

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1838

71 (12.3.1838) Ausserordentliche Beilage

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

Beilage zur Karlsruher Zeitung No. 71.

Montag, den 12. 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:

Erwägt man dabei den Umstand, daß es durch die großen Eisenbahnverbindungen dem Handelstande in den Binnenländern durch die gleichzeitige Ueberschauung der Verhältnisse der verschiedenen Seeplätze möglich wird, weit mehr als bisher an der Spekulation des Welthandels Theil zu nehmen, so werden die Erwartungen von dem neuen Transportsystem für den Handel des Rheinthal's hoch gesteigert. 4) Diejenige Schattenseite des neuen Transportsystems, welche schon im allgemeinen Theil unseres Vortrags als die bedenklichste bezeichnet wurde, die Nachtheile, welche einzelne Orten und Landes- theilen durch die veränderte Richtung des Verkehrs zugehen können, ist auch für das Großherzogthum die bedenklichste, wir möchten sagen, die einzig bedenkliche. Wir rechnen dahin weniger die Verluste der einzelnen Orte im Rheinthal, welche bisher Stationsorte des Handels und Verkehrs waren, und nun nicht Stationsorte des Eisenbahnverkehrs werden, da die Anlage der Bahn diese Orte soviel möglich berücksichtigen wird. Alles auszugleichen aber bei großen Maßregeln ist nicht möglich. Die allgemeinen Vortheile werden sie hinlänglich entschädigen. Wir rechnen aber dahin vor allen andern die Verminderung des Verkehrs auf den Hauptstraßen von Offenburg durch das Kinzigthal nach Zürich, nach Schaffhausen und an den Bodensee. Eine Eisenbahn von Frankfurt und Mainz bis nach Offenburg wird zwar sehr vortheilhaft sowohl für den Verkehr nach Basel, als jenen durch das Kinzigthal wirken; die Fortsetzung der Eisenbahn bis Basel und Zürich aber, ohne gleichzeitige Fortsetzung durch das Kinzigthal, wird die Reisenden und den Handel des großen Verkehrs von der letzten Route abziehen. Selbst für die Ufer des Bo-

denssees kann die Route über Zürich mit der Route durch das Kinzigthal in Konkurrenz treten, jedoch müssen dann die Transportpreise auf eine nicht wahrscheinliche Weise gemindert werden. Die dermalen schon in Arbeit begriffenen und noch zu erwartenden Verbesserungen der Chaussees nach dem Bodensee, in Verbindung mit den guten Postanstalten, werden der so bedeutend kürzeren Route von Offenburg bis Konstanz zu 36 Stunden, gegen die beinahe doppelte Entfernung von Offenburg über Zürich nach Konstanz zu mehr als 60 Stunden, auch wenn die Eisenbahn bis Zürich ausgeführt seyn wird, den Sieg belassen. Nur wenn die schon zur Sprache gekommene Verbindung von Zürich mit dem Bodensee bis Romanshorn, Kantons Thurgau, durch eine Eisenbahn, welche jedoch nicht unbedeutenden Schwierigkeiten begegnen wird, zu Stande kommt, würde die Route über Zürich für die Ufer des Bodensees selbst den Vorzug behaupten. Jedenfalls wird aber der Verkehr von und nach der östlichen Schweiz, sowie der Verkehr von und nach Italien die Kinzigroute verlassen. Er wird von den Alpen über Chur nach Wallenstadt ziehen, von dort die Dampfschiffahrt bis Zürich und hier die Eisenbahn benutzen, während er bisher größtentheils das obere Rheinthal hinab an den Bodensee kam. Der Verkehr von und nach dem nordwestlichen Frankreich bis Havre, welcher bisher bei Straßburg das Großherzogthum betrat, um die Kinzigthalstraße zu befahren, wird künftig das Land ganz vermeiden, selbst nicht die Bahn von Kehl bis Basel benutzen, weil Straßburg und Basel in Beziehung auf diesen Verkehr von jeher Konkurrenten waren, und ein Vortheil, wie die Eisenbahn von Basel nach Zürich genügend ist, Basel den Sieg über Straßburg zu gewähren. Der Verkehr zwischen der östlichen Schweiz, Tyrol, Vorarlberg und den Donauländern einerseits, und der westlichen Schweiz, dem Elsaß und dem südlichen Frankreich andererseits, wird künftig, wenn eine Eisenbahn von Romanshorn nach Zürich zu Stande kommt, seine bisherige Straße vom Bodensee das Rheinthal hinab bis Basel verlassen, um über Zürich zu ziehen. Die Nachtheile, welche diese veränderte Richtung des großen Verkehrs dem ganzen südöstlichen Theile des Großherzogthums zufügt, wollen wir nicht in's Einzelne verfolgen;

