

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1838**

70 (11.3.1838) Ausserordentliche Beilage

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

## Beilage zur Karlsruher Zeitung No. 70.

Sonntag, den 11. März 1838.

B a d e n .

### 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:

Mit Recht wird die Eisenbahn im Bericht des Comites mit einer Maschine verglichen, sie ist wirklich eine Maschine, und zwar die größte, großartigste, die existirt; doch hat sie die Eigenthümlichkeit, daß sie die Einrichtungen und Werkzeuge, so wie das ganze Gewerbe, an dessen Stelle sie tritt, nicht werthlos macht, nicht aufhebt, sondern nur in seiner Anwendung und Ausdehnung beschränkt; indem sie den kleinen Verkehr, den Verkehr auf kurzen Strecken in der Hauptrichtung, sowie den Verkehr auf den Seitenstraßen, dem bisherigen Gewerbe beläßt, und zwar nicht bloß beläßt, sondern vermehrt, und vielleicht in einem Maße vermehrt, daß es zweifelhaft ist, ob die konkurrirenden Gewerbe, im Allgemeinen betrachtet, abgesehen von der Konkurrenz der einzelnen Orte und Gegenden, überhaupt beeinträchtigt werden. Eine weitere Eigenthümlichkeit der Eisenbahn als Maschine besteht darin, daß sie weniger die Arbeit der Menschen, als jene der Thiere, ablöst, und daß die abgelöste Menschenarbeit nicht gerade zu der kunstreichen gehört. Mit Rücksicht auf die Vermehrung der Transporte auf den Eisenbahnen selbst, und auf den Seitenstraßen werden die Eisenbahnen übrigens nicht viel weniger Menschen beschäftigen, als an Fuhrleuten, Hauderern und Postillonnen außer Arbeit kommen. Für die badische Bahn werden nach dem Comite-Bericht 17 Haupt- und Zwischenstationen und 120 Bahnwarte nöthig. Uebrigens hat man in Belgien die Erfahrung gemacht, daß die Leute, welche Pferde halten, nichts verloren, sondern nur ihrem Gewerbe eine andere Richtung gegeben haben. Namentlich wird angeführt, daß eine Menge neuer regelmässiger Verbindungen zwischen den zur Seite gelegenen Orten nach den Stationsplätzen ein-

gerichtet, daß selbst auf den Haupttrouten Reisegelegenheiten für die Nachzeit eingerichtet wurden, da auf den Eisenbahnen nur bei Tag gefahren wird, und daß in allen Städten eine große Anzahl sogenannter Omnibuswagen entstanden, welche zu allen Stunden der Ankunft und Abfahrt der Dampfswagen in Thätigkeit sind, um die Reisenden von und zu den Abfahrtsorten zu führen. — Das Gewerbe der Schiffer auf Flüssen, welche schwierig zu befahren sind, so daß sogar der Transport auf den Chaussees konkurriren kann, wird verlieren; doch sind in der Regel solche Flüsse nicht stark benutzt, die Personen, welche dadurch außer Beschäftigung kommen, können sehr leicht anderswo, namentlich bei'm Betrieb der Eisenbahn selbst, Unterkunft finden. Die Schifffahrt auf leicht schiffbaren Flüssen, und insbesondere auf Kanälen, kann stets den Vorzug geltend machen, daß sie die Frachtkosten weit geringer, selbst als die Eisenbahn, stellen kann, und wird daher nur die Güter und jene Güter verlieren, welche sie bisher auf beträchtlichen Umwegen der Konkurrenz der Chaussees entziehen konnte. Sie kann aber durch die allgemeine Zunahme des Verkehrs an groben Gütern den Verlust leicht ersetzt erhalten, wie die Beispiele in Amerika und England bewähren. — Das Gewerbe der Spediteure wird zwar dadurch verlieren, daß die Waaren künftig ohne Zwischenexpedition vom ersten Versender bis zum definitiven Abnehmer gelangen, indem im Interesse der Gesamtheit die Eisenbahn- und Dampfeschiffahrts-Anstalten ohne Zwischenhändler, wie die Posten, die Waaren sich selbst übergeben. Allein an den Stationen, wo die Waaren aufgegeben und abgestoßen werden, wird das Geschäft der Spediteure sich in Folge der allgemeinen Vermehrung des Verkehrs vermehren. In Belgien ist es den Spediteuren überlassen, die Waaren und Pakete bis zur Eisenbahn zu führen, hier Wagen zum Transport zu miethen, am Bestimmungsort dieselben wieder in Empfang zu nehmen und an ihre Adressen zu befördern. — In Beziehung auf das Gewerbe der Wirthe kann zwar nicht geläugnet werden, daß die Reisenden auf Eisenbahnen das Land so schnell durchfliegen, daß sie sich an Zwischenorten, wo sonst etwas verzehrt wurde, nicht aufhalten werden; allein die Vermehrung der Reisenden

