

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1838

73 (14.3.1838) Ausserordentliche Beilage

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

Beilage zur Karlsruher Zeitung No. 73.

Mittwoch, den 14. 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;

Von Seiten der Regierungskommission wurde bemerkt, daß diese Annäherung wegen Schwierigkeit des Terräns wohl einen Mehraufwand von 4 bis 500,000 fl. für den Bau der Bahn erfordern werde, und daß durch diese Annäherung der Wiesenwässerung der dortigen Gegend Nachtheile zugehen dürften. Uebrigens sei man zu einer näheren Untersuchung der Sache geneigt. Terränkundige Männer von Bruchsal äußerten gegen mehrere Mitglieder der Kommission, daß die Schwierigkeiten nicht von so großer Bedeutung seyn werden, daß aber durch die Annäherung an das Gebirg das Material zu den Erd- und Steinbauten bedeutend wohlfeiler bezogen werden könne; für die Wiesenwässerung sei nichts zu besorgen. Die Kommission wünscht dringend die nähere Untersuchung der Sache unter Beiziehung lokalkundiger Personen, und glaubt, daß selbst ein mäßiges Opfer der Finanzen durch volkswirthschaftliche Rücksichten gerechtfertigt werden könnte, indem der Umweg für den großen Verkehr nicht von Bedeutung seyn werde; daß aber die vermehrte Frequenz der Bahn durch die Annäherung an so bedeutende Orte, und an die Gebirgsthäler einen nicht unbeträchtlichen Mehraufwand für den Bau zu ersetzen vermag. 6) Bei dem Lauf der Bahn von Karlsruhe aufwärts, kam auch die Verührung von Ettlingen zur Sprache, als sehr wünschenswerth wegen des Städtchens an sich, wegen der daselbst entstandenen bedeutenden Fabriketablissemte und wegen der Auffassung der Straße aus dem Albthal. Allein die Kommission glaubte, aus Rücksichten für den großen Verkehr, wegen des dadurch veranlaßten bedeutenden Umwegs, und da die hohe Lage des Ortes die Betriebskosten der Bahn bedeutend steigern würde, nicht darauf eingehen zu dürfen. 7) Ein dringens-

der Wunsch wurde dahin geäußert, die Bahn möchte dem Orte Dos, von wo die Straße nach dem im Seitenthale gelegenen Baden abgeht, mehr, als die projektirte Linie zeige, sich nähern. Die Kommission hielt diese Rücksicht für den glänzenden Badeort von europäischem Ruf begründet, und die Regierungskommission sagte eine nähere Untersuchung zu. Die Zeit wird lehren, ob eine Seitenbahn nach Baden nicht angemessen erscheint, die etwa durch Pferde benutzt werden könnte. Wenn der Staat dieß nicht in seinem Interesse findet, so wird einer sich etwa bildenden Gesellschaft die Genehmigung dazu nicht verweigert werden. 8) Daß Dinglingen, der Schlüssel der im Seitenthal liegenden bedeutenden Fabrik- und Handelsstadt Lahr, durch die Bahn so nahe als möglich berührt werde, daß dieselbe sich sofort so viel möglich den an der Hauptstraße gelegenen bedeutenden Orten, namentlich aber der Stadt Emmendingen, mehr als die projektirte Linie anzeige, nähere, wird nach Angabe der technischen Mitglieder der Regierungskommission bei der noch vorzunehmenden genauen Untersuchung des Bahnzugs keine wesentlichen Schwierigkeiten haben. 9) Bei dem Zug von Freiburg aufwärts, wurde zunächst das Bedenken erhoben, daß die projektirte Linie nach Bingen und Schlatt einen allzu großen Fall haben werde, daß man durch die Annäherung an Krozingen dieses vermeiden, und zugleich den bedeutenden Orten an der Straße, so wie dem Münsterthal näher kommen werde. Die Kommission fand diese Rücksichten der nähern Untersuchung werth. 10) Das größte Bedenken aber wurde gegen die Bahnrichtung durch den istsieiner Kloss geäußert, eines theils in strategischer Beziehung, weil dieser Zug dem linken Rheinufer allzu sehr bloß gestellt ist, andertheils weil die Richtung durch die Thäler östlich des schlingener Berges durch die Verührung bedeutender Orte, namentlich der Städte Müllheim und Kandern und insbesondere, wenn dieß ausführbar ist, der Stadt Lörrach mit dem fabrikreichen Wiesenthal große Vortheile in volkswirtschaftlicher Beziehung darbietet. Die Kommission ist der Ansicht, daß die Erreichung dieser Zwecke eines bedeutenden finanziellen Opfers werth ist, und wünscht auf's Dringendste genaue Untersuchung unter Beiziehung lokalkundiger Personen und Abwägung der technischen, finan-