sie liegen nahe. Wir wollen auch nicht behaupten, daß diese Nachtheile, so wie überhaupt die Nachtheile, welche die Ausführung des neuen Transportsystems für das Großherzogthum zur Folge haben, die Vortheile desselben ausgleichen oder denselben auch nur nahe kommen. 5) Und wenn auch die Vortheile von den Nachtheilen überwogen würden, die Eisenbahn von Mannheim bis Basel müßte dennoch gebaut werden; die unverzügliche Ausführung dieses Baues ist eine Nothwendigkeit für die Interessen des Großherzogthums geworden, seitdem das Projekt einer konkurrirenden Bahn auf dem linken Rheinufer mit Eile betrieben wird. Bei Unterlassung des Baues würden die bezeichneten Nachtheile nicht beseitigt, im Gegentheil auf das ganze Land ausgebeugt, ohne daß die Vortheile des neuen Systems in gleichem Maße, wie bei dem Bau, zu erreichen wären. Der große Verkehr, welcher sich gegenwärtig im Rheinthale bis Basel, sowie durch's Kinzigthal bewegt, würde größtentheils dem linken Rheinufer zu Theil werden. Der gleichzeitige Bau von Eisenbahnen auf beiden Rheinufern wird, in Beziehung auf die Konkurrenz, mindestens das bisherige Verhältnis belassen, höchst wahrscheinlich aber zu Gunsten der badischen Bahn ausfallen, zumal wenn sie eine Unternehmung des Staats wird, der die Preise nach den Interessen des Landes reguliren, nöthigenfalls auf die Zinsen des Baukapitals verzichten kann. Die vorgeschlagene Bahn auf dem rechten Rheinufer ist kürzer, als die für das linke Rheinufer projektierte Bahn; sie geht ohne Unterbrechung bis Frankfurt und Mainz, wird künftig wohl auch bis Leipzig, Berlin und Stettin einerseits, und bis Kassel, Hannover, Hamburg und Bremen andererseits fortgesetzt werden, und hat nur eine Douanlinie beim Austritt von Basel zu passieren, während eine Bahn auf dem linken Rheinufer entweder bei Kehl oder bei Mannheim durch den Rhein unterbrochen ist, und drei, mindestens zwei Douanlinien, einmal beim Austritt von Basel die französische Douane, und dann bei Kehl oder Lauterburg die französische und die deutsche Douane zu passieren hat. Selbst die Güter aus Südfrankreich, welche weiter als Straßburg bestimmt sind, werden in Basel die Bahn auf dem rechten Rheinufer betreten, um eine doppelte Umladung zu umgehen, einmal auf die französische und dann auf die deutsche Bahn. Wir sprechen nunmehr mit innigster Ueberzeugung unsere Ansicht dahin aus: daß „die projektierte Eisenbahn von Mannheim nach Basel den Interessen des Großherzogthums entspricht, daß sie durch dieselben geboten ist, und ohne Verzug in Ausführung gebracht werden sollte.“ Die von der Regierung zur vorläufigen Prüfung der Sachen aus allen Theilen des Landes einberufenen Männer haben sich, unter Voraussetzung der jetzt eingetretenen Verhältnisse, ebenfalls für die Erbauung der Eisenbahn ausgesprochen. 6) Was nun aber die Nachtheile betrifft, welche dem südöstlichen Theil des Großherzogthums durch

