

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1838

45 (14.2.1838)

Beilage zur Karlsruher Zeitung No. 45.

Mittwoch, den 14. Februar 1838.

Baden.

Landtagsverhandlungen.

Schluß des Vortrages des Herrn Ministers
Winter, die Anlage einer Eisenbahn von
Mannheim bis zur Schweizergrenze be-
treffend.

Wie schwierig und mühevoll es auch seyn mag, auch nur die näher liegenden Folgen zu eruiren, die eine durch das Großherzogthum führende, mit andern ähnlichen Verbindungswegen zusammenhängende Eisenbahn auf seinen geselligen, volks- und staatswirthschaftlichen Zustand haben dürfte, wie gewagt es erscheinen muß, den finanziellen Erfolg der Unternehmung, nämlich das Verhältniß ihres Ertrags zu ihren Kosten, auch nur annähernd zu bestimmen, wie ausgedehnt die Arbeit sich darstellt, und wie manche schwierige Punkte technischer Natur sie noch in sich faßt: so dürfte doch die Lösung derjenigen Fragen, deren Beantwortung unsere gegenwärtige Aufgabe ist, bei der Art und Weise, wie sich nach und nach einzelne thatsächliche Verhältnisse gestaltet haben, ziemlich einfach geworden seyn. In der That, meine Herren, gerade der Umstand, daß alle ins Einzelne gehende Schlussfolgerungen über die Veränderungen, die dieses neue Communicationsmittel auf den gesellschaftlichen Zustand herbeiführen dürfte, in der Art schwierig sind, daß es wohl unmöglich genannt werden darf, ein Bild davon zu entwerfen, das nicht überall wieder aus willkürlich gewählten oder zweifelhaften Prämissen hergeleitet ist, nicht jedem andern Verstand, jeder andern Bildung, jeder andern Phantasie in einem verschiedenen Lichte erscheinen muß, gerade dieser Umstand muß uns abhalten, ein endliches Urtheil für unsere Handlungsweise auf solche das kleinste Detail berücksichtigende Schlussfolgerungen bauen zu wollen, er muß uns dahin führen, uns bei der einen unbestrittenen Wahrheit zu beruhigen, daß wir alle Be-

friedigung unserer materiellen Bedürfnisse, alle Ausbildung unserer Geisteskräfte, alle Veredlung der in uns liegenden Gefühle dem Verkehr im ausgedehntesten Sinne des Wortes verdanken, daß jede Vervollständigung und Erleichterung dieses Verkehrs stets die wohlthätigsten Rückwirkungen auf das ganze Seyn der menschlichen Gesellschaft gezeigt hat, und daß diese auch nicht ausbleiben können, wo es sich wie hier von einer Einrichtung handelt, welche die der menschlichen Thätigkeit zum Schauplatz angewiesenen Räume einander näher bringt und die unserm Leben zugemessene Zeit verlängert. Einige wenige thatsächlich gegebene und klar vorliegende Verhältnisse, ich wiederhole es, erleichtern unsere Aufgabe, und bezeichnen uns den Weg, den wir einzuschlagen haben. Es stellen sich uns eigentlich nur zwei Hauptfragen zur Beantwortung dar: nämlich einmal die Frage, ob wir an der Eisenbahnverbindung, welche unzweifelhaft in der nächsten Zeit zwischen dem mittlern Deutschland und den Grenzen der Schweiz statt finden wird, selbstständig Theil haben wollen, ob also der Bau einer Eisenbahn von der nördlichen Grenze des Großherzogthums zur südlichen wirklich jetzt beschloffen werden soll, und wenn dieß bejaht wird, die fernere Frage, welche nähere gesetzliche Bestimmungen zum Vollzug dieses Beschlusses noch nöthig oder räthlich erscheinen. Die erste dieser Fragen, jene nämlich, ob das Bauunternehmen ins Werk gesetzt werden soll, beantwortet sich in der That von selbst. Für die Eisenbahn von Mainz nach Frankfurt sind bereits Eisenschienen in Masse zur Stelle geschafft worden, auch unterliegt es bei der Art und Weise, wie die Regierung des Großherzogthums Hessen den Actiengesellschaften, die sich daselbst gebildet haben, entgegengekommen ist, wohl keinem Zweifel, daß die Mainz-Frankfurter Bahn mit einer solchen südlich durch das Großherzogthum Hessen in Verbindung gesetzt werden wird. Eben so wenig dürfte es zweifelhaft seyn, daß diese fortgesetzte Bahn an der hessischen Grenze ihr Ende nicht wird erreicht haben, daß sie vielmehr — den natürlichen Weg verlassend — mit jenen Bahnen in unmittelbare Verbindung treten wird, die von der Rheinschanze nach Lauterburg und von Straßburg nach Basel projectirt sind, so fern wir uns nicht bereit finden las-