überhaupt, und insbesondere die Vermehrung des innern Verkehrs, wird diesen Verlust ersetzen, wenn man die Sache im Allgemeinen, und nicht in Beziehung auf die einzelnen Orte betrachtet. Wenigstens hat man in Belgien diese Erfahrung gemacht; die Zwischenstationen werden dort viel häufiger besucht, als früher, sowohl in Geschäftssachen, als zum Vergnügen. — Von einem Verlust der Gewerbe der Schmiede, Wagner ic. kann gar keine Rede seyn. Abgesehen von der bereits früher gemachten Bemerkung, daß die Gewerbe, welche Pferde halten, nichts verlieren werden, die Unterhaltung der Eisenbahnen und der dazu gehörigen Geräthe allein werden ihnen mehr Beschäftigung geben, als sie bisher hatten. Nach diesen Erörterungen erscheinen die gesuchten Nachtheile für die Gewerbe, welche sich mit dem Transport der Menschen und Waaren beschäftigen, für die Allgemeinheit um so mehr ohne Gewicht, als ihnen die Vortheile, welche der Bau und der Betrieb der Eisenbahnen, als Gewerbe betrachtet, gewährt, entgegen gehalten werden können. Eine weitere Besorgniß vor den Folgen der Eisenbahnen besteht darin, daß die Landleute und die Bewohner der kleinern Städte ihre Einkäufe künftig mehr, als bisher, in den größern Städten machen werden. Insofern dies im Vortheil der Konsumenten liegt, weil sie in den größern Städten im Verhältniß zur Güte der Waare wohlfeiler bedient werden, ist dies nur ein Gewinn für die Gesamtheit, von dem wir schon früher gesprochen haben. Allein die Kleinhändler an den kleinern Orten erhalten durch die Eisenbahn auch den Vortheil, ihre Einkäufe mit mehr Leichtigkeit und Auswahl besorgen zu können, so, daß sie mit den Händlern in den großen Städten leichter zu konkurriren vermögen, zumal da diese in der Regel größere Ausgaben als jene haben. Eher könnte man als Nachtheil für den Großhandel anführen, daß der Detailleur künftig mehr als bisher aus den Quellen seine Einkäufe besorgen wird, allein dies ist ein Gewinn für die Allgemeinheit, wofür der Großhandel auf andere Weise, wie wir gesehen haben, entschädigt wird. Die letzte Schattenseite, die Nachtheile, welche einzelne Orte, oder ganze Landestheile dadurch erleiden, daß sie die bisherige Eigenschaft als Haltstation des Menschen- und Waarenverkehrs verlieren, daß sie von der Hauptstraße des Verkehrs durch die Richtung der Eisenbahnen ganz entfernt werden, daß ihr bisheriger Verkehr auf den Hauptlandstraßen durch die vortheilhaftere Konkurrenz der Eisenbahnen verkürzt wird; diese Schattenseite kann bei der allgemeinen Betrachtung der Folgen des neuen Transportsystems, insofern dieses in seiner Anlage dem großen Verkehr entspricht, nicht in Anschlag gebracht werden, weil die Allgemeinheit nichts dadurch verliert, weil die Verluste auf dieser Seite sich als Gewinn auf der andern Seite zeigen. Bis jetzt haben wir die Licht- und Schattenseiten des neuen Transportsystems lediglich von dem kosmo-

