführung gebracht werden

können, so glauben wir doch aus dem ganzen Zusammenhange, aus dem dortseitigen Commissionsberichte und den mündlichen Verhandlungen die angeführten Worte anders verstehen zu müssen; die Bitte soll nur dahin gehen, untersuchen zu lassen, ob die einzelnen Wünsche mit der Gesammtheit der zu beachtenden Rücksichten vereinbar sind, wobei dann natürlich im bejahenden Falle das wie sich ebenfalls ergeben muß.

Nach dieser Auslegung können die, in der Adresse aufgeführten Puncte unbedenklich der hohen Regierung als solche, bei denen weitere Untersuchungen besonders zu empfehlen sind, bezeichnet werden, es sind meistens solche, bei denen die technischen Rücksichten mit anderen in Widerstreit treten.

Zu a. Die entworfene Linie geht etwa ½ Stunde südlich von Seckenheim vorbei. Sollte sie näher an diesen Ort geführt werden, so müßte sie zwar länger durch die Niederung gehen, wo die Ausfüllung kostbar wird, dagegen würde der Verkehr dieses volkreichen Orts, sowie von Ladenburg, Ilvesheim und Neckarhausen mit Mannheim sehr erleichtert. Die Verlängerung wäre nicht erheblich. Schwetzingen steht in weniger Verbindung mit Mannheim und Heidelberg und ist auch weiter von der geraden projectirten Bahnlinie entfernt, weshalb uns vorläufig mehr Gründe für die Annäherung an den Neckar zu sprechen scheinen.

Zu b. Die Führung der Bahn nach Bruchsal ist mit technischen Schwierigkeiten verbunden, wegen der, aus alten Flußbetten bestehenden, nahe an der Chaussee hinziehenden, von vielen Bächen durchflossenen Niederung. Dagegen hat in volkswirthschaftlicher Beziehung die Berührung von Bruchsal entschiedene Wichtigkeit. Nicht blos das Nahrungwesen dieser Stadt, die mehrere beträchtliche Erwerbsquellen nach und

nach eingebüßt hat, macht die Näherung der Bahn für sie sehr nützlich, sondern auch das Einfallen mehrerer Straßen, namentlich der von Pforzheim, Calw ꝛc. und von Stuttgart, welche beide in Bruchsal eintreffen, ferner der in Langenbrücken die Bergstraße erreichenden Straße von der Main- und Taubergegend über Mosbach und Sinsheim, die nach ihrer Beendigung ziemliche Lebhaftigkeit erhalten wird. Der Verkehr zwischen Frankfurt, Mannheim und dem Niederrhein mit Stuttgart, Ulm u. s. w. bewegt sich zum Theile auf dem zweiten dieser genannten Wege, der dritte verknüpft Würzburg, Nürnberg und andere nordöstlichere Puncte mit dem Rheinthal. Die Aemter Bruchsal, Eppingen und Bretten, mit etwa 67,000 Einwohnern, würden durch diese Bahnrichtung erheblich gewinnen, während die projectirte Linie eine menschenleere Gegend durchschneidet. Eine Seitenbahn nach Bruchsal würde dieser Stadt viel weniger Vortheile darbieten und dagegen auf dem künftigen Stationsplatze neue Ansiedlungen hervorrufen. Man giebt an, es sey ein nicht sonderlich kostbarer Weg aufzufinden, der oberhalb Bruchsal, wo sich die meisten Schwierigkeiten finden, nahe an Büchenau vorüberziehe, und bei dem keine große Verlängerung nothwendig ist. Ob nun diese Erwägungen zureichen, um die Abweichung von der geraden Linie auf meistens trockenem Erdreiche räthlich zu machen, dieß wird sich erst bei wiederholter Prüfung erkennen lassen, wenn auch die Kosten beider Wahlfälle mit einander verglichen werden können.

Zu c. Die Untersuchung ist immerhin unschädlich, doch erscheint uns bis jetzt dieser Punct nicht so wichtig, als andere, indem Verbindung mit Baden durch Kutscher, die sich am Haltplatze aufstellen, in jedem Falle leicht ist.