ziellen und volkswirtschaftlichen Rücksichten. Von Seiten des Comite's ist die Sache in technischer Beziehung zwar allerdings schon vorläufig untersucht worden, so weit die durch Anschauung der betreffenden Lokalitäten geschehen konnte; auch sind die Gründe für den Vorschlag des Bahnzugs durch den steineren Klotz in dem gedruckten Auszug des technischen Gutachtens treffend herausgehoben. Allein die Sache erscheint der Kommission von der Wichtigkeit, daß nach ihrer Ansicht durch detaillierte Nivelirungen und Berechnungen über die Kosten der verschiedenen möglichen Linien und Betriebsarten zunächst die finanzielle Differenz hergestellt, und dann diese mit den Rücksichten der wahrscheinlichen Frequenz und der volkswirtschaftlichen Vortheile auf den verschiedenen Routen verglichen werden sollte.

D. Welche Anordnungen werden in Beziehung auf die Ausführung des Baues und auf den Betrieb der Bahn zu treffen seyn? Es wird Niemand erwarten, daß wir bei dieser Frage in kritische Bemerkungen über die technische Konstruktion der Bahn, oder über die Kostenüberschläge eingehen. Soweit diese Gegenstände der Beurtheilung des Laien in der Technik hingegeben sind, haben wir bei Durchgehung der Vorlagen der Regierung nichts zu erinnern. Ob es zweckmäßig ist, daß die Schienen auf ein ununterbrochenes Lager von Quadern aufgelegt werden, oder ob steinerne oder hölzerne Pfeiler als Unterlagen, oder ob die sogenannten Holzseisenbahnen gewählt werden sollen, wissen wir nicht zu beurtheilen. Der Gesammtaufwand für eine Doppelbahn, welcher in dem gedruckten Gutachten des technischen Ausschusses des Comite's auf 17½ Millionen angegeben war, hat sich durch neue Berechnungen, besonders in Folge der gestiegenen Preise des Materials, auf 20 Millionen, mit Einschluß des Betriebskapitals, erhöht. Wir heben nur wenige Punkte heraus, die unserer Beurtheilung zustehen. 1) Die Vorlagen der Regierung handeln theils von einer einfachen Bahn, theils von einer doppelten Bahn. Mit dem Ausspruch des Comite's halten wir die Anlegung einer doppelten Bahn für keinen Gegenstand des Zweifels; sind aber auch mit ihm der Ansicht, daß der gleichzeitige vollständige Ausbau beider Schienenwege für jetzt noch nicht nöthig, und der schnellen Förderung der Sache hinderlich ist. Nach Ansicht der Kommission genügt es für jetzt, auszusprechen, daß der Grund der Bahn zu einem doppelten Schienenweg angelegt, für jetzt aber nur einer vollständig ausgebaut werden soll, und daß es der Regierung anheim gestellt werde, auf einzelnen Strecken, wo und wann das Bedürfnis es fordert, den doppelten Schienenweg ausbauen zu lassen. 2) Es ist bereits früher in diesem Bericht herausgehoben worden, wie sehr der Betrieb der Landwirtschaft dadurch gestört werden kann, daß die Eisenbahn Theile der Gemarkungen von den Dörfern abschneidet, und andere Unbequemlichkeiten für den Bau der Felder herbeiführt.