politischen Gesichtspunkt aus, bei der Annahme der vollständigen Ausführung des Systems im Allgemeinen betrachtet. Anders können sich die Verhältnisse bei der Betrachtung der Licht- und Schattenseiten in einem einzelnen Lande, besonders in einem kleinen Lande gestalten. Es können hier die Schattenseiten greller hervortreten. Es können die Nachtheile rücksichtlich des Verkehrs einzelner Orte und Landestheile größer seyn, als der Gewinn der andern, es können auch die übrigen oben angeführten Nachtheile einzelner Produktionsbezirke, der Gewerbe, welche bisher den Transport der Menschen und Waaren besorgten, sich in einem Lande so anhäufen, daß sie in materieller Beziehung sich den allgemeinen Vortheilen annähern. Es kann dies um so eher da geschehen, wo der ökonomische Effekt des neuen Transportsystems für den Unternehmer nicht günstig ausfällt, oder wo der gewinnreiche Betrieb des neuen Gewerbes mehr in den Händen der Ausländer als Inländer sich befindet. Es können sich hierdurch die Nachtheile für ein einzelnes Land auf eine Weise kombiniren, daß man zu der Behauptung gebrungen wird, in materieller Beziehung wird das neue Transportsystem dem fraglichen Lande, wenigstens auf lange Jahre, bis die allgemeine Steigerung des Wohlstandes auch auf es zurückwirkt, nicht vortheilhaft seyn. Aber selbst wenn dieser Ausspruch erfolgte, und wenn man die Vortheile des neuen Systems in Beziehung auf die höhern geistigen Interessen der Menschheit nicht in Rechnung ziehen wollte, so wäre damit doch noch nicht ausgesprochen, daß das fragliche Land nicht beitragen soll, durch Anlagen von Eisenbahnen das allgemeine System zu vervollständigen. Es könnte durch diese Unterlassung die Umgehung seines Gebiets veranlassen, und dadurch die Vortheile verlieren, ohne die Nachtheile zu beseitigen. Nur das wäre ausgesprochen, daß es nicht voranschreiten soll, das neue System in's Leben zu rufen, daß es zuwarten soll, bis die Umstände es dazu auffordern. Wir werden diese Umstände in Beziehung auf das Großherzogthum Baden im folgenden Abschnitt untersuchen.

III. Ob, wann und wie soll das Großherzogthum Baden Eisenbahnen erhalten? Diese Frage hat die großherzogl. Regierung in dem zu unserer Berathung vorgelegten Gesetzentwurf, wie schon früher bemerkt, dahin beantwortet, daß „für jetzt eine Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizergränze bei Basel auf Staatskosten gebaut werden soll.“ Die Prüfung dieser Antwort ist unsere Aufgabe, welche wir in der Erörterung folgender Fragen zu lösen suchen wollen. A. Entspricht eine Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizergränze bei Basel, sowie deren alsbaldiger Bau, den Interessen des Großherzogthums? B. Soll der Bau dieser Bahn auf Staatskosten unternommen werden? C. Welche Richtung soll die Eisenbahn in ihrem Lauf von Mannheim bis zur Schweizergränze bei Basel ein-

halten? **D.** Welche Anordnungen werden in Beziehung auf die Ausführung des Baues und auf den Betrieb der Bahn zu treffen seyn? **E.** Wird die Bahn den Bauunternehmern von ökonomischem Nutzen seyn? Der Grund, warum wir die Frage über den ökonomischen Nutzen zuletzt gesetzt haben, wird aus der Erörterung der Fragen selbst klar werden. Jedenfalls ist sie leichter und richtiger zu beurtheilen, wenn die Verhältnisse, die einen Einfluß auf die Erträglichkeit haben, vorher dargelegt wurden. Nach Beantwortung dieser Fragen werden wir zum Schluß der Fassung des Art. 1. des Gesetzes eine kurze Betrachtung widmen.

