

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1838

72 (13.3.1838) Ausserordentliche Beilage

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

Beilage zur Karlsruher Zeitung No. 72.

Dienstag, den 13. 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:

Es kann der Fall kommen, daß die Erträglichkeit der Bahn eine Minderung der Tarife gestattet, die stets nur vortheilhaft auf die Interessen des Landes wirkt; sie kann sogar zugleich dem ökonomischen Nutzen der Bahn günstig seyn; allein Private werden sich, wenn sie einmal im Bezug einer angemessenen Rente sind, wegen des stets zweifelhaften Erfolgs nicht leicht dazu entschließen, und nie, wenn es sich darum handelt, die Gränze der Erträglichkeit zu überschreiten, weil man im Interesse der Allgemeinheit den Verkehr nicht besteuern möchte. Die Vergebung der Eisenbahn ist die Gewährung eines Monopols, welches in Privathänden alle Nachtheile dieser, die Vertheuerung und Verschlechterung seiner Erzeugnisse, zur Folge hat. Weit eher könnte man die Chaussees, die Kanäle in Privathände übergeben, weil dabei doch der Betrieb, die Benutzung Jedem freisteht, was bei Eisenbahnen nicht möglich ist, und weil dabei leichter Konkurrenzen einzurichten sind, als bei Eisenbahnen. Die Haupteinwendung, welche man gegen den Bau auf Staatskosten vorbringt, besteht in der Behauptung, daß der Staat theurer baue und administriere, als Private. Wenn auch diese Behauptung auf Unternehmungen paßt, welche von Einzelnen ausgeführt werden können, so ist dies doch auf Unternehmungen von dem Umfang, wie die Erbauung der Eisenbahn von Mannheim bis Basel, nicht anwendbar, und am wenigsten anwendbar auf Unternehmungen durch große Gesellschaften, insbesondere durch Aktiengesellschaften. Auch sie müssen, wie der Staat, durch Beauftragte die Leitung und den Vollzug besorgen lassen, haben aber nicht die gleichen Mittel in der Hand, welche dem Staat zu Gebot stehen, die Beauftragten zu ihren Pflichten anzuhalten.

Das Interesse der Aktionäre, den guten Vollzug zu überwachen, ist bei Unternehmungen, wie der in Frage stehende Bau, von welchen nur wenige Aktionäre genügende Kenntniß besitzen, nicht höher anzuschlagen, als die Kontrolle der Deffentlichkeit des Unternehmens, als das Interesse der Staatsbeamten für ihre Ehre, für ihre Verantwortlichkeit. Der Staat hat in allen Theilen der Bahnstrecke seine Beamten, die nicht mit dem Bau selbst zu thun haben, die zur Kontrolirung aufgefordert werden können. Der Staat braucht eben so wenig, als die Aktiengesellschaft, das Unternehmen im Selbstbau auszuführen; er kann, wie diese, durch Auftragsbegebung die einzelnen Arbeiten ausführen lassen. Der Staat kann dagegen um geringeren Preis als Private die Kapitalien beschaffen, und die Behörden zur Leitung der Arbeiten sind schon in seinem Sold. Wenn man sich gegen die Uebernahme auf Staatskosten auf fremde Beispiele berufen will, so muß man die Verhältnisse der betreffenden Staaten wohl unterscheiden, namentlich auch deren Größe. Was in großen Staaten bloß Provinzialinteresse, was dort schon im Allgemeinen von untergeordnetem Interesse sein kann, weil fremde Konkurrenz weniger zu besorgen ist, kann in kleinen Staaten für die Gesamtinteressen des Landes von ungemeinen Folgen sein. Zudem aber können die fremden Beispiele für das System der Staatsunternehmungen eben so gut angerufen werden, als für die Begebung an Aktiengesellschaften. In den amerikanischen Staaten sind beide Systeme, sowohl für Kanäle, als für Eisenbahnen, in Uebung. In England wäre das System der Staatsunternehmungen ein neues Beispiel; dort sind alle Unternehmungen der Art, die Chaussees, die Kanäle, die Fahrposten dem Privaterwerb überlassen. Vielleicht ist dies eine Mitursache der ungeheuer gesteigerten Vermögensungleichheit, und deren Folgen. Und demohngeachtet wurde die Frage: ob die Eisenbahnen, welche im allgemeinen Interesse liegen, auf Staatskosten hergestellt werden sollen, — im Parlament lebhaft zur Sprache gebracht. In Frankreich hat man das System der Staatsunternehmung, in Beziehung auf Kanäle, schon längst in Uebung, und die neuesten Vorschläge an die Kammern beweisen, daß das gleiche System auch auf jene Eisenbahnen angewendet werden soll, welche