Zu d. u. e. Die Bahnrichtung im Oberlande ist überhaupt

nur vorläufig entworfen und wird noch manchen Aenderungen unterliegen. Gegen die Anlegung eines Stollens durch den „Klotz" bei Istein sprechen verschiedene, auch militärische Betrachtungen. Eine genaue Untersuchung der verschiedenen Mittel, die man gebrauchen könnte, um den Schliengener Berg zu umgehen, ist auch von den Commissairen der hohen Regierung in der anderen Kammer wiederholt verheißen worden.

II. Die Folgen der Bahn für die Seeorte und die längs der Kinzigthaler Straße liegenden Orte sind schon im ersten Berichte erwähnt worden. Ob sich empfindliche nachtheilige Folgen zeigen werden, dieß wird vorzüglich davon abhängen, wie viele Handelsgüter die Bahn an sich zieht, worüber, wie an einer früheren Stelle bemerkt wurde, die Erwartungen verschieden sind. Hoffentlich ist die Beunruhigung vorzeitig und übertrieben. Gleichwohl theilen wir den Wunsch, daß unterdessen auch hier die Oertlichkeit erforscht, und die etwa anzubringenden Beförderungsmittel des Transportes zum Gegenstande des reiflichen Nachdenkens gemacht werden. Wo Besorgnisse rege sind, da beschwichtiget man sie leichter durch Vorbereitung eines Gegenmittels für den schlimmeren Fall, als durch Bestreitung ihres Grundes, und selbst ohne das Eintreten solcher Verluste würde die Kinzigthalstraße wegen ihrer Wichtigkeit für den Handelszug von Osten nach Westen verdienen, daß man sie noch mehr in Aufnahme zu bringen sucht. Diese Wichtigkeit wird auch in Frankreich anerkannt, wo man, Wunsch und Wirklichkeit verwechselnd, schon jetzt Unternehmungen in dieser Gegend erwartet, die noch sehr weit entfernt sind. Die zweite Kammer hat zur Erläuterung einer, in der Adresse enthaltenen Stelle die Petition einer Anzahl von Bewohnern der Stadt Constanz mitgetheilt,

die in Betracht der, dem Nahrungswesen ihrer Stadt drohenden Verluste, die Bildung einer Actiengesellschaft zur Herstellung einer Eisenbahn auf der genannten Strecke vorschlagen. Wir sind zwar nicht gewiß, ob die hohe Regierung im Stande seyn werde, schon auf dem nächsten Landtage die zu erbittende Vorlage zu machen, glauben aber doch in diesem Zweifel keinen Abhaltungsgrund von der Zustimmung zu diesem Theile der Bitte zu finde n.

Wir schlagen daher der hohen Kammer vor, der Adresse beizutreten.

Beilage Nr. 20.

Commissions-Bericht

über

den Gesetzentwurf in Betreff des zur Herstellung der Eisenbahn nöthigen Kostenbetrages und der Art, denselben zu decken.

Erstattet von dem geh. Hofrath D. **Rau**.

Durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren!

Der von dem Großh. Finanzministerium vorgelegte, von der zweiten Kammer mit einigen Abänderungen am 12. d. M. angenommene Gesetzentwurf über die Aufbringung der, zum Bau der Eisenbahn erforderlichen Mittel hängt mit dem ersten Gesetze, welches in dem vorausgegangenen Berichte ausführlich beleuchtet worden ist, genau zusammen. Ist es einmal beschlossen, den großen Zweck durch Vornahme des Baus auf Staatsrechnung zu erreichen, so kann man sich der Verpflichtung nicht entziehen, die Mittel herbeizuschaffen. Auf der anderen Seite aber wird man auch jenen Beschluß nicht fassen, ohne sich zuvor Rechenschaft darüber gegeben zu haben, ob man über ein hinreichendes Maaß von Kräften verfügen könne, und ob die Verwendung derselben nicht andere Zwecke in

