

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Landtags-Zeitung. 1833-1846 1842

Beilage zur Landtags-Zeitung

Beilage zur Landtags-Zeitung.

Commissions-Bericht

über

die der zweiten Kammer in ihrer zehnten öffentlichen Sitzung vom 10. Juni d. J. von der Großherzoglichen Regierung vorgelegten Nachweisungen, den Bau der Eisenbahn betreffend.

Erstattet von dem Abgeordneten Bader.

Die vorige Kammer hat in ihrer 29. Sitzung vom 27. Juli 1841 beschlossen, die Großherzogliche Regierung zu bitten, künftig den Ständen, der ausdrücklichen Bestimmung des Gesetzes vom Jahre 1838 gemäß, eine besondere Vorlage machen zu wollen, die nicht nur enthält, was bis zu dem Zeitpunkte der Zusammenkunft der Stände geschehen ist, sondern auch, was in der nächsten Budget-Periode geschehen soll. Dieser Bitte, welcher auch die erste Kammer beigetreten, ist nun durch die in der Ueberschrift erwähnte Vorlage entsprochen worden.

Die zur Berathung dieser Vorlage bestellte Commission hat mich beauftragt, Ihnen, meine Herren, das Resultat ihrer Berathungen vorzutragen.

Nach dem Inhalte der gemachten Vorlagen wurde seit dem Frühjahr 1841 bis dahin die Bahnstrecke von Heidelberg bis Karlsruhe beinahe vollendet, und auf der ganzen Linie, von hier bis Offenburg und Kehl, sind die Arbeiten jetzt schon so weit vorgerückt, daß sie im Spätjahre 1843 ebenfalls zu Vollendung kommen werden. Es werden also in einem Zeitraume von ungefähr zwei und ein halb Jahren etwas über 30 Stunden Wegs gebaut. Daraus werden Sie, meine Herren, mit Vergnügen entnehmen, daß man die Sache in neuester Zeit mit mehr Ernst angegriffen habe, als dieses früher der Fall war, und daß endlich das Unternehmen auf eine Weise befördert wird, wie es die Verhältnisse schon früher dringend erheischten, und wie es die Kammer von jeher gewünscht hat. Möge nur mit gleichem Eifer und gleicher Thätigkeit fortgeföhren werden, bis das Unternehmen zur gänzlichen Vollendung gebracht ist. Es ist dieses um so nothwendiger, als der rasche Fortschritt, den der Eisenbahnbau in einigen deutschen Ländern bereits gemacht hat, und die Maasnahmen, welche andere deutsche Länder in dieser Beziehung in der neuesten Zeit ergriffen haben, die freudige Aussicht gewähren, daß das Eisenbahnnetz, welches die Deutschen unter sich enge verbinden, und sie auch mit den angrenzenden Ländern in nahe Berührung bringen wird, in nicht langer Zeit gänzlich hergestellt sein wird.

Daß die ganze Bahn bis an die Schweizergrenze auf Staatskosten, wie dieses im Jahre 1838 beschlossen wurde, gebaut werde, unterliegt keiner Frage mehr. Die hie und da wieder aufgetauchte Meinung, daß ein

Theil davon in Privathände überlassen werden solle, wird niemals die Zustimmung der Kammer erhalten. Es wäre auch um so ungeeigneter, den in dieser Beziehung von Anfang an gewählten Weg zu verlassen, als Erfahrungen, die anderwärts später gemacht wurden, uns die Belehrung geben, daß der von uns gewählte Weg der richtige sei, um sicher zum vorgesteckten Ziele zu gelangen. Es ist wiederholt vorgekommen, daß der Bau von Bahnen, der bereits an Privatunternehmer überlassen war, aber in ihren Händen keinen Fortgang fand, wieder auf Staatskosten übernommen werden mußte. Nach in öffentlichen Blättern enthaltenen Zusammenstellungen werden in Deutschland, mit Einschluß von Oestreich, im Laufe von wenigen Jahren nicht weniger als 344 Meilen Eisenwege mit einem Kostenaufwand von ungefähr 166 Millionen Gulden auf Staatskosten gebaut.