im Interesse der Gesammtheit liegen. In Belgien, dessen Verhältnisse den unserigen am nächsten kommen, wird das ganze Land nach allen Richtungen des größern Verkehrs mit Eisenbahnen auf Staatskosten durchzogen, obgleich es schon reich mit Kanälen versorgt ist. Wenn ein reicher Gewinn des Unternehmens offen vorläge, so würde wohl Niemand anrathen, dasselbe an Private, zumal an ausländische Theilnehmer, zu überlassen. Es wäre dies gegen die Staatsgesammtheit nicht zu verantworten; nur die Reichen könnten Theil an dem Gewinn nehmen, nicht die Armen. Wenn ein beträchtlicher Verlust offen vorläge, so wäre es der Würde des Staates nicht angemessen, durch Ueberlassung an Private diese zu benachtheiligen; er müßte das Unternehmen selbst ausführen, wenn es die Landesinteressen verlangten. Welcher Grund ist nun vorhanden, zweifelhafte Unternehmungen der Privatspekulation heimzuweisen? Der Staat hat bessere Hülfsmittel zu einem richtigen Urtheil über die Erträglichkeit, als die Privaten. Die Hingebung an Private heißt die Sache dem Spiel hingeben, dem verderblichsten aller Spiele, das die Reichen reicher, die Mittelklasse aber ärmer macht. Das Unternehmen wird dann nicht seiner innern Güte wegen unternommen, die Spekulation bemächtigt sich desselben, um in dem Aktienspiel seine Vortheile zu suchen; hat sie diese, so überläßt sie das Unternehmen selbst seinem Geschehe. Der Reiz des Spiels, gesteigert durch die unzweifelhaften Vorzüge des neuen Systems, durch die unzweifelhaften Vortheile für die gemeinsamen Landesinteressen, ergreift selbst die Bedächtigen, ergreift der Mehrheit nach Solche, welche in das Gerieße der Spekulation keine genügende Einsicht haben, und überläßt endlich ihnen die etwaigen Verluste. Durch die Hervorrufung dieses Spiels, und überhaupt durch die Ueberlassung solcher umfassenden Werke an die Privatindustrie, wird die Ungleichheit des Vermögens, ein Hauptübel der Völker, gefördert, und dadurch der bedeutendste Vorzug der Eisenbahnen geschmälert, der Vorzug, daß sie die Armen mehr als die Reichen begünstigen, daß sie den Armen größere Unabhängigkeit und Gelegenheit giebt, sich ein besseres Loos zu bereiten. Der finanzielle Erfolg des Unternehmens, mag er auch noch so gering ausfallen, kann uns nicht abschrecken. Der Betrag des erforderlichen Kapitals, so groß es ist in Vergleichung mit unserm Lande, der Betrag der Zinsen desselben sind, abgesehen auch von jedem Ertrag, keinen Falls dem Nutzen zu vergleichen, den das segensreiche Werk hervorrufen wird. Die Aufbringung des Kapitals, die Deckung der Zinsen, sind bei dem günstigen Stand unserer Finanzen kein Gegenstand der Besorgniß. Wir verbreiten uns über diesen Gegenstand nicht weiter; er gehört dem besondern Bericht an, welcher über den Gesetzentwurf wegen Aufbringung der nöthigen Mittel zur Bornahme des Baues erstattet werden wird. Bei Anlegung von neuen Chaussees, bei Einrichtung