sen, den Reisenden und Gütertransporten eine gleich vortheilhafte Communication in unserem Lande zu eröffnen, und sie dadurch selbst zwingen, die bisherige Haupttroute zu verlassen. Die Frage, ob das Bauunternehmen bei uns ins Werk gesetzt werden soll, ist also offenbar identisch mit jener, ob wir der Straße durch das Rheinthal, dieser Pulsader für alle Kanäle, in denen sich der größere Verkehr unseres Landes bewegt, noch neues kräftigeres Leben zuführen, oder auch das bisherige aus ihr verbannen wollen.

Gewiß dürfen wir es bei den Verhältnissen und der Lage des Großherzogthums, bei seiner im Vergleich zu der Breite sehr langen Ausdehnung, unter keiner Voraussetzung dahin kommen lassen, daß diese Straße, welche das Land der ganzen Länge nach durchzieht, des neuen Kommunikationsmittels entbehrend, durch eine mit ihr concurrirende ausländische Eisenbahn für den Transit von Personen und Gütern, ja selbst für einen Theil des innern Verkehrs, broch gelegt werde. Wer dies nicht will, muß die Frage, ob eine Eisenbahn durch das Großherzogthum von Mannheim nach Basel erbaut werden soll, mit Ja beantworten. Auch derjenige kann seine Zustimmung nicht versagen, der die Eisenbahnen mit minder günstigen Augen betrachtet, oder sogar in ihrem Gefolge nur Mißstände erblickt; denn wenn er den Bau unterläßt, so beseitigt er diese Mißstände nicht, er verzichtet nur auf die gleichzeitigen Vortheile. Ob neben unserm Bau der Bau einer Parallelbahn jenseits des Rheins ausgeführt werden wird, ist eine Frage, deren Beantwortung auf die von uns zu fassenden Beschlüsse irgend einen Einfluß nicht ausüben kann. Wir beabsichtigen durch unser Unternehmen das jenseitige in keiner Weise zu stören, wir beabsichtigen nur und müssen beabsichtigen, uns das zu erhalten, was die natürlichen Verhältnisse uns bisher zugeführt haben. Jedermann beurtheilt sein Wohlbefinden nicht nach seinem Zustand an und für sich, sondern nach den Veränderungen, die in demselben vorgehen. Das Großherzogthum könnte die Hauptstraße, die im westlichen Deutschland den Norden mit dem Süden verbindet, wohl missen, wenn es dieselbe nie besessen hätte. Jetzt aber, nachdem es sich ihrer seit Jahrhunderten zu erfreuen hatte, jetzt, nachdem durch die Durchfuhr auf dieser Straße mancher Zweig seiner industriellen Thätigkeit geweckt und erweitert wurde, jetzt kann es derselben nicht mehr entbehren. Auch bei einer Parallelbahn jenseits des Rheins wird die Hauptstraße künftig das Großherzogthum durchziehen, und die einzige Folge einer solchen zweiten Bahn kann nur die seyn, daß das von uns aufzuwendende Kapital geringeren Ertrag gewährt. Bei diesen Verhältnissen kann die Regierung keinen Augenblick zweifeln, daß Sie ihrem Antrage, eine Eisenbahn von Mannheim nach Basel