Nach diesen wenigen Bemerkungen gehen wir zu den vorliegenden beiden Fragen über:

I. Was ist seit der letzten Nachweisung bis zum Zeitpunkte der Zusammenberufung der Stände geschehen?

Die der vorigen Kammer vorgelegte Nachweisung reichte bis zum 1. April 1841; die gegenwärtige geht von da bis zum 1. April 1842; sie umfaßt also gerade ein Jahr.

Aus der unter Ziffer 1 der Vorlage angefügten Uebersicht ersehen Sie, daß bis zum 1. April 1842 im Ganzen 3,126,165 fl. 48 fr. auf den Eisenbahnbau verwendet wurden.

Die Tabellen 2, 3 und 4 enthalten eine besondere Nachweisung darüber, was von dieser Summe an Bahn- und Stations-Baufkosten bis dahin auf jede einzelne Sektion verwendet und welche Transportmaterialien angeschafft wurden.

Bei Vergleichung der Nachweisung Ziffer 1 mit der des Jahres 1841 ergibt sich, daß vom 1. April 1841 bis 1. April 1842 die Summe von 1,792,820 fl. 14 fr. verwendet wurde, nämlich:

Titel I. Lasten der Einnahmen und Vorbereitungskosten	2,878 fl. 18 fr.
„ II. Baukosten der Bahn	1,466,634 „ 8 „
„ III. Baukosten der Stationen	205,608 „ 23 „
„ IV. Anschaffung des Betriebsmaterials	76,987 „ 32 „
„ V. Verwaltungskosten	40,761 „ 53 „
	<hr/>
	1,792,870 fl. 14 fr.

Die Hauptverwendungen geschähen auf die Sectionen II. III. VII. und XIII., welche zunächst ausgebaut werden sollen.

Da diese Nachweisungen uns keinen Anlaß zu weiteren Bemerkungen geben, wenden wir uns gleich zur zweiten Frage:

II. Was soll in der laufenden Budget-Periode geschehen?

Nach dem Voranschlag Seite 22 sollen in den Jahren 1843 und 1844 6,322,399 fl. verwendet werden.

Diese Summe besteht aus folgenden einzelnen Positionen:

§. 1. Herstellung des Wohngebäudes für den Stationsvorstand auf den Bahnhöfen zu Mannheim und Heidelberg nebst Einrichtungen daselbst zur Verbindung der Post mit der Eisenbahnverwaltung 60,000 fl.

Diese Summe soll, wie die Großherzogliche Regierung in ihrer Vorlage sagt, nur im Allgemeinen für das eintretende Bedürfniß sorgen, da vor der Hand, so lange die Verhältnisse der Badischen zur Main-Neckarbahn nicht vollkommen geordnet sind, nicht bestimmt werden könne, wo und welche Einrichtungen zu treffen sein werden.

Wie Sie wissen, meine Herren, so wurde im Jahre 1838 mit dem Großherzogthum Hessen und der freien Stadt Frankfurt ein Vertrag abgeschlossen, wornach die Großherzoglich hessische Regierung es übernommen hat, eine Actien-Gesellschaft zu bilden, durch welche eine Eisenbahn von Mannheim bis Frankfurt gebaut werden solle.

Die Großherzoglich Badische Regierung und die freie Stadt Frankfurt erklärten sich bereit von ihrer Seite dieser Gesellschaft der Hessischen gleichförmige Concessionen mit Gestattung der Anwendung der Expropriationsgesetze zu ertheilen, in so ferne nicht Abweichungen davon durch specielle Landesgesetze oder Lokalverhältnisse nothwendig erscheinen.

Bis dahin ist nun nichts geschehen.