neuer Poststrouen hat man bis jetzt nie gefragt, ob das Unternehmen rentabel sein werde, wenn es von den Landesinteressen geboten war. Der Staat hat in diesem Fall, ohne weitere Untersuchungen über den Ertrag, den Bau unternommen, die Einrichtung getroffen — er hat bei Straßenanlagen sogar auf jeden Ertrag des Kapitals, auf jeden Ersatz für die jährlichen Unterhaltungskosten verzichtet. Er hat ein Kapital von 15 bis 18 Millionen auf den Bau der Straßen verwendet, er giebt jährlich zu deren Unterhaltung gegen eine halbe Million aus, ohne irgend eine direkte Einnahme davon zu haben. Die Ueberzeugung von dem Nutzen für die Gesammtheit bestimmt ihn dazu. Warum sollte man nun bei der Frage über die projektirte Eisenbahn den Ertrag als Bedingung des Unternehmens für den Staat festsetzen; bei einer Eisenbahn, welche die Interessen des Landes in einem unvergleichlich höhern Maße berührt? Die Größe des erforderlichen Kapitals kann den einzigen Grund nicht abgeben, da der indirekte Nutzen weit größer, und seine Aufbringung und Deckung keinem Anstand unterliegt. Man müßte nur die Absicht haben, auch die Chaussees und Posten in Privathände gelangen zu lassen! — Die Eisenbahnen sind nichts anderes, als eine im höchsten Grad vervollkommnete Anstalt einer kombinierten Straßen- und Posteinrichtung; — dafür aber werden schwerlich viele Stimmen in der Kammer sich erheben. Es hatte schon mancher Staat zu bereuen, daß er das Monopol der Posten in Privathände kommen ließ. — Die gleiche Neue dürfte in späterer Zeit wegen der Eisenbahnen eintreten. Man kann und sollte zwar unterscheiden zwischen Straßen, welche die Gesammtheiten des Landes betreffen, zwischen solchen, welche die Interessen der einzelnen Provinzen betreffen, und zwischen solchen, welche bloß einzelne Lokalitäten verbinden; man kann und sollte dann hiernach gesetzlich aussprechen, welche Straßen aus Mitteln der Gesammtheit, welche aus Mitteln der Provinzen, und welche aus Mitteln der einzelnen Lokalitäten zu bauen und zu unterhalten, oder welche der Privatindustrie zu überlassen seyn werden. Auf ähnliche Weise könnte man bei den Eisenbahnen verfahren. Daß aber die proponirte Eisenbahn von Mannheim bis Basel in die erste Klasse gehört, wird Niemand bezweifeln. „Wir sind so sehr überzeugt, daß der Bau dieser Bahn auf Staatskosten übernommen werden muß, daß wir der Reservation in dem Gesetzentwurf und in dem Vortrag des Herrn Ministers, den Bau vor der Hand nur auf Staatskosten zu beginnen und fortzusetzen, bis etwa eine andere Entschliesung gefaßt werde, nicht zustimmen. Wir sind der Ansicht, daß die für das ganze Unternehmen erforderliche Summe jetzt schon, soweit es die Verfassungs-urkunde zuläßt, als eine feststehende Verwilligung genehmigt werde. Wir sind um so mehr dieser Ansicht, als aus einer solchen Reservation die Meinung entstehen könnte, man habe den Willen nicht, den Bau vollständig

auszuführen.“ In ähnlichem Sinne haben sich die zur vorläufigen Prüfung der Sache aus allen Theilen des Landes einberufenen Männer ausgesprochen.