schädlicher Weise beeinträchtigen werde. Auch hat die innere Verbindung dieses finanziellen Punctes mit der Hauptfrage uns Anlaß gegeben, bei der Entwicklung der Gründe für die Staatsunternehmung schon einige Bemerkungen vorauszuschicken, auf die in dieser Stelle hingewiesen werden kann. Es ist nicht denkbar, daß eine so große Ausgabe aus den laufenden Einkünften des Staates bestritten werde, es steht aber der Aufnahme von Darlehen für diesen Zweck um so weniger etwas entgegen, da der Staat sich in der Bahn ein großes stehendes Capital verschafft, welches, wie das der Salinen, Berg- und Hüttenwerke, Posten u. dgl. auch wieder Einkünfte abwirft. Für die Steuerpflichtigen ist kein Grund vorhanden, bei diesem Unternehmen sich zu beunruhigen, da in jedem Falle das jährliche Opfer, welches etwa nöthig seyn könnte, um die Zinsen nach dem, bei unserer Staatsschuld überhaupt üblichen Zinsfuße und den Tilgebetrag zu ergänzen, nicht von Belang seyn können und die unteren, zuerst vollendeten Bahnstrecken sogleich eine Einnahme abwerfen. Die allgemeinen Erwägungen der Nützlichkeit und Nothwendigkeit dieses Unternehmens sind von solchem Gewichte, daß die Möglichkeit einer unvollständigen Verzinsung durchaus nicht dagegen entscheiden kann. In der ersten Zeit, so lange noch kein Theil der Bahn in Betrieb gesetzt ist, sind allerdings die vollen Zinsen aufzuwenden, die man jedoch, wenn sie aus Ueberschüssen der Staatseinkünfte hergenommen werden, wie dies im Berichte des Abg. Speyerer näher gezeigt wird, nicht zu dem Capitale zu schlagen braucht. Die Begründung des Entwurfes und der obengenannte Bericht werfen ein so helles Licht auf den ganzen Gegenstand, daß wir, um nicht das schon Gesagte zu wiederholen, nur Weniges zu bemerken nöthig haben.

Art. 1.

Nach dem Beschlusse der zweiten Kammer wird sogleich die Kostensumme für das ganze Werk, nach der, freilich nur ungefähren Schätzung auf 13 Mill. Gulden, als eine, der Amortisationscasse zugewiesene Ausgabe bezeichnet. Die Verschiedenheit dieser Fassung und der ursprünglichen liegt wohl nicht in den Absichten und Vorsätzen, sondern allein in dem mehr oder minder deutlichen Aussprechen derselben, und obschon es in der Sache selbst ganz gleichgültig ist, so mag doch in Hinsicht auf den Eindruck, den die jetzigen Beschlüsse machen sollen, die entschlossenere Erklärung gebilligt werden. Die Amortisationscasse muß für die Last, die ihr aufgelegt wird, eine entsprechende Ausstattung erhalten, worüber aber jetzt schon eine allgemeine Regel aufzustellen unnöthig wäre. Die Umstände könnten späterhin eine raschere, aber auch eine langsamere Tilgung der Bahnschuld rathsam machen, und selbst der Zinsfuß könnte bei unerwarteten Ereignissen einer Veränderung unterliegen.

Art. 2.

Für die jetzige Budgetsperiode war in dem vorgelegten Entwurfe ein Credit von 2,250,000 fl. verlangt worden. Dieß gründet sich auf einen Vortrag des Comité's, in welchem die für die Baujahre 1838 und 1839 vorzunehmenden Arbeiten angeführt werden. Die Budgetsperiode schließt sich schon in der Mitte des Sommers 1839, weshalb ein Theil der Kosten für die untere Strecke in jedem Falle der nächsten Periode zufällt. Da indessen die Ausführung des Werkes so rasch betrieben werden sollte, als es mit der Dauerhaftigkeit der Arbeiten und mit andern Rücksichten, z. B. der verfügbaren Zahl der kunstverständigen Aufseher, vereinbar ist, so ist die Fest-

setzung einer Creditsumme von 4 Mill., die wahrscheinlich das wirkliche Bedürfniß übersteigt, ganz unbedenklich. Die Amortisationscasse ist ungeachtet dieses Beschlusses nicht genöthigt, mehr Geldmittel in Bereitschaft zu halten, als es der Fortgang der Arbeiten gebietet.

Art. 3.