Da diese Bahnstrecke unsere Verbindung mit dem Norden von Deutschland, mit Holland, Belgien u. s. w. durch Anschließen an die diese Länder durchziehenden Bahnen herzustellen bestimmt ist, und der Bau der Eisenbahnen, welche uns diese weit ausgedehnte Verbindung in Aussicht stellt, theils vollendet, theils im raschen Fortschreiten begriffen ist, so ist die baldige Herstellung derselben ein dringendes Bedürfnis für uns, wenn anders der Zweck des Baues unserer Bahn überhaupt erreicht werden soll. Es ist demnach sehr zu wünschen, daß die Großherzogliche Regierung die Herstellung dieser Verbindungsbahn, gestützt auf den vorliegenden Staatsvertrag, mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln angelegentlichst betreiben möge.

§. 2. Ausbau der Section II. von Heidelberg bis Bruchsal 512,399 fl.

Hier, wie bei den folgenden Positionen, ist der früher gefertigte Kostenüberschlag, Beilage VIII. IX. und X. der ersten Geschäfts-Nachweisung, zu Grunde gelegt. Dieser Kostenüberschlag muß natürlich in so lange maßgebend bleiben, bis die Erfahrung Mittel an die Hand gegeben hat, ihn einer, das Detail durchdringenden, Revision zu unterstellen, was, der Erklärung der Großherzoglichen Regierung gemäß, nach Vollendung eines größern Bahntheils geschehen soll.

Der Ueberschlag für die Section I. betrug 889,894 fl. 39 fr.

Verwendet wurden auf den Bau derselben 801,030 „ 16 „

Es ergibt sich also ein Minderaufwand von 88,864 fl. 23 fr.

Der Betrag dieses Minderaufwands wird bei den folgenden Sectionen noch bedeutend größer; denn wie Sie aus der zweiten Geschäfts-Nachweisung S. 11—13 ersehen, hat die Bauverwaltung durch Beobachtung der Bahn während des Betriebs untersuchen lassen, ob nicht unbeschadet der Solidität, Modifikationen im Interesse der Deconomie eintreten könnten?

Das Resultat davon war, daß sie nebst mehreren technischen Verbesserungen, welche auf den Kostenpunkt keinen Einfluß haben, mehrere Abänderungen im Bahn-Constructions-system anordnen konnte, welche auf die badische Stunde einfacher Bahn, eine Ersparnis von 13,900 fl. zur Folge haben. Hätten diese Abänderungen schon bei der I. Section statt finden können, so würde sich die Summe des Minderaufwandes um 56,233 fl. vermehrt, somit dieselbe im Ganzen sich auf 145,097 fl. 23 fr. gestellt haben.

Der entsprechende Betrag des in Folge des abgeänderten Constructions-systems eintretenden Ersparnisses wird nun hier, wie bei allen folgenden Positionen für den Bahnbau von dem frühern Ueberschlage in Abzug gebracht.

Ebenso wird auch der in denselben aufgenommene Reservefonds davon abgeschlagen, weil die bisherige Erfahrung gezeigt hat, daß derselbe nicht nothwendig ist.

Wo statt der früher proponirten Linie eine andere gewählt wurde, mußte natürlich für den neuen Theil der Linie auch ein neuer Kostenüberschlag gefertigt und der frühere darnach berichtigt werden. So kommen bei der bevorstehenden Position nach der Begründung derselben Seite 24: 27,163 fl. von dem früheren Ueberschlage abzurechnen, weil die neue der Bergstraße näher gerückte Linie um diesen Betrag weniger kostet, als die frühere.

Zur leichtern Verständlichkeit der Begründung dieser, so wie folgender Positionen müssen wir noch Folgendes bemerken:

In den Kostenüberschlag über den Bau der Stationsplätze Beilage IX. der ersten Geschäfts-Nachweisung sind die betreffenden Beträge

- §. 49. für Unterbau in den Stationen;
 §. 50. für Schienenlager in den Stationen;
 §. 51. für Schienen und deren Befestigung in den Stationen
 aufgenommen.

Da es nun nicht leicht ausführbar war, die Kosten für die innerhalb der Stationen liegenden Bahntheile besonders zu verrechnen, so wurden die dafür bei den Stationen in Anschlag genommenen Summen auf den Kostenüberschlag der Bahn selbst übertragen.