**A.** Entspricht eine Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizergränze bei Basel, so wie deren alsbaldiger Bau, den Interessen des Großherzogthums? Es ist nicht die Frage, ob die badische Bahn, für sich allein stehend, den Interessen des Landes entspricht. Als solche könnte man mit dem Comite leicht versucht werden, sie als eine Anstalt zu bezeichnen, welche bezweckt, die Reisenden und fremden Güter so schnell wie möglich durch das Großherzogthum zu bringen. Bei kleinen Ländern bestehen die Vortheile des Eisenbahnsystems mehr darin, daß die Zufuhren und Abfuhren erleichtert werden, als in der Erleichterung des innern Verkehrs. Solche Länder könnten eher veranlaßt seyn, eine Eisenbahnanlage auch dann zu unterlassen, wenn dergleichen Anstalten sich ihrer Gränze nähern, als eine isolirte Bahn zu bauen, die auf keine Seite hin verlängert wird, wenn es nicht gerade eine Bahn wäre, welche zur Verbindung eines inländischen Bergwerks, oder Fabrikorts mit der Hauptkommunikationsstraße, oder zur Verbindung zweier miteinander im starken Verkehr stehenden inländischen Orte dient, was bei der in Frage stehenden Bahn des Großherzogthums nicht der Fall ist. Allein, wie gesagt, es handelt sich nicht von Erbauung einer isolirten Bahn. Schon früher, bevor die Fortsetzung nach Norden gewiß war, konnte man diese doch schon voraussehen, und auch ohnedies war die Verbindung mit der Dampfschiffahrt von Mannheim aus als eine Fortsetzung zu betrachten, die das Unternehmen von großer Wichtigkeit für den Verkehr von Mitteleuropa machte. Jetzt aber, wo die Fortsetzung nach Norden bis Frankfurt und Mainz nicht mehr zu bezweifeln und eine Fortsetzung nach Süden bis Zürich in nahe Aussicht gestellt ist; jetzt, wo die bereits begonnenen oder in nahe Aussicht gestellten Bahnen im übrigen Deutschland, in Oesterreich und Italien, in der Schweiz, in Frankreich und Belgien es unzweifelhaft machen, daß das Festland von Mitteleuropa ein nach allen Richtungen des Hauptverkehrs vervollständigtes Eisenbahnsystem erhalten wird; jetzt, wo auf der für das Großherzogthum wichtigsten Straße des Welthandels, der Verbindungsstraße zwischen dem adriatischen und mittelländischen Meere einerseits und der Nordsee andererseits, zwischen Italien einerseits, den Nie-

derlanden und England andererseits die Herstellung einer ununterbrochenen Linie von Eisenbahnen und Dampfschiffen, von Ostende und Antwerpen bis Zürich und Wallenstadt einerseits der Alpen, und von Triest und Venedig über Mailand bis Como andererseits der Alpen, theils vollendet, theils geschlossenen Aktiengesellschaften übertragen ist; jetzt kann man von einem isolirten Unternehmen durchaus nicht mehr sprechen. Jetzt handelt es sich um die Abwägung der Vortheile und Nachtheile, welche dem Großherzogthum durch die Ausführung eines allgemeinen Eisenbahnsystems für Mitteleuropa zugeht, jedoch in der Unterstellung, daß die Bahn von der heftigen Gränze bis Basel die einzige im Großherzogthum bleibt. Alle Vortheile, welche wir im zweiten Abschnitt für den Wohlstand und die Zivilisation der Völker als Folge eines allgemeinen Eisenbahnsystems dargestellt haben, werden dem Großherzogthum zu Theil werden, und theilweise in einem höheren Grade, als anderen Ländern; dagegen wird es auch die Nachtheile empfinden, welche wir oben im Allgemeinen ausgeführt haben, und zwar ebenfalls in einem hohen Grade. Wir wollen nunmehr, unter Beziehung auf den allgemeinen Theil (Abschnitt II.) unseres Vortrags, diese Vortheile und Nachtheile summarisch überschauen, indem wir dabei nicht jene wiederholen, welche das Großherzogthum in gleichem Verhältniß mit andern Ländern treffen: 1) an den großen Ersparnissen von Frachtkosten der Waaren, sowie von Transportkosten, Zehrungskosten und Arbeitszeit der Reisenden wird dem Großherzogthum nach seiner Lage ein größerer Antheil zufallen, als andern Staaten, indem einerseits ein großer Theil unserer Bezüge, wie unserer Versendungen einen längern Weg zu durchlaufen haben, als die Bezüge und Versendungen jener Länder, welche mehr der See zu gelegen sind, und weil anderer Seits durch die Lage des Großherzogthums in der Mitte des europäischen Transportsystems die Bewohner unseres Landes Gelegenheit erhalten, nach allen Richtungen des Verkehrs sich der Eisenbahnen zu bedienen, während die Bewohner an der Seeküste nur landeinwärts dieselbe benutzen können. In Beziehung auf die Ein- und Ausfuhr von Waaren gewährt uns zwar der Rhein, ohngeachtet seiner schweren Belastung durch das Rheintrois, dormalen schon sehr wohlfeile Frachten. Demohngeachtet werden dieselben in Folge des neuen Transportsystems noch bedeutend gemindert werden, wenn die Transportpreise auf den Eisenbahnen so regulirt werden, wie sie in den neuesten französischen Gesetzentwürfen als Durchschnittssatz gestellt wurden, zu 12 Centimes auf den Kilometer und die Tonne. Die Lieferungszeiten aber werden ungemein verkürzt. Wir wollen einige Beispiele von den zu erwartenden Ersparnissen in dieser Beziehung anführen. Für Zucker und Kaffee beträgt die Fracht bis in die Mitte unseres Landes, bei Offenburg, von Amsterdam und Rotterdam (bis Leopoldshafen zu Wasser)