Das Maaß der Verzinsung, nämlich 3½ Proc., und die Anweisung eines Tilgebetrages von ½ Proc. bei einer neuen Schuld, ist den bisherigen Verhältnissen entsprechend. Nach der Erhöhung des Credites hätte eigentlich auch die Ausstattung der Amortisationscasse in der nämlichen Proportion, von 60,000 fl. auf 106,666 fl. vermehrt werden müssen. Allein die Ausgaben werden nicht in allen Zeitabschnitten gleichmäßig erfolgen, sondern sich wahrscheinlich von Monat zu Monat steigern, etwa die kalte Jahrszeit ausgenommen, und so ist die Summe von 90,000 fl. vermuthlich hinreichend. Nach dem Vortrage des Hrn. Finanzministers sind noch 89,878 fl. von den budgetmäßigen Ueberschüssen zur Verfügung übrig, es fehlt also keineswegs an der Deckung jener Dotation, auch wenn die wirklichen Ueberschüsse den Budgetssatz nicht übersteigen sollten.

Art. 4.

Die Schuldentilgungscasse hat über große Summen zu verfügen, die ihr aus verschiedenen Veranlassungen anvertraut sind und die sie einstweilen verzinsen muß. Sie pflegt diese Summen auf Contocorrent auszuleihen. Statt nun die Baukostensumme ganz aufzunehmen, kann sie, was das Einfachere ist, zuvörderst diese ausstehenden Posten einziehen, wodurch der Betrag der neuen Anleihen fürs Erste sehr verringert

wird. Doch ist dieß nicht dauernd, denn die, jener Casse übergebenen Capitalmassen können unterdessen ihrer Bestimmung gemäß verwendet werden müssen und dann sind sie dennoch durch Anleihen zu ersetzen. Dieß läßt sich im Voraus nicht beurtheilen, es genügt aber, wenn die Befugniß zu neuen Anleihen so weit reicht, als das Bedürfniß nach Abzug jener verfügbaren Summe erfordert.

Die Commission empfiehlt die Annahme dieser 4 Artikel nach den Beschlüssen der zweiten Kammer, bei denen sie keine Veränderung in Vorschlag zu bringen hat.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Beilage Nr. 21.

Commissions-Bericht

über

den Gesetzentwurf, Eigenthumsabtretung zum Behuf der Eisenbahn betr.

Erstattet von dem geh. Rath **Beeck**.

Durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren!

Kaum dürfte auf irgend einer Seite ein Bedenken darüber obwalten, daß die Befugniß der Staatsgewalt, die Expropriation zu verlangen, mit vollem Rechte auf das hochwichtige Unternehmen, das hier in Frage steht, angewendet werde. Mag auch in der Doctrin die Frage noch streitig seyn, ob das Expropriationsrecht nur für ein durch die Noth absolut gebotenes, und nicht auch für ein blos nützliches öffentliches Unternehmen begründet sey, so kann doch nach unsern positiven Gesetzen über diese Frage kein Zweifel bestehen. Die zwei ersten Paragraphen des Expropriationsgesetzes vom Jahr 1835 sprechen dafür, daß schon die Nützlichkeit allein die Ex-

propriation begründe, jedoch nur nach vorausgegangener vollständiger Entschädigung. Es kann daher auch nur derjenige, welcher das fragliche Unternehmen weder für nützlich, noch für absolut nothwendig hält, sich bewogen fühlen, gegen den vorgelegten Gesetzesentwurf zu stimmen. Die Verwerfung des Gesetzes würde aber vor der Hand keine andere Folgen haben, als daß nunmehr das Gesetz vom Jahr 1835 zur Anwendung würde kommen müssen. Denn dazu, daß die Expropriation bei einer öffentlichen Unternehmung zur Anwendung kommen soll, bedarf die Staatsgewalt an und für sich der Zustimmung der Stände nicht.

Wir lassen hier nur noch die Bemerkung einfließen, daß der Gesetzesentwurf, wie er jetzt vorliegt, überall keine Bezugnahme enthält auf eine Verfügung des Großh. Staatsministeriums über die Anwendung der Expropriation, während der von der hohen Staatsregierung vorgelegte Entwurf in Art. 2 dieses Umstandes ausdrücklich erwähnt. Allein da hierüber nach Allem, was vorliegt, kein vernünftiger Zweifel bestehen kann, so kann man auch füglich über diese Auslassung hinweggehen.