die Ausführung der projektierten Bahn bis Basel drohen, so sind sie von der Bedeutung, daß dringende Veranlassung vorhanden ist, auf Abhilfe zu denken. Bei der Untersuchung, auf welche Weise diese Abhilfe geschehen kann, darf man nicht bloß nach den badischen Interessen, man muß auch nach den europäischen Interessen des Handels und Verkehrs fragen, denn nur insofern zugleich diese gefördert werden, können Maßregeln von großem Umfang begründet erscheinen. Um diese zu erforschen, und überhaupt die Sache erschöpfend zu behandeln, muß man sich zunächst diejenigen Märkte des europäischen Handels vor Augen stellen, in deren Verbindungslinien die badischen Hauptstraßen, und die mit diesen konkurrirenden fremden Straßen als Theile eingreifen, und dann muß man untersuchen, auf welche Weise die Märkte durch verbesserte Kommunikationsmittel, insbesondere durch Eisenbahnen, am zweckmäßigsten und mindest kostspieligsten verbunden werden können. Daß zur vollständigen, gründlichen und definitiven Erörterung dieser Sache technische Kenntnisse verschiedener Art und genaue Terränuntersuchungen gehören, ist nicht zu bezweifeln. Dies kann die Aufgabe Ihrer Kommission nicht seyn; sie kann Ihnen bloß eine Anleitung geben, um über die Möglichkeit eines Einschreitens gegen die große Benachtheiligung der südöstlichen Theile des Großherzogthums ein vorläufiges, nicht entscheidendes Urtheil zu fällen. Das beiliegende Schema dürfte Ihnen, meine Herren, ein genügendes Bild geben, auf welche Weise die badischen Hauptstraßen dem großen Verkehr von Mitteleuropa dienen, und in welcher Konkurrenz mit fremden Straßen dieselben stehen. Dem Verkehr, welcher sich auf der Straße durch das Kinzigthal, sowie auf den konkurrirenden Routen durch das Württembergische über Heilbronn bewegt, werden die in nächste Aussicht gestellten Eisenbahnen von Zürich nach Basel, und von Basel nach Frankfurt und Mainz unzweifelhaft in der Weise gute Dienste leisten, daß er die Kinzigroute, sowie die württembergischen Straßen verlassen wird, um die Eisenbahn zu benutzen. Ob nicht eine andere Eisenbahn die gleichen oder bessere Dienste dem allgemeinen Verkehr leisten kann, ohne dem südöstlichen Theil des Großherzogthums nachtheilig zu seyn, oder ob nicht eine andere Kommunikation der fraglichen Landestheile mit der projektierten Eisenbahn hergestellt werden kann, welche die zu fürchtenden Nachtheile abwendet oder ersetzt, das ist jetzt die zu lösende Aufgabe. Die Kommission hat drei Vorschläge hierüber in's Auge gefaßt: a) eine Eisenbahn von Konstanz über den Schwarzwald durchs Kinzigthal; b) eine Eisenbahn von Konstanz über Schaffhausen den Rhein entlang nach Basel; und c) die Schiffbarmachung des Rheins von Konstanz bis Basel. Eine Eisenbahn über den Schwarzwald ruft man aus; konnte die Kommission sich mit solchen Phantasiegebilden beschäftigen? Allerdings, und sie hat sich überzeugt, daß die Sache einer nähern Untersuchung werth ist,