2 fl. 20 kr. pr. Zentner, in 3 bis 4 Wochen Lieferungszeit; auf einer Eisenbahn von Havre bis Offenbourg wird sie sich aber stellen auf 1 fl. 40 kr. in zwei Tagen Lieferungszeit. Nehmen wir, mit Rücksicht auf die Runkelrübenzuckerfabrikation, in unserm Land den Bedarf an Kolonialzucker noch zu 25,000 Zentner, und jenen an Kaffee ebenfalls zu 25,000 Zentner an, so resultirt immer noch eine Ersparnis von 35,000 fl. Baumwolle kommt regelmäßig von Triest in die Gegenden des Bodensees. Wird, in Folge von Eisenbahnen, die Fracht, welche dormalen 4 fl. 30 kr. pr. Zentner beträgt, um die Hälfte gemindert, so ist diese Minderung stärker, als dormalen die ganze Fracht zwischen Ludwigshafen und Mannheim, und es wird vortheilhaft, den Bedarf des ganzen Landes aus Triest zu beziehen, soweit nicht auch auf den Straßen von der Nordsee Frachtminderungen eintreten. Der Bedarf an Baumwolle kann nach der Zunahme unserer Fabriken künftig wohl auf 20,000 Ztr. angenommen werden, und aus den Frachtminderungen davon resultirt eine Ersparnis von 45,000 fl. jährlich lediglich zu Gunsten unserer Fabriken. — Der wohlfeilere Bezug der Steinkohlen ist für das Großherzogthum von großer Wichtigkeit. Gegenwärtig kostet der Zentner Steinkohlen in Mannheim 48 kr. Wenn die projektirte Eisenbahn von Saarbrücken nach Mannheim, sowie die badische Bahn nach Basel gebaut ist, so wird der Verbrauch im badischen Oberlande sich bedeutend vermehren, da sie dormalen schon auf der Achse bis nach Schaffhausen, Zürich und St. Gallen verbracht werden. Auch der Verbrauch der badischen Steinkohlen bei Offenbourg wird sich ausdehnen. Nimmt man den künftigen Verbrauch nur auf 100,000 Ztr. und die ersparten Transportkosten durchschnittlich auf 30 kr. an, so resultirt eine Ersparnis von 50,000 fl. 2) Abgesehen von den Vortheilen, welche der badischen Produktion aus den Ersparnissen abfließen, nimmt dieselbe an den Vortheilen, welche aus der vermehrten Konsumtion, der Erweiterung des Marktes, und aus dem erleichterten persönlichen Verkehr entspringen, mindestens in gleichem Maße, mit Rücksicht auf die Lage in der Mitte von Europa, und auf die besondern Verhältnisse des Landes aber in einem höheren Verhältnisse, als in den übrigen Ländern, Theil. Unser Land zieht dormalen schon durch seine Bäder und Naturschönheiten, durch die Wohlfeilheit und Annehmlichkeit des Lebens eine Menge Fremder an, es wird dies aber noch weit mehr der Fall seyn, wenn sie von Berlin und Hamburg, von Paris und Ostende auf Eisenbahnen bis zu uns kommen können. Was insbesondere die Konkurrenzverhältnisse der verschiedenen Länder betrifft, so dürften nach den Eigenthümlichkeiten des Großherzogthums besonders in Beziehung auf folgende Artikel günstige Resultate zu erwarten seyn. Handelsgewächse nebst deren Fabrikate: Taback, Zichorie, Krapp, Hopfen, Hanf; Uhren vom Schwarzwalde; Wein: Die Konkurrenz der einzelnen