Wir haben nun bereits ein mit großer Genauigkeit ausgearbeitetes Expropriationsgesetz vom 28. August 1835, ein Gesetz, dessen Werth auch auswärts mit vielem Lobe anerkannt worden ist. Dessenungeachtet scheint dasselbe nicht in allen seinen Bestimmungen auf den hier in Frage stehenden Gegenstand zu passen und es hat die hohe Staatsregierung für nöthig erkannt, einige Modificationen dießfalls in besonderer Beziehung auf die Eisenbahn zur gesetzlichen Sanction vorzuschlagen.

Die Hauptverschiedenheit des Gesetzes vom Jahre 1835 von dem neuern Vorschlage der hohen Staatsregierung besteht wohl in Folgendem:

Nach jenem Gesetz ist es nöthig, daß vorerst die Verwaltungsbehörde einen, die abzutretenden Güter darstellenden Plan mit Bezeichnung der Eigenthümer und Nutzeigenthümer und mit Angabe des dafür angebotenen Preises übergebe,

daß sodann von einer Commission den betreffenden Eigenthümern Veranlassung gegeben werde, sich mit ihren etwaigen Einsprachen vernehmen zu lassen,

daß das Großh. Staatsministerium nach Vorlage der Acten über die nicht ausgeglichenen Puncte erkenne und zwar unter Bezeichnung der abzutretenden Güter mit Angabe der Lage und des Maaßes eines jeden derselben und mit Benennung der Eigenthümer,

und daß endlich dieses Erkenntniß, sowie auch die etwaige Vereinbarung der Verwaltungsbehörde mit einzelnen Güterbesitzern über die Abtretung an und für sich im Kreisanzeigeblatt bekannt gemacht werde.

All dieses soll nun nach dem Regierungsvorschlage hinwegfallen und dafür genügen, wenn die Zugslinie durch das Staatsministerium genau bestimmt und durch das Regierungsblatt verkündet, sofort eine nach §. 11. des Gesetzes vom Jahr 1835 gebildete Commission die in die Zugslinie fallenden Güter — soweit sie nicht durch gütliches Uebereinkommen erworben werden können, nach ihren Eigenthümern, ihrer Lage und ihrem Maaße einzeln verzeichnet und nach §. 22. des

Enteignungsgesetzes durch das Kreis-Anzeigeblatt bekannt machen läßt.

Der von der hohen Staatsregierung vorgelegte Gesetzentwurf hat durch den Beschluß der zweiten Kammer bedeutende Abänderungen erhalten.

Wir bemerken nun zu den einzelnen §§., auf deren unveränderte Annahme wir antragen, Folgendes:

ad Art. 1.

Man sieht wohl im Allgemeinen leicht ein, daß auf das große Unternehmen der Eisenbahn ihrer außerordentlichen Länge wegen allerdings nicht All dasjenige, was das Gesetz auf Unternehmungen gewöhnlicher Art berechnet hat, anwendbar ist, ohne die allerbedeutendsten — Zeit- und Kostenaufwand in's Unendliche vermehrenden Weitläuftigkeiten.

Nun kommen aber gerade im zweiten Titel des fraglichen Gesetzes dergleichen Bestimmungen vor. In diesem Gesetze selbst hat man aus demselben Grunde bereits einige Modificationen der allgemeinen Vorschriften in Bezug auf größere militärische Anlagen und Arbeiten und auf Abgabe von Bauplätzen ausgesprochen. Ganz derselbe Grund tritt hinsichtlich des Eisenbahn-Unternehmens ein, und es müssen auch hier solche Modificationen Platz greifen, welche durch das Wesen und die Beschaffenheit dieses umfangreichen Unternehmens als nothwendig sich darstellen.

ad Art. 2.

Die zweite Kammer stimmt insofern mit dem Regierungs-

entwurfe überein, daß kein förmlicher Plan, wie er oben näher beschrieben wurde, übergeben werden soll.

