

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1838

69 (10.3.1838) Ausserordentliche Beilage

A u s s e r o r d e n t l i c h e

Beilage zur Karlsruher Zeitung No. 69.

Samstag, den 10. März 1838.

Baden.

Landtagsverhandlungen.

Fortsetzung des Kommissionsberichts über den Art. 1. des Gesetzentwurfs wegen Erbauung einer Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizergränze bei Basel; erstattet von dem Abg. Hoffmann in der 5. öffentlichen Sitzung der 2ten Kammer vom 5. März 1838:

Allein auch nur ein Theil dieser Vorzüge, selbst bei gleichen Kosten mit andern Transportmitteln nur die gesteigerte Geschwindigkeit zu erreichen, ist von hohem Werth. Nur da wird man bei Erbauung von Eisenbahnen Anstand nehmen, wo sich voraussichtlich das Baukapital nicht rentirt, und selbst da wird es oft der Staat in seinem Interesse finden, Opfer zu bringen, um die Vortheile, welche eine so enorme Verbesserung des Verkehrs erzeugen, zu erringen, wie er namentlich in Baden 5 bis 600 Stunden Chaussee um 15 bis 18 Millionen gebaut hat, und mit jährlichen 4 bis 500,000 fl. unterhält, ohne deshalb eine Anforderung an die Gebrauchenden zu machen. Uebrigens ist die Erfindung der Dampfwägen auf Eisenbahnen noch in ihrer ersten Kindheit, indem erst seit dem Jahre 1830 die geschickten Maschinenbaumeister ihre Aufmerksamkeit auf dieselben gerichtet haben. Man kann nicht zweifeln, daß die oben angegebenen Vorzüge des neuen Transportmittels in Kurzem viel höher gesteigert werden, wenn man in der Allgemeinen Zeitung Nr. 13. vom laufenden Jahr die Beschreibung des Dampfwagens „Philadelphia“ liest, welcher für die Eisenbahn von Triest nach Wien bestimmt ist. Er wird den ganzen Weg in neun Stunden mit einer Geschwindigkeit von 35 bis 40 englischen Meilen in der Zeitstunde zurücklegen, und bei der Probefahrt ist er mit zwei Personenwagen eine Anhöhe von 2,804' Länge und 369' Steigung, also mehr als 13 Prozent, in 3 Minuten 40 Sekunden hinauf, und in 8 Minuten, mit zweimaligem Anhalt von je einer Minute, hinabgefahren. Bleiben wir übrigens vor der Hand bei den dormaligen Vorzügen der neuen Erfindung stehen, und beantworten die zweite Frage:

II. Welche Vortheile hat die menschliche Ges-

sellschaft aus den Vorzügen der Dampfwagen auf Eisenbahnen zu erwarten? Früher wurden die Vorzüge der Eisenbahnen nur benutzt, um einzelne Gewerbestablissemante, besonders Bergwerke, einem allgemeinen Kommunikationsmittel, einem Kanal oder Fluß zu nähern, oder zwei Orte, welche in starkem Verkehr mit einander standen, zu verbinden. Erst in der neuesten Zeit beginnt man, sie als Straße für den großen Verkehr zu benutzen, und schon sind in Nordamerika, England und Belgien nach allen Richtungen des großen Verkehrs Eisenbahnen in Arbeit. Frankreich hat durch seine jüngste Vorlage an die Kammern die gleiche Absicht zu erkennen gegeben. Oesterreich schreitet in seinen deutschen und italienischen Staaten mit glänzendem Beispiel voran, und in dem übrigen Deutschland ist man nach allen Richtungen hin theils im Bau begriffen, theils eifrig mit Projekten beschäftigt. Auch der solide Unternehmungsgeist der Schweiz hat sein Augenmerk auf die Erbauung von Eisenbahnen gerichtet. Und selbst das ausgedehnte Rußland, sogar Egypten, wollen denselben nicht fremd bleiben. Es ist nicht mehr zu bezweifeln, Deutschland, Europa, wie Amerika, wird in nicht sehr ferner Zeit nach allen Hauptrichtungen des Verkehrs mit einem Netz von Eisenbahnen durchzogen seyn. Diesen Standpunkt wollen wir festhalten bei unserer Aufgabe, die Folgen der neuen Erfindung für die menschliche Gesellschaft zu betrachten. Es ist schon längst anerkannt, daß die Herstellung guter Kommunikationsmittel sehr vortheilhaft auf den Wohlstand und die Zivilisation der Völker wirkt, und es muß daher die vollständige Einführung eines neuen Transportsystems, welches alle bisherigen in einem so hohen Grade an Vorzügen jeder Art übertrifft, in einem noch ganz unberechneten Maß vortheilhaft wirken. Die materiellen, wie die geistigen und gemüthlichen Interessen der Völker, sowie die Sonderinteressen der Staatsverwaltung werden dadurch mächtig ergriffen. Eine ganz neue Gestaltung der Dinge wird die Zeit offenbaren. Wir wollen nicht versuchen, die Wirkungen ausführlich darzustellen, welche die ungemaine Erleichterung des Verkehrs auf die geistigen und gemüthlichen Interessen der Völker äußern wird. Es wäre vergebliche Mühe. Nur andeuten wollen wir, daß diese In-