Diesem Uebelstande kann aber einerseits durch eine neue Eintheilung der Gemarkungswege, und andererseits durch eine genügende Anzahl von Uebergängen und Dohlen abgeholfen werden. Die Kommission spricht den Wunsch aus, daß an der Herstellung solcher Uebergänge nach dem wirklichen Bedürfnis durchaus nicht gespart werde. 3) Bei einem so großen Werk, wie der Bau einer Eisenbahn von Mannheim bis Basel, können unzweifelhaft bei Fertigung des Plans in allen seinen Theilen, sowie bei Ausführung des Baues nach allen Beziehungen kleine Umstände von großen Folgen in Beziehung auf Solidität, Zweckmäßigkeit oder Kostenbetrag seyn. Wir glauben nicht zu fehlen, wenn wir behaupten, daß das zahlreiche Detail bei solchen Werken erst durch die Ausführung von Bauten selbst genügend beurtheilt werden kann. Es wird daher sehr zweckmäßig seyn, wenn der von unsern Technikern zu entwerfende Plan einem fremden Techniker, der schon Eisenbahnen gebaut hat, zur Prüfung gegeben und wenn derselbe sofort auch in der ersten Zeit bei der Ausführung des Baues zu Rathe gezogen wird. Sowie es auch von großem Nutzen seyn wird, mehrere Arbeiter, die bei Eisenbahnen schon beschäftigt waren, beizurufen. Die Regierungskommission hat sich in dieser Beziehung im ähnlichen Sinne ausgesprochen. 4) Die schnelle Ausführung des Baues liegt, wie wir gesehen haben, im gelegentlichen Interesse des Landes. Es wäre eine viel zu lange Periode, wenn der Bau 10 bis 12 Jahre dauern sollte, wie im technischen Gutachten bemerkt ist. Zur möglichsten Beschleunigung nehmen wir die weitere Bemerkung des technischen Gutachtens in Anspruch: „daß außerordentliche Anstrengungen die Arbeit bedeutend beschleunigen könnten, wenn dieselbe an mehreren, nicht zu nahe liegenden Punkten der Linie zu gleicher Zeit begonnen würde.“ Die Kommission ist der Meinung, daß solche außerordentliche Anstrengungen im vorliegenden Falle wohl begründet seyn. Die Regierungskommission hat zugesagt, daß die Vorarbeiten für die ganze Bahn ohne allen Verzug unternommen, und gleich nach deren Beendigung der Bau selbst in Mannheim und an jenen Stellen, an welchen die Arbeiten wegen Schwierigkeit des Terräns voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nehmen, in der Weise begonnen werde, daß dieselben fertig sind, wenn die übrigen Theile der Bahn in ihrem successiven Fortschreiten dahin gelangen. Einer der wesentlichsten Punkte bei diesem Beginnen des Baues ist der Ankauf des ganzen dazu erforderlichen Terräns, gleich nach Festsetzung des Bahnzugs, um dasselbe dem Bauer zu entziehen, welcher eine solche Gelegenheit nicht unbenutzt vorbeilassen würde. Der Kauf wird, wo es ausführbar, am angemessensten dadurch geschehen, daß der Verkäufer vor der Hand noch die Benutzung erhält. 5) Ob der Betrieb der Bahn vom Staate besorgt, oder in Privathände gegeben werden soll, ist eine Frage, die erst in späterer Zeit der Erörterung unterworfen zu wer-

den braucht. Bis zum Ausbau der Bahn wird dieselbe wohl vom Staat besorgt werden müssen, und die dabei gesammelten Erfahrungen werden dann bei Erörterung jener Frage entscheidend seyn. 6) In den Vorlagen der Regierung ist nichts erwähnt von dem Tarif, der auf der Eisenbahn eingehalten werden soll, wahrscheinlich aus dem Grunde, weil bis zum nächsten Landtage, der im Anfang des nächsten Jahres beginnt, noch keine bedeutende Bahnstrecke befahren werden kann. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß dieser Tarif, der den Ertrag eines so großen Theils des Staatsvermögens regulirt, der von so großer Wichtigkeit für die Interessen des Landes ist, als Gegenstand der Gesetzgebung betrachtet werden muß. Die Kommission ist ebenfalls der Ansicht, daß dieser Gegenstand bis zum nächsten Landtage ausgesetzt bleiben kann, da ohnehin auch der nächste Landtag neue Summen für die Fortsetzung des Baues zu bewilligen hat. 7) Die Verfassung sagt zwar schon, daß den Ständen über die Verwendung aller verwilligten Gelder Nachweisungen gegeben werden sollen. Allein bei der Größe und hohen Wichtigkeit der hier in Frage liegenden Ausgaben, und insbesondere, weil die gewöhnlichen Nachweisungen stets eine Zeitperiode betreffen, die volle zwei Jahre von dem Anfange eines jeden Landtages zurücksteht, glaubte die Kommission in Antrag bringen zu dürfen, daß, abgesehen von den fraglichen allgemeinen Nachweisungen, ein vorläufiger ganz detaillirter Rechenschaftsbericht über die Fortschritte der Bahn, über die Kosten der Arbeiten, und über den Ertrag der Einnahmen jedem Landtage für die Periode bis zum Beginne desselben vorgelegt werde. Doch wird dieser Gegenstand, soweit er die Einnahmen betrifft, bis zum nächsten Landtage ausgesetzt bleiben können.