Nicht unmöglich wäre es freilich, auch für die Eisenbahn nach Gemarkungen solche umständliche Pläne zu übergeben, wie sie oben beschrieben worden sind, und welche eine genaue vollständige Aufnahme sämmtlicher einzelner Güterstücke mit all darauf haftenden Berechtigungen voraussetzen. Allein welch' große Kosten würden dadurch veranlaßt werden, und wieviel Zeit ginge dabei verloren?

Eine genaue, mit bestimmten, untrüglichen Merkmalen bewirkte Absteckung der Bahnfläche kann in jeder Beziehung dafür substituirt werden.

Ein jeder Gutsbesitzer der betreffenden Gemarkung kann sich auf diese Weise ganz füglich überzeugen, ob sein Güterbesitz und wieviel davon von der Bahnfläche belegt wird.

Dieser zweite Artikel spricht aber zugleich eine Bestimmung aus, welche wesentlich von dem Entwurfe der Regierung abweicht, nämlich die Bestimmung, daß sich die Commission auf Einsprachen und Anträge der betheiligten Eigenthümer oder sonst Berechtigten einzulassen und dieselben zu prüfen habe.

Diese Anordnung ist gewiß sehr zur billigen. Es ist der Natur der Sache gemäß, daß von dem Expropriationsgesetze des Jahres 1835 stehen bleibe, was nur immer mit dem Wesen und der Natur des hier in Frage stehenden Gegenstandes sich vereinbaren läßt.

„Wider das Recht gibt es kein Recht", so lautet die Regel, also gehört das Enteignungs-Gesetz an und für sich schon zu den Ausnahmsgesetzen; ohne triftige Gründe soll nun aber dieses Ausnahmsgesetz in seinen Eigenschaften nicht noch verstärkt werden. Nicht daß jeder Betheiligte förmlich vorzuladen wäre, was große Weiläuftigkeiten veranlassen und die genaue Aufnahme der betheiligten Güterstücke voraussetzen würde; es soll nur den betreffenden Eigenthümern durch eine allgemeine Benachrichtigung Gelegenheit gegeben werden, ihre etwaigen Einsprachen und Anträge vorzubringen.

Gerade hierauf ist die Bestimmung des zweiten Artikels berechnet. Selbst das im Gesetz vom Jahr 1835 für Abtretungen zu militärischen Anlagen und zu Bauplätzen vorgeschriebene besondere Verfahren gewährt den Betheiligten die Gelegenheit zum Vortrag ihrer Einsprachen und Vorstellungen.

ad Art. 3.

Gegen die Art und Weise, wie die Commission zusammengesetzt ist, läßt sich wohl nichts mit Grund erinnern. Die Bestimmung der Personen ist wohl eben so zweckmäßig als vollständig. Dem Ministerium des Innern, dem die obere Leitung des Ganzen übergeben ist, hat den Vorstand der Commission zu ernennen, was gewiß von den besten Folgen seyn wird.

ad Art. 4.

Nach dem Expropriationsgesetz vom Jahr 1835 muß, wie-

wohl gerade keine besondere Vorladung der einzelnen Betheiligten zur Tagfahrt vorgeschrieben ist, einem jeden Betheiligten besondere Kenntniß von dem bevorstehenden Erscheinen der Commission gegeben und ein jeder derselben besonders benachrichtigt werden, daß der Plan zur Einsicht vorliege. §. 8.

Allein hier ist eine solche besondere Benachrichtigung an die Einzelnen nicht möglich, weil sie noch nicht bekannt sind. Wollte man zu diesem Behufe vorerst alle Grundstücke nach ihrem Maaße und ihren Eigenthümern aufnehmen, so würde, was man vermeiden wollte, nicht vermieden werden, nämlich der große Zeit- und Kostenaufwand, der durch eine solche umständliche Aufnahme nothwendigerweise entstehen muß.

Jene Bekanntmachung ist daher nur generell, nicht speziell zu bewirken, wie im Artikel vorgeschrieben und auf diese Weise wird der Zweck vollständig erreicht.