zu errichten, einstimmig beitreten werden. Ist der Bau entschieden, so entsteht, wie gesagt, die zweite Frage, in wie weit es nöthig oder rätlich erscheint, über den Vollzug des Unternehmens durch gesetzliche Normen etwas Näheres festzusetzen. In dieser Beziehung ist nun klar, daß alle Bestimmungen über die Richtung der Bahn zwischen den gegebenen Endpunkten, über die Art und Weise der Bauführung, über die Konstruktion der einzelnen Theile, über die Zeit zum Beginn und zur Vollendung der Arbeit, sowie über die Priorität im Bau der einzelnen Bahnstrecken, lediglich der Regierung überlassen werden müssen. Diese Bestimmungen hängen so sehr ab von einzelnen, manchmal erst während des Baues vollkommen klar hervortretenden Thatsachen, von den Terrainverhältnissen, von den Preisen der Dinge, von dem Stand und den Fortschritten der Technik, von augenblicklichen Conjunkturen, oft auch von einer ins Kleinliche gehenden Abwägung einander widerstreitender Rücksichten, daß es einentheils rein unmöglich erscheint, hierüber zum Voraus zu entscheiden, andernteils aber auch um so überflüssiger, dermalen näher darauf einzugehen, als alle Maßnahmen obenbezeichneter Art in der That rein administrativer Natur sind. Es bleibt hiernach nur ein den Vollzug betreffender Punkt übrig, der einen gesetzlichen Ausspruch verlangt, nämlich wie die Mittel für den Bau beigebracht werden sollen, das heißt, ob das Unternehmen von Staatswegen auf Staatskosten ins Werk zu setzen, oder einer Actiengesellschaft zu überlassen ist.

Die Regierung, meine Herren, schlägt Ihnen vor, den Bau jedenfalls auf Staatskosten zu beginnen. Sie ist nämlich von der Ueberzeugung durchdrungen, daß die Hauptstraße, die das Großherzogthum seiner ganzen Länge nach durchzieht, die fast alle übrigen Straßen und die Interessen, die sich daran knüpfen, beherrscht, die die gesammte wirthschaftliche Thätigkeit zu einem wahren organischen Ganzen verbindet, die, sobald sie auf einer Eisenbahn durchheilt werden kann, das dem großen und segensbringenden Strome entlang liegende Land gleichsam arrondirt, — die Regierung ist der Ueberzeugung, daß diese Straße von viel zu viel Wichtigkeit ist, als daß man sich der freien Disposition über dieselbe entschlagen dürfte, ohne die Interessen der Gesamtheit aufs Vorsichtigste abgewogen, aufs Sorgfältigste gewahrt zu haben. Die Regierung sieht zwei Systeme vor sich, deren eines den Bau der Eisenbahnen auf Staatskosten empfiehlt, während das Andere dieses mächtige Verbindungsmittel der Privatindustrie will überlassen haben. Beachtenswerthe Vorgänge können für den einen, wie für den andern Weg angeführt werden. Die Mehrzahl der Regierungen hat die Herstellung der Eisenbahnen der Privatindustrie überweisen, die manfaltigen Interessen der Gesamtheit aber durch eine Reihe mit möglichster