und sie hofft, daß sich die Kammer ebenfalls davon überzeugen wird. Die Nützlichkeit der Sache für den Seekreis, die Nützlichkeit für den allgemeinen Verkehr wird nach näherer Betrachtung nicht in Zweifel gezogen werden. Eine solche Bahn würde nicht allein den bisherigen Verkehr der Ringthalstraße aufnehmen, sie würde den Verkehr der konkurrierenden Straßen an sich ziehen, sie könnte und würde höchst wahrscheinlich bis an den Fuß des Splügen fortgesetzt werden, und dadurch eine ununterbrochene Linie von Eisenbahnen und Dampfschiffen vom Fuße des Splügen bis nach Antwerpen und Ostende, und seiner Zeit eine zweite ununterbrochene Linie von Eisenbahnen, eine einzige Eisenbahn vom Fuß des Splügen bis Paris und Havre, herstellen. Solche Linien würden zuverlässig gleiches Streben in Italien hervorrufen, wo großartige Eisenbahnen von Triest nach Wien, von Venedig nach Mailand schon im Bau begriffen sind, und neuerlich eine Bahn nach Como die Genehmigung erhielt. Die weitere Ausbildung des Eisenbahnsystems vom adriatischen Meer an den Fuß der tyroler Alpen, und vom mittelländischen Meer an den Fuß der schweizer Alpen wird nicht ausbleiben. Ein bekannter Ingenieur der Schweiz sagt in einer jüngst herausgegebenen Broschüre nach einer Bereisung der französischen, englischen und belgischen Eisenbahnen: „die Anlegung von Eisenbahnen zwischen den Bergen der Schweiz und des Tyrols bis zum Fuß der Alpen ist mit weit weniger Schwierigkeiten verbunden, als jene waren, die in Frankreich, in England und Belgien zu gleichem Zweck überwunden werden mußten. Unsere Flüsse, die zu den Alpenpässen führen, haben kein beengtes Gebiet und die günstigsten Niveauverhältnisse, indem das Gefäll von keinem Hauptfluß vom Fuß der Alpen an das Gefäll von 2 pro Mille im Durchschnitt übersteigt, und es nicht schwer ist, demselben zu folgen. Namentlich ist das Gefäll von Chur bis Basel nicht ganz $1\frac{1}{2}$ pro Mille. In der Schweiz werden der Julier, der Splügen, der Bernhardin und der Gottshardt; in Tyrol wird der Arlberg und der Brenner der Eisenbahnen Ziel und Ende sein. Gute Straßen und zweckmäßige Einrichtungen müssen den Ring zwischen dem nördlichen und südlichen Eisenbahnsystem bilden.“ Von den genannten sechs Uebergangspunkten über die Alpen berührt der Brenner das Gebiet des Verkehrs, von welchem wir gegenwärtig handeln, nicht. Die vier Uebergänge, Arlberg, Julier, Splügen und Bernhardin, münden in dem obern Rheinthal, und würden von einer Eisenbahn an den Bodensee aufgegriffen. Drei davon können auch von einer Eisenbahn von Chur nach Zürich erfaßt werden, — doch bietet diese dem allgemeinen Verkehr nicht so viele Vortheile dar, als eine Bahn durch das obere Rheinthal an den Bodensee. Sie bietet dem allgemeinen Verkehre nicht so viele Vortheile dar, einmal weil sie von Chur bis Offenburg um 10 Stunden weiter ist, dann weil sie die Route von Triest und Venedig durch