E. Wird die Bahn den Bauunternehmern von ökonomischem Nutzen seyn? Es wurde bereits bemerkt, daß die Kommission der Beantwortung dieser Frage nicht bedarf, um sich für die Proposition der Regierung zu entscheiden; auch ist sie der Ansicht, daß bei der großen Mangelhaftigkeit der von der Regierung gesammelten Notizen über den dermaligen Verkehr, und bei der stets höchst problematisch bleibenden Schätzung der Vermehrung des Verkehrs, jede Berechnung über die Erträglichkeit der Bahn ohne genügende Basis erscheint. Allein wir glauben doch aus den ausführlichen Betrachtungen des Comites in dieser Beziehung auch jene Seite hervorheben zu müssen, welche ein günstigeres Resultat erwarten läßt, da die Schlußbetrachtung des Comites den Gegnern der Sache Waffen in die Hände gegeben, und die für die Finanzkräfte Besorgten betrübt hat. Das Comite geht bei seiner Schlußbetrachtung von der Unterstellung aus, daß die Baukosten 17 1/2 Millionen betragen, daß eine Last von 60,000 fl. jährlich Entschädigung an die Post abgegeben werden muß, daß der Preis der Steinkohlen auf 54 fr., und der Cokes

auf 1 fl. 21 fr. per Zentner stehen bleibe, daß der Tarif im Durchschnitt für die ganze Bahnstrecke von 55 1/2 Stunden für einen Reisenden auf 10 fl., und für einen Zentner Waaren auf 1 fl. gestellt werde, und daß eine Kapitalrente von 4 % bezogen werden soll; und berechnet dann nach dieser Unterstellung das Erforderniß an Reisenden auf 81,000, Personen und an Waaren auf 300,000 Zentner für die ganze Bahnlänge. Es ist begreiflich, daß dieses Erforderniß sich ändert, sowie die Unterstellung in den einzelnen Factoren sich ändern. Betrachten wir daher dieses etwas näher. Wenn man auch der entschiedenen Meinung ist, daß die Ausführung einer Doppelbahn nothwendig werde, so soll vorerst doch nur eine einfache Bahn zur Vollendung kommen, um möglichst schnell fertig zu werden. Sollte sich dann nach Fertigstellung der einfachen Bahn gegen Erwarten zeigen, daß der Verkehr so unbedeutend ist, daß er einer doppelten Bahn nicht bedarf, so kann dann die Ausführung einer solchen unterbleiben. Vorerst hat man daher auch nur den Aufwand für eine einfache Bahn mit 13 Millionen in Anrechnung zu bringen. Die Entschädigungsrente der Post zu 60,000 fl. können wir als eine gerechte Last der Eisenbahnverwaltung nicht betrachten; sie kann als ein Verlust an den Staatseinkünften angesehen werden, welcher schon durch die Ersparniß an den jährlichen Chausseebaukosten, die zu 50,000 fl. angenommen sind, ausgeglichen wird. Der Preis der Steinkohlen wird bedeutend geringer sich stellen, wenn die Eisenbahn von Saarbrücken an den Rhein gebaut seyn wird, da der Zentner dann für höchstens 30 fr. an den Rhein geliefert wird. Der Tarif, im Durchschnittsatz zu 10 fl. für die Person und 1 fl. für den Zentner, scheint für eine möglichst glückliche Ausbeutung der Bahn eher zu hoch als zu nieder gestellt; allein wenn man bloß beabsichtigt, die dermalen auf der Route von Mannheim nach Basel in Lohnequipagen Reisenden zu gewinnen, so kann auch ein bedeutend höherer Preis festgesetzt werden, weil die Schnelligkeit und Bequemlichkeit der Reise diese dennoch anziehen wird. Die Kapitalrente von vier Prozent ist höher, als der Zinsfuß, um welchen Baden Anlehen machen kann. Und da jeden Falls anzunehmen ist, daß die Zukunft die Frequenz der Bahn steigert, wenn man auch bei den Voransberechnungen bei der dermaligen Frequenz stehen bleiben will, so kann man sich vor der Hand mit einer Rente von 3 1/2 Prozent begnügen. Wird die Verminderung des Bankapitals und der Abzug der Postentschädigung allein in Rechnung gezogen, so mindert sich nach Verhältniß des verminderten Kapitalbetrags das Erforderniß zur Deckung einer Rente von 4 Prozent schon auf 52,600 Personen, und auf 200,000 Zentner Güter, und zur Deckung einer Rente von 3 1/2 Prozent sind nur 41,000 Personen und 200,000 Zentner nöthig. Setzt man nun auch noch den Durchschnittsatz des Tarifs von 10 fl. auf 15 fl. hinauf, was immer