Sorgfalt bemessener Concessionsbedingungen sichern zu können geglaubt. In Belgien dagegen hat man es in hohem Maaße bedenklich gefunden, die Eisenbahnen auf den für den äußeren Handel und den innern Verkehr wichtigsten Straßenzügen der Disposition einer Privatgesellschaft zu überlassen; man hat sie — wenn schon mit einem sehr bedeutenden Aufwand — der Staatsgemeinschaft erhalten, und man hat sich auf dem hiernach eingeschlagenen Wege bis jetzt wohl befunden. Auch in Frankreich scheint, wie ich vorhin schon zu bemerken die Ehre hatte, diese Ansicht mehr und mehr Boden zu gewinnen. Keines der beiden Systeme ist durch eine auf unsere Verhältnisse vollständig anwendbare längere Erfahrung erprobt, und der Zukunft mag es immerhin überlassen bleiben, welchem von beiden, nach Verschiedenheit der Umstände, entschieden der Vorzug gebührt. Für jetzt aber, beim Mangel aller näheren Erfahrung, darf wohl ohne Anstand behauptet werden, daß es in der That unausführbar ist, für eine Straße, wie die hier in Frage liegende, die für alle übrigen Straßen das ist, was der Stamm für die Aeste, eine Concessionsurkunde zu entwerfen, die dem Staate unter keinen, möglicher Weise eintretenden Verhältnissen verderbliche Fesseln anlegt, nebstdem aber einer Privatgesellschaft denn doch noch annehmbar erscheint. Bei dieser Lage der Dinge ist es der Regierung nicht zweifelhaft, daß der Bau auf Staatskosten müsse begonnen werden. Sie besorgt nicht, daß man diesem Entschlusse durch die häufig vernommenen Erinnerungen entgegen treten werde, durch die Erinnerungen, daß der Staat am theuersten baue und verwalte, daß das Beispiel der überwiegenden Mehrzahl anderer Staaten vom Selbstbau abrathe, daß der finanzielle Erfolg des Unternehmens problematisch sey. Alle diese Einwendungen scheinen der Regierung theils überhaupt, theils nach den Umständen, in denen wir uns befinden, nicht von Gewicht. Dem Erfahrungssatze, daß der Staat am theuersten baue und am theuersten verwalte, stimmt die Regierung gerne bei, wo er der Natur der Sache nach Anwendung finden kann. Bei einem Unternehmen aber von dem Umfange des Baues einer Eisenbahn in unserm Rheinthale, bei einem Unternehmen von so gewaltiger Ausdehnung, das auch die Privatindustrie ohne eine Reihe von Beamten und Gehülfen nicht auszuführen vermag, bei einem Unternehmen, wo auch sie — soll es gelingen — wohl gegliederter organischer Einrichtungen bedarf, wie sie der Staat längst schon besitzt, bei einem solchen Unternehmen wäre es irrig, im Falle der Herstellung auf Staatskosten einen größeren Kostenaufwand zu befürchten. Und könnte man auch wirklich diese Furcht hegen, so müßte sie doch sehr bald durch die Betrachtung zerstreut werden, daß der Bau nur so lange auf Staatskosten stattfinden soll, als es höchst bedenklich, ja wahrhaft unthunlich wäre, die