Produktionsbezirke von Wein untereinander verschwindet bei der ungemainen Ausdehnung ihres gemeinsamen Marktes. Ungünstige Resultate besorgt man für: Getreide, jedoch nicht durch die Bahn im Rheinthale, da in der Mitte unseres Landes die Märkte des Südens und Nordens sich scheiden. Nachteile können erst dann eintreten, wenn Eisenbahnen aus Nordosten die wohlfeilere schwäbische und bairische Frucht auf den gemeinsamen Markt der Schweiz bringen; doch wird dieser Nachtheil bei dem allgemeinen Steigen des Wohlstandes vorübergehend seyn. Eisen, indem nunmehr die Werke im Oberrhein und am Unterrhein mit den badischen in der Schweiz leichter konkurriren können; doch die Güte unseres oberländers Eisens als Schmiedeeisen und die bedeutende Zunahme des Verbrauchs werden die Nachteile der wohlfeilern Fracht ausgleichen. Die Nachteile, welche man für die Gewerbe erwartet, die sich mit dem Transport der Menschen und Güter beschäftigen, sind in Beziehung auf die badischen Fuhrleute, Händlerr, Posthalter und Spediture im Rheinthale, aus dem im allgemeinen Theil des Berichts ausgeführten Gründen, nicht hoch anzuschlagen. Doch die Schiffer auf dem Rhein werden wesentlich beeinträchtigt, indem ihre Fracht von 1 fl. 20. Kr. pr. Ztr. von Mannheim bis Basel höher ist, als die Fracht der Eisenbahn seyn wird. Nach Verhältniß der Bestimmungen der neuen französischen Gesetzesentwürfe über Eisenbahnen würde sie auf 42 Kr. pr. Ztr. zu stehen kommen. In annäherndem Maße werden auch die Neckarschiffer verlieren wegen des Abzugs eines Theils der Güter von der Neckarstraße. Eine Berücksichtigung bei Befestigung der Eisenbahndämme wird hier am Platze und kann nicht schwierig seyn, da mit der Schifffahrt am Oberrhein sich nur 21 Familien beschäftigen. Auf der andern Seite aber wird die Verwendung eines Kapitals von 13 oder 20 Millionen zum Bau der Bahn, und ein jährlicher Aufwand von einer halben Million zum Betrieb derselben eine ungewöhnliche Thätigkeit unter den Gewerben und Arbeitern des Rheinthals verbreiten. Auf die Nachteile, welche diesen Gewerben auf dem Schwarzwald und am Bodensee zugehen, kommen wir später zurück. 3) Der Handel im Großherzogthum wird im gleichen Verhältnisse mit der Zunahme der Konsumtion und Produktion, sowie mit der zweckmäßigeren Vertheilung der Produktionszweige nach der Eigenthümlichkeit der Gegenden wachsen. Insbesondere aber wird der Handel des Rheinthals bis Frankfurt und Mainz durch die Zunahme des Verkehrs zwischen dem Süden und Norden von Mitteleuropa durch die Verwandlung des Seetransports in Landtransport gewinnen, indem es die wichtigste Verbindungsstraße zwischen den Seehäfen am mittelländischen Meere, Marseille, Genua, Venedig und Triest einerseits, und den deutschen, niederländischen und französischen Häfen von Stettin bis Havre anderer Seite darbietet.

(Fortsetzung folgt.)