Die Art und Weise der Bekanntmachung ist Sache der Instruction, und die Großh. Regierung wird für deren Zweckmäßigkeit und Vollständigkeit Sorge tragen. Allerdings kann der Fall eintreten, daß auch sehr viele, in verschiedenen anderen Gemeinden wohnende Ausmärker bei der Sache interessirt sind, allein diese erfahren es durch die öffentliche Verkündigung im Blatte, und außerdem muß man annehmen, daß ein jeder Ausmärker seinen guten Bekannten im Orte hat, der ihn von solchen Ereignissen in Kenntniß setzt.

ad Art. 5.

Man könnte hier fragen, soll nicht auch zugleich im Falle der Verlegung des Wegs oder Kanals der Punkt angege-

ben werden, wohin diese Verlegung nach dem Gutachten der Techniker geschehen soll? Allein eine solche Andeutung wäre nicht an ihrem Platze, denn weit zweckmäßiger ist es, vorerst die Erinnerungen und Anträge der Betheiligten zu hören, und nach Umständen mit ihnen an Ort und Stelle Augenschein einzunehmen.

Es werden überhaupt in dieser Beziehung noch manche andere Gegenstände bei der Ausführung zur Sprache kommen, wenn für den nothwendig zu beseitigenden Weg oder Kanal kein anderer Platz sich findet, oder wenn der Eigenthümer des gefundenen Platzes dessen Abtretung verweigert. Allein hier bei der Expropriation in Bezug auf die Eisenbahn sind diese entfernten Folgen von nothwendigen Abtretungen für die Bahn selbst weiter nicht zu beachten, da der Grundsatz feststeht, daß der Eigenthümer, der etwas für die Eisenbahn abtritt, jedenfalls vollständig entschädigt werden muß, sey es nun auf diese oder jene Art.

ad Art. 6.

Dieser Artikel ist in den Anträgen der Commission der zweiten Kammer nicht enthalten, sondern durch einen Beschluß letzterer beigefügt worden. Er beruht auf der ganz richtigen Betrachtung, daß wohl in vielen Gemeinden gar keine Einsprachen werden erhoben werden, und daß daher eine positive, gebietende Bestimmung, wornach die Commission nothwendig in einer jeden Gemeinde sich einfinden müsse, nicht wohl als zweckmäßig erscheine. Daher wurde ganz sachgemäß dem Gutfinden des Vorstandes der Commission überlassen, in Bezug auf diese oder jene Gemeinde nach

seinem Ermessen vorerst sich zu vergewissern, ob Einsprachen oder Anträge gemacht werden. Fällt das Ergebniß nach Umlauf einer achttägigen Frist dahin aus, daß nichts angemeldet wurde, so kann füglich das ganze Verfahren unterbleiben, und es wird dadurch ein großer Aufwand an Zeit und Kosten erspart. Auch mag dadurch allerdings vielen Einsprachen gleich anfangs vorgebeugt werden, indem der Ortsvorstand und das Bezirksamt durch geeignete Belehrungen ungegründete Ansichten, die sonst solche Einsprachen hätten nach sich ziehen können, zu beseitigen im Stande sind. Man könnte fragen, warum wurde eine solche Information nicht überall in Bezug auf alle Gemeinden angeordnet, sondern dem Ermessen des Vorstandes der Commission anheimgegeben? Darauf nun kann man antworten, daß auf diese Weise der Wirksamkeit derselben allzugroße Schranken würden gesetzt werden, indem sie nach Lage der Sache für gut und nöthig finden kann, in einer Gemeinde, wo wichtige Verhältnisse obwalten, zu erscheinen und sogar Amtswegen gewisse Puncte unter Beizug der Betheiligten in öffentlichem Interesse zu regeln.

ad Art. 7.

Eine solche Bestimmung ist durchaus nothwendig, wenn nicht durch Neuerungen, welche die Eigenthümer eigenmächtig vornehmen, die ganze Angelegenheit wieder in einen verworrenen Zustand gerathen soll. Jene beide Bekanntmachungen sind von der Art, daß sie die betreffenden Eigenthümer von den neuen Beziehungen, in welche ihre Grundstücke zu der Eisenbahn treten, zu Genüge unterrichten, indem zur Zeit

der Bekanntmachung die Bahnlinie bereits auf das Genaueste abgesteckt seyn muß.

ad Art. 8.