teressen in doppelter Weise gefördert werden, einmal mittelbar als Folge des erhöhten allgemeinen Wohlstandes, wovon wir bei Prüfung der Wirkungen auf die materiellen Interessen sprechen werden, und dann unmittelbar durch die vielfach gesteigerte Berührung der Menschen aus nahen und fernen Ländern. Und diese Förderung der Interessen ist um so höher zu achten, als sie sich bis zu der zahlreichsten Klasse der Völker erstreckt. Das mächtigste Kulturmittel, der reiche Freudenspender, der sicherste Sorgenbrecher, das Reisen, welches bisher nur den vermöglichen Klassen zugänglich war, wird Gemeingut für die Gesamtheit der Bevölkerung. Der erleichterte Austausch der Ideen, der Kenntnisse und Erfahrungen, die vielfachere Benutzung der Bildungsanstalten, der Schätze, der Kunst und Literatur, der wohlfeilere Zugang zu den Heilquellen, der vermehrte Umgang ferner Freunde und Verwandten wird von unberechenbaren Folgen für die Bildung und das Glück der Menschen seyn. Für Deutschland insbesondere wird die erleichterte Vereinigung der Gelehrten und Künstler, in Beziehung auf Wissenschaft und Kunst, den bisher gefühlten Mangel einer gemeinsamen Hauptstadt ersetzen. Auch bei den Wirkungen auf die Sonderinteressen der Staatsverwaltung werden wir nur kurz verweilen. Sie halten gleichen Schritt mit den Interessen des Volkes. Die Verbesserung der Finanzen direkt durch Verminderung der Ausgaben, und indirekt als Folge des erhöhten Wohlstandes, der vermehrten Produktion und Konsumtion ist in die Augen fallend. Ebenso die erleichterte Administration, indem die entferntesten Theile des Landes der Hauptstadt nahe gerückt werden. Am folgereichsten werden die Wirkungen auf die Militäradministration seyn, besonders in Zeiten des Krieges. Schon die Erleichterung der Zufuhren von Lebensmitteln und Kriegsbedarf wird große Wirkungen hervorbringen; aber der Transport von Truppenmassen, der im Kleinen jetzt schon möglich, im Großen aber durch die Fortschritte der Mechanik zu erwarten ist, dürfte eine vollkommene Veränderung der Strategie zur Folge haben. Den Wirkungen der neuen Erfindung auf die materiellen Interessen wollen wir eine etwas ausführlichere Betrachtung widmen, weil die Gesetze hierzu sich leichter auffinden lassen, und weil sie theilweis die Basis bilden, auf welche die Folgen für die geistigen Interessen, sowie für die Sonderinteressen der Staatsverwaltung sich gründen. Die erste Wirkung des neuen Systems sind die Ersparnisse, welche der wohlfeilere und schnellere Transport der Menschen und Güter veranlaßt. Sie bestehen in dem Minderbetrag der Frachtkosten für die Waarensendungen, in dem Minderbetrag der Voiturekosten der Reisenden, und in dem Anschlag des Zeitgewinns, welcher bei'm Transport der Waaren eine Zinnersparnis, insbesondere aber bei'm Transport der Menschen eine Ersparnis von Zeit und Zehrungskosten zur Folge hat. Der Bericht des Comité's berechnet diese