C. Welche Richtung soll die Eisenbahn in ihrem Lauf von Mannheim bis zur Schweizergränze bei Basel einhalten? Bei dieser Frage kommen verschiedene Interessen zur Sprache, das Interesse der Volkswirtschaft, das der Finanzen, das der Technik, und zuweilen selbst das der Strategie. Das Interesse der Volkswirtschaft theilt sich in jenes der einzelnen Orte, und das der Gesamtheit. Während es im Interesse der einzelnen Orte liegt, von der Bahn berührt zu werden, und deshalb Krümmungen und sonstige Hindernisse nicht zu scheuen, liegt es im Interesse der Gesamtheit, dem großen Verkehr den kürzesten, also geradesten Weg anzubieten. In einigen Fällen wird das Interesse der einzelnen Orte so entschieden hervortreten, daß weitere Untersuchungen überflüssig werden; in den meisten Fällen aber wird das finanzielle Interesse entscheiden, basirt einerseits auf den aus der technischen Untersuchung hervorgehenden Kostenaufwand für den Bau und den Betrieb der Bahn nach den verschiedenen Direktionslinien und andererseits auf die Größe der Frequenz, bemessen nach der Bedeutung der Orte, welche in die verschiedenen Direktionslinien fallen. Wenn man auch das Interesse des großen Verkehrs bei Bahnen, welche ihm ihre Entstehung verdanken, hauptsächlich im Auge behalten muß, so darf man doch kleine Abweichungen von der geraden Linie nicht allzusehr fürchten, weil bei der großen Schnelligkeit der Bewegung auf Eisenbahnen solche Abweichungen keinen Aufenthalt von Bedeutung veranlassen. In Belgien ist man Anfangs allzusehr streng bei den geraden Linien stehen geblieben; die Erfahrung hat nunmehr gelehrt, daß kleine Abweichungen von der geraden Linie im Interesse des Ganzen liegen. Wie sehr der innere Verkehr des Landes die Frequenz der Bahn belebt, geht aus folgender Darstellung hervor, die aus officiellen Aktenstücken entnommen ist. Auf den belgischen Eisenbahnen gibt es vier verschiedene Wagen für den Transport der Personen, welche sehr verschieden tarificirt sind, für die Route von Brüssel nach Antwerpen, ungefähr zehn Stunden, nämlich Verlines zu $3\frac{1}{2}$ Fr., Diligences zu 3 Fr., Chars à banc zu 2 Fr., Waggons zu $1\frac{2}{10}$ Fr., oder auf die Stunde $9\frac{1}{10}$ fr., $8\frac{4}{10}$ fr., $5\frac{1}{10}$ fr. und $3\frac{3}{10}$ fr. Während nun auf dieser Route für die Zeit vom 4. Mai bis 31. Dezember 1836, also in 8 Monaten, im Ganzen 734,545 Personen die Eisenbahn benutzten, fuhren davon in den Verlines 12,125, in den Diligences 33,040, in den Chars à banc 175,490, und auf den Waggons 508,890 Personen, und zwar auf den Waggons fast ausschließlich Landleute und Arbeiter. Und während die Einnahme im Ganzen 734,736 Fr. betrug, gingen von den Waggons allein 365,980 Fr. ein. Ebenso interessant für die Wirkungen der Eisenbahnen auf den

innern Verkehr ist das weitere Verhältniß, wonach von der Gesamtzahl der Personen 352,714 die ganze Route von 10 Stunden, 376,831 Personen aber dieselbe nur theilweise befuhren. Um zur Entscheidung über die angemessenste Direktionslinie zu gelangen, muß zunächst die Technik ihre Aufgabe lösen, welche darin besteht, zwischen zwei gegebenen Punkten die Linie aufzusuchen, welche sowohl in Beziehung auf den Bau, als den Betrieb der Bahn, den mindesten Kostenaufwand in Anspruch nimmt, zugleich aber auch den Kostenaufwand für jene Linien zu bestimmen, welche durch die volkswirtschaftlichen Interessen an die Hand gegeben sind. Nach diesen Untersuchungen ist es die Aufgabe der Finanzen, durch Vergleichen zu ermitteln, welche Linie einerseits mit Rücksicht auf die Kosten des Baues und Betriebs der Bahn, und andererseits mit Rücksicht auf die wahrscheinliche Frequenz der verschiedenen Routen die einträglichste seyn wird. Und endlich hat die Volkswirtschaft zu untersuchen, ob die finanziell einträglichste Linie ihren Interessen entspricht, oder ob diese so sehr vorherrschend sind, daß ein finanzielles Opfer angemessen erscheint. Die vollkommene Lösung dieser drei Aufgaben ist noch nicht so weit vorbereitet, daß wir über die ganze Direktionslinie unsere Ansicht definitiv auszusprechen vermöchten. Es ist bis jetzt von Seiten der Technik in Beziehung auf die Route von Mannheim über Heidelberg bis Karlsruhe nur die Linie auf's genaueste ermittelt, welche nach den Kosten des Baues und des Betriebs der Bahn die wohlfeilste seyn soll, und in Beziehung auf die Route von Karlsruhe bis Basel ist nur eine vorläufige Untersuchung über die Linie angestellt, welche nach der gleichen Rücksicht eingehalten werden könnte. In Beziehung auf Freiburg sind besondere Untersuchungen über die Vorzüge verschiedener Linien für den Fall, daß die Bahn nicht nach Freiburg geführt werden müßte, vorgenommen worden. Wir müssen uns daher darauf beschränken, in Beziehung auf die volkswirtschaftlichen Rücksichten und die wahrscheinliche Frequenz unsere Ansichten über die Richtung, welche die Bahn einhalten sollte, in Zusammenhalt mit den muthmaßlichen Angaben der Regierungskommission über das Resultat vorzunehmender technischer Untersuchungen vorzutragen, indem wir dabei die in dem technischen Gutachten bezeichnete Linie im Auge behalten: 1) Als unzweifelhaft für die Regierung, wie für die Kommission sprechen wir aus, daß die Bahn von Mannheim über Heidelberg, Karlsruhe, Rastatt, Offenburg und Freiburg bis zur Schweizergränze bei Basel geführt werden soll. Die volkswirtschaftlichen Interessen sprechen hier zu laut, als daß das technische Bedenken, oder finanzielle Opfer ein anderes bestimmen könnten. Es wurden auch nur in Beziehung auf den Zug über Freiburg finanzielle Opfer zur Sprache gebracht, indem derselbe den Bauaufwand um 4 bis 500,000 fl., und den Aufwand für den