noch niedriger als die Eilwagentare zu 18 fl. 23 fr. ist, so ist das Erforderniß zur Deckung einer Rente von $3\frac{1}{2}$ Prozent nur noch 20,500 Personen, und 200,000 Zentner Waaren. Dieses Erforderniß ist bedeutend geringer, als derjenige Theil der gegenwärtigen Frequenz auf den Straßen zwischen Mannheim und Basel, welcher nach dem Inhalt des Comiteberichtes, ohne Rücksicht auf die zu erwartende Vermehrung, von der Eisenbahn angezogen werden wird. Und auch ohne Steigerung des vom Comite angenommenen Durchschnittsages des Tarifs wird das zu 41,000 Personen und 200,000 Zentner berechnete Erforderniß auf der untern Bahnstrecke durch denjenigen Theil der gegenwärtigen Frequenz der Straßen zwischen Mannheim und Offenburg, welcher nach dem Bericht des Comite, mit einer Berichtigung durch neuere Thatsachen, von der Eisenbahn angezogen werden wird, übertroffen. Derjenige Theil der gegenwärtigen Frequenz, welcher durch die Eisenbahn angezogen werden wird, beträgt nämlich nach Ansicht des Comite's für die untere Bahnstrecke 36 bis 44,000 Reisende, und für die obere Bahnstrecke 15,000 Reisende, und für die ganze Bahn 200,000 Zentner Waaren. In einem der Kommission übergebenen Nachtrag zu dem Comitebericht betrug im Jahr 1835 die Frequenz der Reisenden auf den Eilwagen 34,600 Personen, während sie im Bericht selbst, nach dem Ergebnis eines frühern Jahrs, auf 29,700 angegeben ist; und diese Vermehrung nach dem gleichen Grundsatz wie im Bericht auf die ganze Route reduziert, ergibt eine Vermehrung der Frequenz von 1,600 Personen. Ferner ist im Bericht des Comites die Zahl der mit den Dampfschiffen zu Mannheim zu Thal angekommenen, zu Berg abgefahrenen, und an Mannheim vorübergefahrenen Personen nach früheren Jahren auf 6,300 angegeben, während sie in neuester Zeit zu 12,000 Personen angegeben wird, was, die Länge der Reise zur Hälfte der untern Route angenommen, die Frequenz der untern Route um 6,000 Personen vermehrt. Nach dieser Berichtigung stellt sich die dermalige Frequenz der Reisenden auf der untern Bahnstrecke zu 45,600 bis 51,600 Personen, und auf der obern Bahnstrecke auf 16,800 Personen heraus, und da man beide Strecken für gleich lang annehmen kann, so beträgt die dermalige Frequenz für die ganze Bahnlänge 34,000 Personen und 200,000 Zentner. Wenn nun schon durch die bisherigen Vergleichen aus den eigenen Vorderfassen des Comites die von demselben ausgesprochene Schlußbetrachtung über einen nicht genügenden Ertrag des Eisenbahnunternehmens nach der dermaligen Frequenz nicht mehr in dem angegebenen Maß begründet erscheint, so geschieht dieß noch mehr durch folgende, vom Comite ebenfalls ange deuteten Bemerkungen: 1) Bei den Berechnungen, des Comites über die dermalige Frequenz auf den Straßen von Mannheim bis Basel wurden nur jene Personen berücksichtigt, welche mit den Eilwagen, mit Extraposten, mit Handes-

ren und mit den Dampfschiffen reisten, nicht aber jene, welche mit eigenen Gefährten, mit Wägelein und Wagen reisten, so wie nicht die Fußreisenden. Wie sehr aber die Eisenbahnen von den untern Klassen Reisender frequentirt werden, dürfte aus den Notizen über die belgischen Bahnen zu entnehmen sein. Dort führen, wie schon früher bemerkt, in acht Monaten auf der Bahn zwischen Brüssel und Antwerpen im Ganzen 734,736 Personen, theils die ganze Linie, theils nur einzelne Strecken, und davon benutzten nur 118,313 die zwei ersten Plätze, alle andern die zwei letzten Plätze, und zwar 365,980 die Waggon's. 2) Bei den obigen Angaben über die wahrscheinliche Benutzung der Eisenbahn, soweit sie aus der dermaligen Frequenz der Straßen des Rheinthal's zu erwarten ist, wurde noch nicht in Rechnung gezogen, daß die Erfahrung in überraschenden Beispielen bewiesen hat, wie sehr jede Erleichterung des Verkehrs die Frequenz an Reisenden und Waaren vermehrt. Die zweite, dritte und mehrfache Vervielfältigung des Personenverkehrs ist die gewöhnliche Erscheinung bei den bestehenden Eisenbahnen. 3) Eine Vergleichung der für unsere Eisenbahn zu erwartenden Frequenz mit der Frequenz auf Eisenbahnen, die nur auf kurzen Strecken zwei große Städte verbinden, die in besonders lebhaftem Verkehr mit einander stehen, ist freilich in Beziehung auf den Personenverkehr nicht zulässig, allein für den Waarenverkehr werden kurze Strecken nur wenig benutzt, weil die Vervielfältigung des Auf- und Abladens die Vortheile der Eisenbahnen vernichtet. Je größer dagegen die Eisenbahn ist, desto mehr wird der Waarenverkehr sich ihr zuwenden. 4) Auch ist eine Vergleichung mit Eisenbahnen, welche Länder von dichter Bevölkerung durchziehen, zugleich große Städte verbinden, und von Seeplätzen ausgehen, nicht zulässig, doch darf man das obere Rheinthal auch nicht allzusehr zurücksetzen. Was namentlich das wichtigste Moment der Frequenz, die Dichtigkeit der Bevölkerung betrifft, so giebt sie im Rheinthal, von Mannheim bis Basel, der Durchschnittsbevölkerung von Belgien nicht viel nach. Diese wird zu 7,150 Menschen auf eine Quadratmeile angegeben, und berechnet sich von den 29 Aemtern, welche ihre Amtsiße im Rheinthal haben, denen aber noch bedeutende Theile des Gebirgs zugetheilt sind, auf 5,912 Menschen. Mit diesen Betrachtungen wollte die Kommission nicht die Sicherheit eines genügenden Ertrags unserer Eisenbahn darthun. Sie wiederholt, daß auf die mangelhaften Materialien hin keine genügende Berechnung basirt werden kann. Sie wollte nur zeigen, daß das Comite, welches in seinem Berichte die Modifikation der Unterstellungen angedeutet hat, mit Rücksicht auf den Zufluß der Fußreisenden und auf die Vermehrung der Frequenz, welche ebenfalls von ihm erwartet wird, auf eine andere Schlußbetrachtung gekommen wäre, wenn damals schon die Modifikation der Unterstellungen so begründet gewesen wäre, wie jetzt.

(Schluß folgt.)