Ersparnisse in höchst mäßigem Anschlag, bei allzu geringer Minderung der Transportpreise, für die Bahn von Mannheim nach Basel auf 600,000 fl. jährlich. Nimmt man an, was man wohl kann, daß die Eisenbahnen in Deutschland sich in dem Verhältnis zu der Bevölkerung vermehren, in welchem die Länge der in Frage stehenden badischen Eisenbahn von 55 Stunden zur Bevölkerung von Baden zu 1,200,000 Menschen steht, so berechnet sich für 40 Millionen Deutsche eine jährliche Ersparnis von 20 Millionen Gulden, die sich bei schärferer Rechnung und angemessener Minderung der Transportpreise bedeutend erhöht. Die weitem Wirkungen des neuen Transportsystems liegen in den Folgen dieser Ersparnisse, und beziehen sich eines Theils auf die Konsumenten, deren Genüsse dadurch ungemein erweitert, und andern Theils auf die Produktion und den Handel, deren Geschäfte in verschiedenen Beziehungen gefördert werden. Verfolgen wir die Wirkungen auf die Produktion (Urproduktion und Fabrikation) und den Handel, und betrachten zunächst die Vortheile des wohlfeileren Waarentransports in Beziehung auf die Produktion, so finden wir diese auf vielfache Weise begünstigt. Die Kosten der Produktion werden durch den wohlfeilern Bezug der Rohstoffe und Hilfsmaterialien vermindert. Der Absatz jener Produkte, welche in die Ferne versendet werden, vermehrt sich, indem die Konsumtion auf dem entfernten Marktgebiet, in Folge der größern Wohlfeilheit, zunimmt. Insbesondere aber wird der Absatz jener Erzeugnisse vermehrt, welche bisher in einer gewissen Entfernung wegen allzu großer Transportkosten nicht verbraucht wurden, indem das Marktgebiet derselben sich erweitert. Eine Steigerung der Einnahmen der Produzenten, eine Erhöhung des Werthes ihrer Realitäten, insbesondere des Grundes und Bodens, ist die Folge dieser Erscheinungen. Einer besondern Beachtung bedürfen die Konkurrenzverhältnisse verschiedener Bezirke, welche dieselben Erzeugnisse liefern. Jener Bezirk, welcher bisher seine Erzeugnisse im Verhältnis zu deren Qualität am wohlfeilsten lieferte, wird seinen Markt erweitern, während jener der konkurrierenden Bezirke sich verkleinert. In diesen Fällen wird nun zwar der eine Bezirk verlieren, was der andere gewinnt, allein der Gesamtheit wird der große Vortheil zu Theil werden, daß die Produktion in ihren zahllosen verschiedenen Zweigen sich mehr nach der natürlichen Beschaffenheit und den besondern günstigen oder ungünstigen Verhältnissen der Lokalitäten richten wird. Jede Gegend, jeder Ort wird mehr als bisher, und zwar bei einer Frachtminderung von 50 Prozent, in einem bedeutenden Maß mehr als bisher, die den Lokalverhältnissen am meisten entsprechende Produktion ausüben. Es ist dies die Theilung der Arbeit im höchsten Maßstab nach der natürlichen Beschaffenheit und den eigenthümlichen Verhältnissen der Gegend. Der Gewinn, welcher da-