Betrieb um ungefähr 10,000 fl. jährlich vermehren soll. Allein der höhere Preis für den größern Weg, wenigstens für die nach und von Freiburg Reisenden, und die Vermehrung der Frequenz in Folge dieses Bahnzugs, insbesondere rücksichtlich des innern Verkehrs, wird den Mehraufwand decken. Neuere Ansichten behaupten sogar, daß der Bau über Freiburg keinen größern Aufwand in Anspruch nehmen werde, weil das Terrain günstiger sey, als weiter im Thal. In Beziehung auf die Berührung von Offenburg wurde der Wunsch geäußert, daß die Bahn näher, als das Projekt andeutet, dahin geführt werden möchte, und von Seiten der Regierungskommission wurde dies auf eine genauere Untersuchung ausgesetzt. 2) Nach Ansicht der Kommission soll Kehl durch eine Seitenbahn mit der Hauptbahn verbunden werden. Von Seiten der Regierungskommission soll es von einer weiteren Untersuchung abhängen, ob Kehl nicht in der Weise in den Zug der Hauptbahn zu bringen wäre, daß dieselbe schon früher von den Bergen ab sich nach Kehl, und von da nach Offenburg wende. Der Hauptgrund dafür ist, daß die Seitenbahn einen besondern Dienst von Kehl zur Hauptbahn erfordere, welcher die Betriebskosten wesentlich vermehren, und dem Verkehr von Straßburg nach dem Unterland, und nach dem Oberland nicht die gleichen Vortheile, wie die Hauptbahn selbst, verspreche. Uebrigens wurde zugegeben, daß die Führung der Hauptbahn über Kehl großen Terranschwierigkeiten begegne, welche den Aufwand für den Bau bedeutend höher stellen würde. Die Kommission begründet ihre Ansicht mit folgenden Bemerkungen, ohne dabei jene Gründe auszuführen, welche bei einer Veränderung des friedlichen Zustandes dem Fortbestehen der Hauptbahn, und damit der Verbindung des Oberlandes mit dem Unterlande drohen. Die Führung der Hauptbahn über Kehl erleidet durch den bedeutenden Umweg für den Verkehr zwischen dem badischen Oberland und dem Unterland, und selbst für den großen Verkehr nach und von der Schweiz bedeutendere Nachtheile, als dem Verkehr von und nach Straßburg durch die Einrichtung eines besondern Dienstes zugehen, und selbst diese können durch die Fortführung des Dienstes, namentlich im Sommer bis Baden, vielleicht beseitigt, jedenfalls aber dadurch ganz unbedeutend gemacht werden, da die Transportwagen nicht umgeladen, sondern nur im Postkutsch der Hauptbahn angehängt werden. Zudem aber ist der große Verkehr von und nach der Schweiz u. von größerer Wichtigkeit für die Interessen des Großherzogthums, als der große Verkehr durch das Rheinthal von und nach Straßburg. Dem großen Verkehr durch das Kinzigthal mit Straßburg wird aber durch die kurze Strecke von Kehl bis Offenburg noch kein wesentlicher Dienst geleistet, und wenn später einmal eine Fortsetzung der Bahn in's Kinzigthal erfolgt, so ist es für den Verkehr des Kinzigthals gleichgültig, ob Kehl durch eine Seitenbahn, oder durch die Hauptbahn mit Offenburg in Verbindung steht, weil