Tyrol über Trient, Feldkirch, nach Frankreich, Belgien und Holland nicht erfaßt, und endlich weil die Route von Chur an den Bodensee nicht bloß den Verkehr begünstigt, von welchem wir gegenwärtig handeln, nämlich den Verkehr aus Italien nach Frankreich, Belgien, Holland, und umgekehrt, sondern auch für den Verkehr aus Italien über Lindau oder Ulm nach Nürnberg, Leipzig, Berlin, Hamburg und Bremen von Nutzen ist. — Die Bahn von Chur nach Zürich soll auch nicht so leicht auszuführen sein, als jene an den Bodensee. Es würden wahrscheinlich in Waldenstadt Umladungen zu Wasser Statt finden müssen, während die Führung der Bahn von Chur an den Bodensee und weiter ohne wesentliche Schwierigkeiten bewerkstelligt werden kann. Was die Ausführung einer Eisenbahn von Konstanz über den Schwarzwald durch das Ringthal nach Offenburg anbelangt, so kann man an der Möglichkeit der Ausführung nicht zweifeln, wenn man die Anlagen in andern Ländern, insbesondere in Amerika, in's Auge faßt. Nur das Verhältniß der Kosten des Baues und des Betriebes zu dem Ertrag der Bahn bilden die Hauptankstände. Von Konstanz bis Engen einerseits, und von Offenburg bis Hornberg andererseits, bieten sich gar keine wesentlichen Schwierigkeiten dar. Das Gefäll erreicht nirgends $\frac{1}{2}$ pZt. Auch zwischen Engen und Donaueschingen beträgt die Höhendifferenz nur 500 Fuß, was, gleichmäßig vertheilt, $\frac{1}{2}$ pZt. nicht übersteigt; allein der zwischen liegende Berggrücken bietet die erste Schwierigkeit, welche jedoch wahrscheinlich durch Verfolgung der bei Engen befindlichen Seitenthäler ohne Anwendung außerordentlicher Hilfsmittel beseitigt werden kann. Auch wird behauptet, daß man auf einem andern Wege, von Singen über Binningen, Kominen etc., mit noch geringern Schwierigkeiten in das Donauthal gelangen kann. Die größte Schwierigkeit bleibt die Uebersteigung des Hochgebirges zwischen Hornberg und Billingen, wo wahrscheinlich stehende Dampfmaschinen auszuweichen müssen. Vielleicht wäre die Bahn am leichtesten auszuführen, wenn von Offenburg aus das Ringthal verfolgt wird, bis auf das Plateau im Württembergischen, welches die Höhe zwischen Hornberg und Billingen nicht erreicht. Hat man das Plateau des Schwarzwaldes erreicht, so wird dadurch für den allgemeinen Verkehr der Vortheil herbeigeführt, daß von dort aus nicht bloß an den Bodensee, sondern zugleich auch durch das Donauthal eine Eisenbahn nach Ulm geführt werden könnte, welche jedenfalls weniger Schwierigkeiten darbietet, als von Ulm über Stuttgart nach Karlsruhe, und am direktesten und leichtesten die Donau mit dem Rhein, Wien mit Paris, das schwarze Meer mit der Nordsee bei Havre verbindet. Für die Bahn durch's Ringthal würde der Vortheil gewonnen, daß sich dieselbe leichter rentiren wird. Und eine solche Eisenbahn würde mehr Vortheile darbieten, als der schon öfter in Anregung gekommene Kanal zwischen der Ringthal und Donau, und

wäre gewiß auch leichter auszuführen. Wir haben den ersten Vorschlag zur Beseitigung der Nachteile, welche dem Seekreis aus der Bahn nach Basel drohen, etwas weitläufig behandelt, weil er diese am sichersten beseitigt, und dem allgemeinen Verkehr zugleich die bedeutendsten Vortheile darbietet. Nicht die Hoffnung einer alsbaldigen Realisirung war es, die uns bewegte; die Kosten der Ausführung, die bedeutenden Betriebskosten wegen Uebersteigung der Bergücken, geben starke Waffen gegen den Vorschlag in die Hand; doch wollen wir für jetzt auch nur eine genaue Untersuchung. Der zweite Vorschlag zur Beseitigung der Nachteile des Seekreises, die Anlegung einer Eisenbahn von Konstanz über Schaffhausen den Rhein entlang nach Basel, bietet zwar dem allgemeinen Verkehr, welcher sich in der Richtung des Kinzigthales bewegt, nicht die gleichen Vortheile dar, wie der erste Vorschlag, indem er einen Umweg von 22 Stunden nothwendig macht. Auch ist er nicht, wie der erste, einer Eisenbahn von Chur über Zürich nach Basel vorzuziehen, weil diese um 12 Stunden kürzer wäre. Allein demungeachtet wird sie nur den kleinern Theil des Verkehrs der Kinzigstraße an die zürcher Bahn kommen lassen, da sie ohne Umladung wird befahren werden können, und zugleich den Verkehr von Triest über den Adlerberg nach den Niederlanden und Frankreich erfaßt. Sodann wird sie den Verkehr, der gegenwärtig auf der Straße vom Bodensee und Ulm nach Basel sich bewegt, außerordentlich begünstigen, die Konkurrenz einer Eisenbahn von Romanshorn nach Zürich vereiteln, und der Seegegend, wenn auch nicht dem Schwarzwald, die drohenden Gefahren vollständig abwenden. Die Ausführung und der Betrieb der Bahn wird bedeutend weniger Schwierigkeiten zu besorgen haben, und geringere Kosten veranlassen, als die Bahn über den Schwarzwald, und aus diesem Grund, so wie aus den weitern, daß diese Bahn zugleich den Verkehr von Tyrol, Baiern, Böhmen, nach der westlichen Schweiz und dem östlichen, so wie südlichen Frankreich erfaßt, größere Wahrscheinlichkeit für eine dem Unternehmer vortheilhafte Kapitalanlage gewähren. Ferner wird sie für die Eisenbahn von Basel bis Offenburg den Vortheil bringen, daß sie deren Verkehr bedeutend vermehrt, wenn auch die Personen und Güter, deren Bestimmung in's nördliche und westliche Frankreich, nach Paris und Havre geht, schon in Basel die badische Bahn verlassen werden. Der dritte Vorschlag zur Beseitigung der Nachteile des Seekreises, die Schiffbarmachung des Rheins von Konstanz bis Basel, so daß er ohne Unterbrechung mit Dampfschiffen befahren werden kann, wird durch Kanäle bei weitem am leichtesten und mit mäßigen Kosten, in Vergleich der Kosten für Eisenbahnen, ausführbar sein. Er wird der Seegegend wenigstens den Verkehr erhalten, welcher sich dormalen auf den Straßen vom Bodensee nach Basel bewegt, und ihr einigen Ersatz für die drohenden Verluste gewähren, wenn er auch nicht