durch der Gesammtheit zugeht, in der Verminderung der Produktionskosten und in der bessern Qualität der Produkte, ist sehr groß, wenn auch, wenigstens im Anfang, mit mancher Störung gewohnter Verhältnisse, mit manchem Verluste einzelner Gegenden am Werth ihres Vermögens, ihres Grundes und Bodens vermischt. Doch auch diese speziellen Uebel werden sich bald in der Hebung des allgemeinen Wohlstandes verlieren. Betrachten wir die Vortheile des wohlfeileren Waarentransports in Beziehung auf den Handel, so finden wir auch diesen sehr begünstigt. Dem Handel kommen zunächst alle jene Vortheile zu gut, welche nach der bisherigen Darstellung für die Vermehrung der Produktion aus der wohlfeilern Versendung der Waaren entspringen, indem sich die Masse seines Betriebes im gleichen Verhältnisse vermehrt. Größeren Vortheil für die Masse seines Betriebes hat aber die zweckmäßigere Vertheilung der Produktion nach den Eigenthümlichkeiten der Lokalitäten. Am mindesten günstig ist nämlich die Lage des Handels, wenn jede Gegend so viel möglich alles Dasjenige erzeugt, was sie konsumirt, also nichts durch den Austausch sich zu verschaffen braucht. Am glänzendsten erscheint der Handel, wenn jede Gegend nur einzelne Gegenstände, aber in weit größerm Verhältnisse, als ihr eigener Bedarf, produziert, indem dann jede Gegend veranlaßt ist, durch den Austausch des Ueberflusses ihrer Erzeugnisse sich ihren Bedarf an andern Gegenständen zu verschaffen. Abgesehen von der bisher allein behandelten Frage über die Folgen der wohlfeilern Waarenversendung, haben auch die zunächst folgenden Vorzüge des neuen Transportsystems, „die schnellere, regelmäßige und sicherere Waarenversendung“ großen Einfluß auf das Wohl der Gesammtheit, indem sie größere Gleichmäßigkeit der Preise, größere Regelmäßigkeit in der Produktion veranlaßt und dem Spekulationshandel eine sicherere Basis gibt. Beider vier- bis fünfmaligen und, wenn es Noth thut, zehnmaligen Verkürzungszeit und Regelmäßigkeit des Eintreffens, wird der Handel dem Mangel an einzelnen Produkten schnell abhelfen, ungleiche Preise bald ausgleichen. Eine Hungernoth kann nie mehr vorkommen, da sich Mißwachs einzelner Jahre nie in dem Maß auf ganze Welttheile verbreitet hat, daß ein Jahreserzeugniß mit dem Vorrath früherer Jahre zur Milderung der Nothdurft nicht hingereicht hätte. Durch die Vorzüge der Schnelligkeit, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Transports auf Eisenbahnen, gegen den Seetransport selbst mit Dampfschiffen, und durch die bedeutende Minderung der bisherigen Landfrachten, tritt der Landtransport mit dem Seetransport wiederum, wie in der alten Zeit, in Konkurrenz, und wird ihn da, wo der letztere große Umwege zu machen hat, um zu seiner Bestimmung zu gelangen, bestreiten. Dieser Sieg ist ein Gewinn für die Gesammtheit, weil er auf Ersparnissen an Transportkosten und