Der Bau der hier in Frage befindlichen Bahnstrecke ist so weit vorgerückt, daß es thunlich sein würde, dieselbe bis zum Monate Oktober so weit herzustellen, daß sie in Dienst treten könnte. Die Großherzogliche Regierung glaubt aber, daß hinreichende Gründe vorliegen, dieses nicht zu thun. Sie glaubt, daß einerseits der abgesonderte Betrieb zwischen Bruchsal und Heidelberg bei seinem Beginne während der Wintermonate sicherlich mit finanziellem Nachtheile verbunden sein werde, während es auf der andern Seite vortheilhaft sein könne, wenn der Bahndamm an jenen Stellen, wo hohe Aufschüttungen zugleich durch sumpfiges Terrain laufen, noch einen Winter ausgefetzt bleibe, bevor er mit dem Schienenlager bedeckt werde. Wir können dieser Ansicht nicht unbedingt beipflichten. Wir glauben nämlich, daß, wenn diese Bahnstrecke bis zum Monate Oktober so hergestellt werden kann, daß man sie ohne Gefahr befahren kann, sie auch wirklich gleich in Betrieb gesetzt werden sollte.

Ein bedeutender finanzieller Nachtheil wird bei dem Betriebe kaum zu besorgen sein. Die Fahrten von Heidelberg nach Mannheim folgen in den Wintermonaten nicht so rasch auf einander, daß nicht in den Zwischenräumen, während welcher die Maschine doch, wenigstens theilweise, geheizt werden muß, ein oder zweimal des Tages nach Bruchsal gefahren werden könnte, was also unter diesen Umständen mit verminderten Kostenaufwande geschehen könnte. Dann glauben wir, daß besonders bei'm Mangel von eingeübtem Dienstpersonale der Dienst weit leichter und sicherer eingerichtet und geordnet werden kann, wenn eine Strecke nach der andern in Betrieb gesetzt wird, als wenn derselbe auf einer Linie von größerem Umfange auf einmal in's Leben gerufen werden soll.

Endlich sollte man, und dieses ist das Hauptmotiv für unsere Ansicht — einem reichbevölkerten Landesbezirke die Vortheile des schnellern und erleichterten Verkehrs nicht länger vorenthalten, wenn man sie ihm, wie hier ohne besondere Opfer, früher zuwenden kann.

§. 3. Ausbau der Section von Bruchsal bis Karlsruhe 693,695 fl.

Wie Sie, meine Herren, aus der Vorlage der Großherzoglichen Regierung ersehen, waren auch auf dieser Bahnstrecke zur Zeit der Vorlage die Erdarbeiten in vollem Gange, die Uebergangswerke im vollen Bau begriffen, und zum Theil schon vollendet, die Zurichtung des Schwellenholzes fertig, und alle übrigen Arbeiten im erwünschten Fortgang. Die diesen Arbeiten äußerst günstige Witterung der letzten Monate hat gewiß ihr Voranschreiten sehr befördert, und es wird demnach keinem Anstande unterliegen, daß auch dieser Bahntheil in den besten gleich mit dem Eintritte des nächsten Frühjahrs eröffnet werden kann.

§. 4. Ausbau der Section IV. von Karlsruhe bis Rastadt 827,535 fl.

Durch höchste Entschliehung aus Großherzoglichem Staatsministerium vom 23. September 1841 Nr. 1590 wurde der Zug der Eisenbahn von Karlsruhe an Ettlingen vorbei nach Rastadt, statt der früher proponirten Linie durch den Haardwald genehmigt, und damit der von der letzten Ständerversammlung desfalls an die Großherzogliche Regierung gestellten Bitte entsprochen.

§. 5. Ausbau der Section V. von Rastadt bis Dos bei Baden 448,663 fl.