im Stande sein sollte, die Konkurrenz der zürcher Eisenbahn für den Güterverkehr nach und von Italien abzuweisen. Die Annehmlichkeiten, welche eine ununterbrochene Dampfschiffahrt von Lindau und Bregenz bis Basel in der reizendsten Gegend Europas gewährt, wird die Zahl der Reisenden ungemein vermehren. Nach dieser Erörterung über die Art und Weise, wie die Interessen des Seekreises gewahrt werden können, sprechen wir unsere Ueberzeugung dahin aus, daß „durch die proponirte Eisenbahn von Mannheim nach Basel dem südöstlichen Theil des Großherzogthums große Nachteile bevorstehen, welche dringend Abhülfe und zu diesem Zweck die genaueste Untersuchung fordern.“ Auch hierüber haben sich die von der Regierung zur vorläufigen Prüfung der Sache aus allen Theilen des Landes einberufenen Männer auf ähnliche Weise ausgesprochen.

B. Soll der Bau der Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizergränze bei Basel auf Staatskosten unternommen werden? Wir setzen diese Frage über die Erträglichkeit der Bahn voraus, weil es sich bei der Erbauung derselben nicht darum handelt, finanzielle Vortheile zu erringen, weil dabei selbst eine Abwägung der etwaigen finanziellen Verluste gegen die zu erwartenden volkswirtschaftlichen Vortheile nicht erforderlich ist. Die Interessen des Landes gebieten den Bau der Bahn. Sie verlangen dringend, daß er schnell, gut und vollständig ausgeführt werde, und daß der Betrieb nicht bloß nach den finanziellen Interessen des Unternehmers geschehe. Es wäre daher für dieselben sehr gefährlich, das Unternehmen an Privaten zu überlassen. Privaten würden die Ausführung des Baues, wie den Betrieb der Bahn, lediglich nach den Rücksichten der Erträglichkeit einrichten; diese können aber leicht den volkswirtschaftlichen Interessen des Landes widerstreiten. Die Bahn wird unzweifelhaft auf der einen Strecke einträglicher werden, als auf der andern; die einträglicheren Strecken würden nun gewiß mit Eifer ausgeführt, allein die voraussichtlich weniger einträglichen Strecken, oder gar die Strecken, von denen man den Glauben hegt, daß sie das Bankapital nicht rentiren werden, würden auf alle Weise verzögert und verkümmert, vielleicht ganz unterlassen werden. Die Größe des Tarifs kann für die Erträglichkeit der Bahn ganz zweckmäßig eingerichtet seyn, ohne den volkswirtschaftlichen Interessen zuzufagen. Es kann der Fall kommen, daß derselbe wegen Konkurrenzverhältnissen niedriger gestellt, ja sogar so eingerichtet werden sollte, daß er lediglich die Betriebskosten deckt, und daß von den Interessen des Bankapitals ganz Umgang genommen wird. Es kann der Fall kommen, daß im Interesse des Landes die Zahl der Fahrten vermehrt, daß andere Einrichtungen getroffen werden sollten, wozu der Ertrag der Bahn nicht auffordert.

(Fortsetzung folgt)