größerer Zuverlässigkeit im Waarenbezug basiert ist. Er ist aber insbesondere auch ein Gewinn für die Binnenländer, durch welche künftig diese Waaren passiren und namentlich für Deutschland, welches, in der Mitte von Europa gelegen, den Verkehr der dasselbe umringenden Völker vermitteln und damit seinen alten Handelsruhm wieder gewinnen wird. So bedeutend auch die Vortheile sind, welche aus den Vorzügen des neuen Transportsystems in Beziehung auf den Waarentransport abfließen, so sind doch die Vortheile, welche aus den Vorzügen, die in Beziehung auf den erleichterten Transport der Personen, sowie deren Korrespondenz entspringen, schon in materieller Beziehung noch viel bedeutender. Wenn der Geschäftsmann seine Korrespondenz in drei bis vier Mal kürzerer Zeit und um verhältnißmäßig geringeren Preis erhalten und versenden kann, wenn er selbst in drei bis vier Mal kürzerer Zeit um die Hälfte oder den dritten Theil des Preises, und, was weit höher anzuschlagen ist, mit Ersparniß der entsprechenden Zeit und Zehrungskosten, ohne besondere körperliche Anstrengung zu reisen vermag, wie ungemein wird dieß seine Geschäfte fördern. Unübersehbar sind die Vortheile, die daraus dem Einzelnen und damit der Gesammtheit zu Theil werden. Eine Menge Geschäfte sind durch die Schnelle der Korrespondenz und des Reisens bedingt; viele Geschäfte werden dann mündlich, statt schriftlich, und also viel besser und schneller abgethan werden; es werden dadurch neue persönliche Bekanntschaften, neue Geschäftsverbindungen angeknüpft; der Geschäftskreis kann viel leichter erweitert, die Vorzüge der Geschäftsbehandlung in den verschiedenen Gegenden können viel leichter übertragen werden; die häufigere Berührung mit Geschäftsleuten der gleichen Art erweitert die Geschäftskennntniß; Einseitigkeit, beschränkte Ansicht und Vorurtheil werden vertilgt; neue Lust zum Geschäft erwacht; mit Leichtigkeit kann man für sein Geschäft den passendsten Wohnsitz wählen; die Geschäftsunabhängigkeit wird ungemein gefördert; Geschäftsverbindungen zu gemeinsamen Unternehmungen, die in neuerer Zeit eine so große Rolle spielen, kommen viel leichter zu Stande etc. Und diese Vortheile kommen nicht bloß dem Geschäftsmanne höherer Stufe, nicht bloß dem eigentlichen höhern Gewerbsmanne zu gut. Alle Klassen der menschlichen Gesellschaft werden daran Theil nehmen; die Männer der Wissenschaft, wie jene der Kunst, die Kaufleute, wie die Fabrikanten, die Landwirthe, die Handwerker und die Lohnarbeiter. Gerade die untern Klassen werden am Meisten dabei gewinnen, weil ihnen bei dem bisher erforderlichen Aufwand von Zeit und Geld eine Ortsveränderung von Bedeutung nicht möglich, und weil gerade bei ihnen Beschränktheit, Einseitigkeit, Vorurtheil, Trägheit und Abhängigkeit am Meisten vorhanden war. Wenn man annimmt, daß der Preis des niedersten Plazes auf dem Dampfwagen zu 4 fr. pr. Stunde regulirt wird, was höher ist,

als der dormalige Preis in Belgien, so kann der Arbeiter an einem Sommertag, wenn er sein Mittagbrod in die Tasche steckt, ohne weitere Ausgaben als 6 fl. 40 kr. für Transportkosten, und ohne alle Anstrengung, in einer Entfernung von hundert Stunden von seiner Heimath ein neues Geschäft beginnen, während jetzt zu Fuß bei 10 bis 14 Tagen Zehrung und Zeitverräumnis nicht daran zu denken war. Anfangs wird er durch die Geschäftsunternehmer dazu veranlaßt werden, später wird er durch eigene Spekulation seine Lage zu verbessern wissen. Seine Geschäftsunabhängigkeit wird dadurch mehr als durch jedes andere Mittel begründet. Das Wandern der Handwerker, das einzige Gute, was der alte Zustanz in die neuere Zeit übertrug, wird keine Zwangsanstalt mehr sein; mit Leichtigkeit und Freude wird man die gesteigerten Vortheile derselben einrnten. Immer mehr und mehr werden die Vorzüge der Gewerbs- und Handelsfreiheit in die Augen fallen, selbst die untersten Klassen, die Massen des Volks, werden das Bedürfnis danach immer mehr fühlen — die öffentliche Meinung wird mit immer neuer und vermehrter Kraft auf die Erreichung dieser Güter dringen; das Widerstreben dagegen wird immer mehr und mehr in engere Kreise eingeschlossen werden. Mit Zuversicht wiederholen wir den Ausruf des Comite's für die badische Eisenbahn: „Vielleicht kommt eine Zeit, wo der Dampfwagen in seiner wachsenden Kraft die hemmenden Schranken eines freien Güterumlaufs durchbricht, und, über ihre Trümmer rollend, die Manen Hufkisson's versöhnt.“ Wie alles Gute seine Schattenseiten hat, so bietet das bis jetzt gezeichnete Bild materieller und geistiger Glückseligkeit einige Nachtheile dar, die jedoch nur die Uebergangsperiode aus dem Alten zum Neuen treffen werden, und da dieser Uebergang nicht plötzlich, sondern nur allmählig geschehen kann, weil der Bau der Eisenbahnen an sich schon lange Zeit in Anspruch nimmt, während welcher sich gleichzeitig die Wohlthaten des neuen Systems entwickeln, so werden die Nachtheile nicht stark gefühlt werden. Die eine Schattenseite haben wir bereits oben beleuchtet, nämlich die Nachtheile, welche manche Produktionsbezirke dadurch erleiden, daß sie von andern Produktionsbezirken, welche im Verhältnisse zur Güte der Erzeugnisse wohlfeiler produziren, durch Verminderung der Fracht in der Konkurrenz gedrückt werden. Diese Nachtheile wurden bereits dadurch beseitigt, daß gerade diese erleichterte Konkurrenz an sich und in ihrer Folge durch eine angemessenere Arbeitstheilung große Vortheile für die Gesamtheit darbietet. Auf gleiche Weise könnte man beklagen, daß durch erleichterte Konkurrenz die schlechten Arbeiten durch die guten verdrängt werden. Als zweite Bedenklichkeit sucht man die Verminderung des Werthes des Grundeigenthums darzustellen, welche durch die Abschaffung einer großen Anzahl von Pferden und den dadurch veranlaßten Minderverbrauch an Fut-