(Fortsetzung folgt.)

dann jedenfalls der Dienst von Kehl aus in's Kinzigthal ohne Unterbrechung fortgeführt werden wird. — Was den kleinen Verkehr mit Straßburg betrifft, so wird diesem durch eine Seitenbahn, welche bei Appenweier auf die Hauptbahn stoßt, ein besserer Dienst geleistet, als durch die Führung der Hauptbahn über Kehl, weil diese Seitenbahn am leichtesten den Verkehr aus dem Kinzigthal und aus dem Neckthal zusammen faßt, und zwar ohne beträchtlichen Umweg von Offenburg aus, zumal wenn nach dem Wunsch der Kommission die Bahn näher zu Offenburg geführt werden kann. Diese Gründe erscheinen der Kommission so gewichtig, daß sie selbst dann von ihrer Ansicht nicht abgehen zu können glaubt, wenn eine nähere Untersuchung darthun sollte, daß der Mehraufwand für den besondern Dienst der Seitenbahn von größerer Bedeutung wäre, als der Mehraufwand für den schwierigeren Bau der Hauptbahn, was jedoch noch sehr problematisch erscheint. Die Stadt Offenburg hat in einer besondern Petition den Wunsch ausgesprochen, die Seitenbahn von Kehl nicht nach Appenweier, sondern direkt nach Offenburg zu führen. Allein dagegen sprechen nicht bloß die bereits angeführten Gründe rücksichtlich des kleinen Verkehrs mit Straßburg, sondern noch der weitere des größern Kostenaufwandes für die bedeutend weitere Strecke, und insbesondere der Umstand, daß durch den hieraus folgenden bedeutenden Umweg der Verkehr des Unterlandes mit Straßburg allzusehr beeinträchtigt würde. 3) Nachdem, den vorgetragenen Ansichten gemäß, die Hauptrichtung der Bahn angegeben ist, glaubte die Kommission, daß im Uebrigen der Grundsatz angenommen werden sollte: daß die Bahn stets so nahe als thunlich dem Gebirg entlang ziehen soll, um die dort liegenden volkreichern Städte und Orte zu berühren, und die aus den Gebirgsthälern tretenden Straßen auf die angemessenste Weise aufzunehmen, wo nicht überwiegende Gründe der Finanzen, gestützt auf technische Untersuchungen, dagegen vorliegen. Die Regierungskommission erklärt sich mit diesem Satz in seiner Allgemeinheit einverstanden. Im Detailverfolg der Bahn kamen nun noch folgende Wünsche zur Sprache: 4) Die Bahn von Mannheim nach Heidelberg, welche dormalen gar keinem bedeutenden Ort nahe kommt, möchte sich entweder mehr rechts gegen Schwezingen, oder mehr links gegen Seckenheim wenden. Die Kommission sprach sich für die zweite Richtung aus, weil der Umweg über Schwezingen zu bedeutend sei, durch eine Annäherung an Seckenheim aber man auch dem Städtchen Ladenburg näher komme. Die Regierungskommission sagte deshalb eine nähere Prüfung zu. 5) Die Bahn von Heidelberg nach Karlsruhe möchte sich der nicht unbedeutenden Stadt Bruchsal nähern, und dadurch zugleich die Städte Wiesloch und Durlach, das Bad Langenbrücken und den bedeutenden Marktstecken Weingarten erfassen, so wie dem angenommenen Grundsatz gemäß dem Austritt mehrerer Straßen aus den Gebirgsthälern und aus Württemberg nahe kommen.