Fortsetzung des Werkes Privathänden zu übergeben. Mit der Frage der Herstellung auf Staatskosten endlich ist die Frage über die Art des Betriebs keineswegs entschieden, und gar wohl mag man letztern der Privatthätigkeit überlassen, selbst wenn sich der Staat das Eigentum der Bahn stets hin vorbehält. Das Beispiel anderer Staaten kann den Entschlus der Regierung nicht wankend machen. Ich habe bereits erwähnt, und Sie Alle, meine Herren, werden zugeben, daß für die Herstellung der Eisenbahnen durch Privatgesellschaften noch keine hinreichend erprobte Erfahrung vorliegt, daß sich gegen diesen Weg zur Erlangung des so mächtigen Communicationsmittels täglich mehr und mehr Bedenken erheben, daß es darum höchst unräthlich wäre, bei der für das gesammte Land so hohen Wichtigkeit der herzustellenden Bahn jetzt einen Schritt zu thun, der sehr leicht verderblich werden könnte, und der sich jedenfalls ohne große Opfer nicht mehr ändern ließe. Daß der finanzielle Erfolg des Unternehmens problematisch sey, glaubt die Regierung nicht in Abrede stellen zu können. So nothwendig unter den gegebenen Umständen die Anlegung unserer Eisenbahn auch immer ist, so entschieden die staatswirthschaftlichen Vortheile sind, die wir durch sie erwerben, so mag es wohl seyn, daß ihr Ertrag, außer dem Verwaltungsaufwande und den Kosten der Unterhaltung vielleicht nur einen Theil der Zinsen des aufzuwendenden Kapitals deckt, daß der finanzielle Erfolg unseres Unternehmens nicht der Günstigste ist. Sollten wir aber deshalb zögern, uns hiezu zu entschließen? Sollten wir uns dem Vorwurfe aussetzen, daß wir lieber große, dann unvermeidliche, sicher eintretende Verluste erleiden, als ein im Vergleich mit ihnen weit geringeres, überdies nur mögliches, keinen Falls mit Gewißheit bevorstehendes finanzielles Opfer bringen wollen? Oder sollten wir uns gar bestimmen lassen, die Gefahr dieses Opfers auf die Schultern einer Privatgesellschaft zu überwälzen, die sich solcher Gefahr nur unter gleichzeitiger Erlangung überwiegender Vortheile unterziehen würde? Und sollten wir endlich nicht erwägen, daß ein Verlust, den die Privatgesellschaft erleiden würde, ebenfalls größtentheils auf Staatsangehörige fallen dürfte, während das Unternehmen, mit dem Schaden einer Privatgesellschaft fortgesetzt, nicht so würde gefördert werden, wie dies unumgänglich nöthig ist, um dem Lande die staatswirthschaftlichen Vortheile zu erwerben, die es zu erwarten berechtigt wäre? Die Regierung, meine Herren, glaubt sich darum, wegen etwaiger Besorgnisse über den finanziellen Erfolg des Unternehmens, von diesem nicht abhalten lassen zu dürfen. Selbst dann, wenn sich das Opfer, das wir zu bringen Gefahr laufen, auf den größern Theil der Zinsen des vollen Baukapitals erstreckte, das wir bei einem einfachen Schienenwege auf die ganze Länge der Bahn nicht

über 13 Millionen Gulden anzuschlagen haben, selbst in diesem ganz unwahrscheinlichen Falldünkt ihr das Opfer im Vergleich mit den Vortheilen, die das Großherzogthum hierdurch erwerben wird, nicht von dem Belange, um eine andere Entschliesung begründen zu können. Die Regierung ist nach allem dem, ich wiederhole es, von der Ueberzeugung durchdrungen, daß der Bau der Eisenbahn von Mannheim bis Basel zur Zeit einer Privatgesellschaft nicht anvertraut werden könne. Sie hält es übrigens, und es dürfte die Verhandlungen wesentlich erleichtern, in keiner Weise für nothwendig, daß über den Bau auf Staatskosten eine für alle Zeiten bindende Entschliesung gefaßt werde. Sie verlangt nicht, daß Sie, meine Herren, die für das ganze Unternehmen erforderliche Summe jetzt schon als eine feststehende Verwilligung genehmigen. Es genügt ihr, Ihre Zustimmung dazu zu erhalten, daß der Bau auf Staatskosten begonnen und fortgeführt werde, bis etwa die weitere Ausbildung des Concessionirungssystems, und weitere, sowohl allgemeine als uns speciell berührende Erfahrungen es mit den Landesinteressen vereinbar und nach dem Lauf der Verhältnisse rätlich erscheinen lassen, die Fortsetzung der Bahn theilweise oder ganz Privat Händen anzuvertrauen. Ein solcher Beschluß läßt für die Zukunft, so weit es irgend gewünscht werden kann, noch freie Hand, erleichtert der Regierung, wenn je das Concessionirungssystem noch vorgezogen werden sollte, sich den nöthigen Einfluß auf das Unternehmen zu bewahren, und bereichert mit weiteren Erfahrungen, um jedenfalls eine angemessenere Concessionsurkunde zu entwerfen, als es jetzt möglich wäre.