Ein Ausspruch der competenten Staatsbehörde, daß und in welcher Art nunmehr nach vorheriger Prüfung etwa vorgebrachter Einsprachen und Anträge der Gegenstand seine endgültige Erledigung erhalten soll, ist ebenfalls nothwendig. Dieser Ausspruch ist in dem Erkenntniß des Großh. Staatsministeriums enthalten, welches diejenigen Aenderungen, die sich etwa als Folge der vorgetragenen Einsprachen und Anträge ergeben, gehörig berücksichtigen und in seinen Inhalt mit aufnehmen muß. Nun besitzt dieses Erkenntniß das Eigene, daß es nicht die Aufgabe hat, die einzelnen Güterstücke zu benennen, daß es vielmehr nur die Richtung der Bahn nach sichern Merkmalen bestimmen soll. Wenn nun das Großh. Staatsministerium unter Berücksichtigung gemachter Einsprachen für nöthig gefunden hat, von der ursprünglich abgesteckten Bahnfläche abzuweichen, so kann wohl manchmal der Fall eintreten, daß Grundbesitzer, deren Güter nahe an der bezeichneten Richtung der Bahn liegen, nicht mit Bestimmtheit wissen, ob und in wieweit sie von der Abtretungspflicht betroffen werden.

In dieser Beziehung wäre daher noch ein weiteres Verfahren zur Herstellung dieser Bestimmtheit nothwendig, gleichsam ein Liquidations-Verfahren. Denn wenn auch die Richtung der Bahn noch so genau bestimmt ist, so kann dennoch die Grundfläche derselben unbestimmt seyn. Da nun aber in Folge des Art. 9. die Commission mit diesem Liquidations-

Verfahren sich befassen muß, so kann die Sache weiter keinem Anstand unterliegen, um so weniger, als durch Ausscheidung der mittelst Vertrags erworbenen Güter die ganze Sache bedeutend abgekürzt wird.

ad Art. 9. u. 10.

In Bezug auf die Abtretungspflicht und auf das Entschädigungsverfahren, soll es, soviel als möglich, offenkundig werden, welche Güter zur Abtretung bestimmt sind. Auch dritte Personen, welche besondere Gerechtigkeiten darauf haben, sollen, soweit immer thunlich, von jener Bestimmung in Kenntniß gesetzt werden. Nach dem Gesetz vom Jahre 1835 ist das Staatsministerial-Erkenntniß zugleich dazu bestimmt, die Güter namhaft zu machen — allein absolut nothwendig ist dieses nicht; es kann, wie oben zum Art. 8. schon angedeutet worden, füglich auch erst später durch die Commission auf die im Art. 6. angedeutete Weise für den Zweck der Offenkundigkeit gesorgt werden.

Geschieht dies nun wirklich durch die Commission, so muß ihre Handlung in Bezug auf die Abtretungsverbindlichkeit und Entschädigungsverfahren auch dieselben Wirkungen hervorbringen, wie die Verkündung des Staatsministerialerkenntnisses in Gemäßheit des §. 22. des Expropriationsgesetzes.

ad Art. 11.

Dieser Artikel soll offenbar nur die Bestimmung enthalten, daß dieser jetzt zur Berathung vorliegende von dem frü-

hern Gesetze von 1835 abweichende Gesetzentwurf nur gerade auf die zur Grundfläche der Bahn erforderlichen Liegenschaften anwendbar seyn soll. Hiergegen ist nun nichts zu erinnern, da ein Gesetz, das von einem Ausnahmsgesetz gleichsam wieder eine von der Regel sich noch weiter entfernende Ausnahme bildet, nur so weit, als es absolut nöthig ist, von dem bereits bestehenden sich entfernen soll.

Aus diesem Artikel folgt nun auch, daß der sogenannte Interimsbedarf für die Eisenbahn, z. B. die zur Ausfüllung nöthige Erde, der Sand ꝛc. nicht nach diesem jetzt vorliegenden Gesetze beurtheilt werden darf. Nur wäre zu wünschen, daß in dem Gesetz von 1835 über diesen Gegenstand eine ausdrückliche Bestimmung enthalten seyn möchte.

BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK KARLSRUHE

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

20 53860 6 031

BLB Karlsruhe

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK

Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg