

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1838

74 (15.3.1838) Ausserordentliche Beilage

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

Beilage zur Karlsruher Zeitung No. 74.

Donnerstag, den 15. März 1838.

B a d e n.

Landtagsverhandlungen.

Schluß 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:

Schließlich gehen wir nun zur Beurtheilung des Gesetzentwurfs, und zur Stellung unserer Anträge über. In dem Vortrag des Herrn Ministers ist ausgesprochen, daß alle Bestimmungen über die Richtung der Bahn, über die Art und Weise der Bauführung, über die Konstruktion der einzelnen Theile, über die Zeit zum Beginn und Vollendung der Arbeit, sowie über die Priorität im Bau der einzelnen Bahnstrecken der Regierung überlassen werden müssen, und daß nur die Frage, ob das Unternehmen auf Staatskosten in's Werk zu setzen, oder einer Aktiengesellschaft zu übertragen ist, — Gegenstand der Gesetzgebung seyn könne. So sehr auch die Kommission die Ansicht theilt, daß alles Detail, insbesondere aber alle technischen Fragen der Beurtheilung der Regierung, dem Vollzug überlassen werden müssen; so hält sie doch der hohen Wichtigkeit der Sache wegen für nöthig, daß einige Hauptbestimmungen, einige Grundsätze über den Vollzug des Details in das Gesetz aufgenommen werden. Sie glaubt, daß die Regierung allzuviel begehre, wenn ihr bloß im Allgemeinen, ohne nähere Bezeichnung, die Ermächtigung zur Bornahme des Baues einer Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizergränze auf Staatskosten ertheilt werden soll. Unter Beziehung auf die Ausführung in ihrem Bericht glaubt die Kommission, daß der Artikel 1 des vorgelegten Entwurfs durch folgende Bestimmungen ergänzt werden müsse: „Art. 1. Von Mannheim über Heidelberg, Karlsruhe, Nastatt, Offenburg und Freiburg bis zur Schweizergränze bei Basel wird eine Eisenbahn erbaut. Kehl wird durch eine Seitenbahn mit der Hauptbahn verbunden. Zwischen den genannten Orten an der Hauptbahn soll dieselbe möglichst nahe dem Gebirg, mit besonderer Rücksicht auf die Ausmündungen von Sei-

tenstraßen, an den dort liegenden volkreichen Orten hingeführt werden, wo nicht überwiegende Gründe eine Ausnahme rechtfertigen. Art. 2. Der Bau wird auf Staatskosten ausgeführt. Ueber die Fortschritte der Bahn, und über die Kosten der Arbeiten wird jedem Landtage eine besondere Nachweisung vorgelegt, die enthält, was bis zu dem Zeitpunkt der Zusammenkunft der Stände geschehen ist, und in der nächsten Budgetperiode geschehen soll. Art. 3. Der Fahrdamm der Bahn wird zu einem doppelten Schienenweg angelegt, für jetzt aber wird nur ein Schienenweg vollständig ausgebaut. Der Regierung wird überlassen, auf einzelnen Strecken, wo und wann das Bedürfnis es fordert, den doppelten Schienenweg ausbauen zu lassen. Art. 4. Die zur Ausmittlung des Bahnzugs erforderlichen Vorarbeiten werden sogleich für die ganze Bahnlänge vorgenommen, und sofort wird der Bau selbst in Mannheim und an jenen Punkten der Bahnlinie, deren Ausführung voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nehmen, namentlich in Freiburg und am schliengener Berg angefangen. Gleich nach endgültiger Festsetzung des Bahnzugs wird das dazu erforderliche Terrain für die ganze Linie angekauft. Zu Art. 1. Die Richtung der Bahn ist von zu großem Einfluß auf die volkswirtschaftlichen und finanziellen Folgen des Unternehmens, als daß nicht wenigstens die Hauptpunkte derselben und der Hauptgrundsatz für die zwischen denselben einzuhaltende Linie gesetzlich festgestellt werden sollte. Dabei versteht es sich von selbst, daß der Ausdruck „über Heidelberg, Karlsruhe etc.“ nicht gerade heißen soll durch die betreffenden Städte, sondern daß auch ganz nahe vorbei darunter begriffen ist. Zu Art. 2. Zur größern Sicherheit über die richtige Verwendung der großen Summen, und zugleich zur nähern Beurtheilung, ob die Richtung der Bahn so geführt wurde, wie die gesetzlichen Bestimmungen es vorschreiben, und die Interessen des Landes es wünschenswerth machen, und weil der Vorschlag nach Form und Zeit von den gewöhnlichen Nachweisungen abweicht, erscheint die gesetzliche Festsetzung über die Vorlage eines detaillirten Rechenschaftsberichts höchst wünschenswerth. Die Weglassung des zweiten Absatzes des Art. 1 des Regierungsentwurfs ist bereits im Bericht (B.) begründet, erscheint aber auch

als sich von selbst verstehend, weggelassen werden zu können. Zu Art. 3. Die gesetzliche Festsetzung dieser Bestimmungen erscheint dadurch geboten, daß von der Ausführung oder Unterlassung eines doppelten Schienenwegs Millionen abhängen. Zu Art. 4. Durch die Aufnahme dieser Bestimmungen in das Gesetz soll der entschiedene Wille ausgesprochen werden, daß die Bahn bis Basel fortgebaut wird. — Abgesehen von diesen gesetzlichen Bestimmungen hält die Kommission verschiedene, in dem Bericht ausgesprochene Ansichten und Wünsche von solcher Wichtigkeit, daß sie beantragt, dieselben in Form der Bitte in eine Adresse an Se. Königl. Hoheit den Großherzog aufzunehmen: 1) die Bitte zur nähern Untersuchung der im Abschnitt III e. Zfr. 1 wegen Offenburg, Zfr. 4, 5, 7, 8, 9 u. 10 des Berichts ausgesprochenen

Wünsche über die Richtung der Bahn, und 2) die Bitte um genaue Untersuchung, auf welche Weise den großen Nachtheilen, welche dem südöstlichen Theil des Großherzogthums durch die Erbauung der Eisenbahn von Mannheim bis Basel drohen, abgeholfen werden kann. Meine Herren! Es gereicht mir zum besondern Vergnügen, Ihnen das große Werk nach dem Vorschlag der Regierung, auf den einstimmigen Antrag der Kommission, zur Genehmigung empfehlen zu dürfen. Vollenden Sie, durch Ihre Zustimmung, was die Regierung begonnen. Sie beschließen ein Werk, das als gewichtiger Theil des großen Ganzen, eines in nahe Aussicht gestellten Eisenbahnsystems von Mitteleuropa, die Völker in einem Maße beglücken wird, wie noch keine Erfindung des menschlichen Geistes gethan hat.

S c h e m a

der badischen Hauptstraßen, als Theile der Handelsrouten von Mitteleuropa.

I. Badische Straße von Basel nach Frankfurt und Mainz.

Erste Route, von: Marseille
Genf } über Basel, rechtes Rheinufer, Frankfurt nach . . } Cassel, Hansestädte,
Leipzig, Berlin.

Konkurrenzstraßen sind: das linke Rheinufer, die französischen Kanäle, der Rhein.

Zweite Route, von: Genua
Mailand } über den Gotthard, Basel, rechtes Rheinufer, Mainz, Köln nach } Holland,
Belgien,
England.

Konkurrenzstraßen sind: über den Splügen und Bernhardin, Zürich, Kinzigthal.
" " " " " Bodensee, Kinzigthal.
" " " " " Bodensee, Heilbronn.

II. Badische Straße vom Bodensee, von Schaffhausen und Zürich durch das Kinzigthal.

Erste Route, von: Genua
Mailand } über den Splügen oder Bernhardin, Zürich oder Bodensee, Kinzig- } Holland,
thal, Mainz nach } Belgien,
England.

Konkurrenzstraßen sind: die obengenannte über den Gotthard und Basel, die württembergischen Straßen über Heilbronn.

Zweite Route, von: Triest
Venedig } durch Tyrol über den Adlerberg, Bodensee, Kinzigthal, Mainz } Holland,
Köln nach } Belgien,
England.

Konkurrenzstraßen sind: die württembergischen Straßen über Heilbronn.

Dritte Route, von: Triest
Venedig } durch Tyrol, Bodensee, Kinzigthal, Straßburg nach Paris und Havre.

Konkurrenzstraßen sind: das Rheinthal über Basel.

Vierte Route: Ostliche Schweiz, durch's Kinzigthal über Straßburg nach Paris und Havre.

Konkurrenzstraßen sind: das Rheinthal über Basel, Straße über Zürich und Basel.

III. Badische Straßen vom Bodensee und von Ulm nach Basel.

Erste Route: Ostliche Schweiz
Tyrol } über den Bodensee, Schaffhausen, Basel nach dem nördlichen Frankreich.

Konkurrenzstraßen sind: das Kinzigthal und die Schweizerstraßen.

Zweite Route: Donauländer
Böhmen } über Ulm oder den Bodensee, Basel nach . . } dem südlichen Frankreich,
westlichen Schweiz.

Konkurrenzstraßen: die Schweizerstraßen.