Nach den hier entwickelten Ansichten ist der erste Artikel des vorliegenden Gesetzesentwurfs abgefaßt. Möge sich die Richtigkeit unserer Behauptungen durch Ihre Verathungen, meine Herren, noch klarer und deutlicher herausstellen. Der zweite Artikel bezweckt lediglich die Beseitigung von im vorliegenden Fall ganz überflüssigen Formalitäten beim Vollzug der nöthig werdenden Expropriationen. Das hierauf bezügliche Gesetz vom 28. August 1835 geht von der Ansicht aus, daß bevor eine Zwangsabtretung ausgesprochen werden könne, durch eine besondere Commission unter Zuziehung der Eigenthümer, Nuzzeigenthümer und Inhaber von Berechtigungen für jedes einzelne Gut an Ort und Stelle besonders untersucht und nachgewiesen werden müsse, daß

das betreffende Gut für das fragliche Unternehmen wirklich nöthig sey, und durch kein anderes gültlich zu erwerbendes ersetzt werden könne. Eine solche Untersuchung ist auch in der Regel unumgänglich nothwendig, und erstes Erforderniß, da ein Erkenntniß auf Zwangsabtretung nur dann gerecht ist, wenn der Zweck in keiner andern Weise erreicht werden kann. Zwangsabtretungen zu Gunsten des Baues einer Eisenbahn machen aber von dieser Regel eine Ausnahme. Die Zuglinie muß nach ganz allgemeinen Rücksichten, auf eine weite Strecke hin, möglichst gerade und mit möglichst wenigen Abweichungen von der einmal gewählten Richtung bestimmt werden. Ist diese Linie nach allen durch das große Unternehmen gebotenen Bedingungen gefunden, so kann sie aus Rücksichten für einzelne Eigenthümer nicht wieder abgeändert, oder auf einzelnen Stellen von der bestimmten Richtung wieder abgelenkt werden, und es kann demnach nicht mehr von Verathungen mit den verschiedenen Ortsbehörden und Eigenthümern abhängig seyn, ob nicht einzelne nöthige Güterstücke durch andere ersetzt werden können. Dieß liegt ganz klar in der Natur der Sache. Das Verfahren, welches der zweite Titel des Zwangsabtretungsgesetzes vorschreibt, um für jedes einzelne Güterstück die Nothwendigkeit der Abtretung herzustellen, ist also im vorliegenden Fall ein ganz überflüssiges, diese Nothwendigkeit folgt schon aus der Bestimmung der Zuglinie, und kann für die in diese fallenden Güter schon durch das Gesetz allgemein ausgesprochen werden. Wollte man das fragliche Verfahren zur Erwerbung des für das große Unternehmen erforderlichen, das ganze Großherzogthum gerade durchlaufenden schmalen Strich Landes beibehalten, so würde dieß unendlich viele Mühe und außerordentliche Kosten veranlassen, ohne daß es auch nur in einem einzigen Falle von irgend einem Zweck und Nutzen seyn könnte. Es soll daher davon nur dasjenige beibehalten werden, was nöthig ist, um darauf das Verfahren über die Entschädigung nach Maafgabe des Gesetzes ohne irgend eine Abänderung bauen zu können. Ich schließe mit der Bemerkung, meine Herren, daß wir für die ganze Bahn von Mannheim bis Carlruhe bereits im Besitz eines vollständig ausgearbeiteten Bauplans sind. Es bedarf nur Ihrer Zustimmung, um das große, wie wir zu hoffen berechtigt sind, für alle Zukunft segensreiche Werk, augenblicklich mit aller Thätigkeit zu beginnen.