ter herbeigeführt werden soll. Diese Bedenklichkeit erscheint bei näherer Betrachtung unbegründet. Die Zahl der überflüssig werdenden Pferde ist im Verhältnisse zum gesammten Viehstand nur unbedeutend, und wird nicht viel größer sein, als das Verhältniß des zu den Eisenbahnen selbst erforderlichen Grundes und Bodens zum gesammten Grund und Boden. In Beziehung auf die badische Bahn von Mannheim bis Basel kann man die Zahl der überflüssig werdenden Pferde, angenommen, daß eine Vermehrung des Seitenverkehrs nicht Statt findet, nach den Notizen im Berichte des Comite's annehmen:

von Hauderern zu	300 Stück
von Posthaltern (je für 4 Stunden der Straße 10 Pferde angenommen)	150 „
von Frachtführern (200,000 Ztr. 60 Stunden weit zu führen, 10 Ztr. pr. Pferd, 8 Stunden pr. Tag und 300 Tage im Jahr)	500 „

also im Ganzen zu 950 Stück
während der Gesamtviehstand an Pferden und großem Rindvieh 367,692 Stück beträgt; also ein Verhältniß von 1 zu 387 bildet. Der Aufwand für den Ankauf des Grundes und Bodens ist für die Eisenbahn auf 1,523,000 fl. angeschlagen, während das Gesamtsteuerkapital von Grund und Boden circa 450,000,000 fl. beträgt, also ein Verhältniß von 1 zu 300 bildet. Zieht man nun ferner in Erwägung, daß der Verkehr auf den Seitenstraßen sich bedeutend vermehrt, so kann man die angelegte Bedenklichkeit nicht begründet finden. Eine weitere Verminderung des Werthes des Grundeigenthums will man darin erblicken, daß die Eisenbahn theilweis die Orte von ihren Gemarkungen abschneidet, und durch Störung der Feldwege und Wässerungen, Durchschneidung der Grundstücke u. den Feldbau hindert. Diese Bedenklichkeit kann und muß durch eine vollkommen genügende Anzahl von Uebergangswegen und Dohlen, Verlegung der Feldwege u. beseitigt werden. Aber wenn auch einige Unbequemlichkeit dadurch veranlaßt werden sollte, so ist der Gewinn der Orte, welche um die Eisenbahnen liegen, in der erleichterten Versendung ihrer Erzeugnisse, in dem bedeutend verminderten Kostenaufwand, um dieselben selbst auf ferne Märkte zu bringen, in der Möglichkeit, bisher werthlose Erzeugnisse zu Markt zu tragen, so bedeutend, daß jene Unbequemlichkeit dagegen gar nicht in Betracht kommt. Bedenklicher kann man die Nachtheile finden, welche den Gewerben zugehen, die mit dem Transporte der Menschen und Waaren zu thun haben, als: der Fuhrleute, Hauderer, Posthalter, Schiffer und Spediteure, so wie der Wirthe, Schmiede, Wagner u. Sie verlieren nicht bloß, was der Gesamtheit an ersparten Fracht- und Zehrungskosten zu gut kommt, sie verlieren die vollen Frachtkosten, wenn man annimmt, daß nichts davon durch einen vermehrten Transport ersetzt wird.

(Fortsetzung folgt).