§. 6. Ausbau der Section VI. von Dos bis Appenweiler 1,098,410 "

Wie diese Positionen zeigen, so wird also der Bau der vorbemerkten 3 Sectionen IV., V. und VI. in der laufenden Budgetperiode, somit im nächsten Jahre beendigt werden. Die Eröffnung dieser Bahnstrecke soll aber auch nicht gleich nach ihrer Beendigung statt finden, sondern aus denselben Rücksichten, wie bei der Bahn von

Heidelberg nach Bruchsal bis zum Frühjahr 1844 verschoben werden. Wir müssen uns auch hier wieder für die möglichst baldige Eröffnung aussprechen, und zwar um so mehr, als bei diesem Bahntheil ein weiterer dringender Grund dazu vorhanden ist, der darin besteht, daß diese Bahnstrecke zwei, beziehungsweise drei schon im Betrieb befindliche Bahnen, nämlich die von Mannheim bis Karlsruhe, und die von Appenweier nach Kehl und Offenburg mit einander zu verbinden bestimmt ist.

§. 7. Ausbau der Section XIII. Seitenbahn von Appenweier nach Kehl 295,380 fl.

§. 8. Ausbau der Section VII. von Appenweier bis Offenburg 236,033 fl.

Beide Sectionen sind schon so weit im Bau vorgerückt, daß sie, wie schon oben bemerkt wurde, im nächsten Frühjahr in Betrieb gesetzt werden können. Es scheint zwar, daß die Bahn von Appenweier nach Kehl noch im Laufe dieses Jahres vollendet und fahrbar gemacht werden könnte; aber bei dieser kleinen, ganz abgetrennten Bahnstrecke liegen, abgesehen von technischen Rücksichten, nicht gleiche Gründe, wie bei der Bahn von Bruchsal vor, welche es wünschenswerth machen könnten, sie auch in diesem Spätjahre noch in Betrieb zu setzen.

§. 9. Ausbau sämtlicher Zwischenstationen auf der Strecke zwischen Heidelberg bis Offenburg und möglichste Betreibung des Baues der Hauptstationen in Karlsruhe, Dos, Kehl und Offenburg 595,962 fl.

Auch hier wurde nach der Begründung Seite 26 der ursprüngliche Ueberschlag, Beilage IX. der ersten Geschäfts-Nachweisung, zur Grundlage genommen. Aber seit der Fertigung dieses ersten Ueberschlages sind in Bezug auf die Bahnhöfe viele Abänderungen getroffen worden.

Seit der Entwerfung des ursprünglichen Planes und der Kostenüberschläge über Anlegung und Einrichtung der Stationen bis dahin wurden manche Erfahrungen gemacht, die bei der Ausführung nicht unbeachtet bleiben dürfen.

Damals waren auf der Linie von Mannheim bis Offenburg zwölf Stationen in Antrag gebracht, nun sollen 18, also 6 mehr gebaut werden.

Man hat sich überzeugt, daß auf den Hauptstationen die Einrichtungen erweitert werden müssen; daß sie dagegen auf den Nebenstationen reducirt werden können. Auch hat die Verbindung des Eisenbahnbetriebs mit der Postverwaltung manche Abänderungen nöthig gemacht. Die Dienstlokalitäten für den eigentlichen Postdienst müssen in die Bahnhöfe aufgenommen werden.

Die Frage über Anlegung und Einrichtung der Stationsplätze wurden demnach, wie Sie aus der Vorlage ersehen, in Folge zwischen dem Großherzoglichen Ministerium des Innern und dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten getroffener Verabredung durch eine Commission, bestehend aus Commissarien der genannten beiden Ministerien, dem Oberpostdirector, und mehreren Mitgliedern der Oberdirection des Wasser- und Straßenbaues neuerlich besonders erörtert, und das Resultat dieser Erörterungen in ein Protokoll niedergelegt, welches der Herr Chef des Großherzoglichen Ministeriums des Innern, seiner Zusage gemäß, Ihrer Kommission mitgetheilt hat.

Nach diesem sollen nun auf der Linie zwischen Heidelberg und Offenburg Hauptstationen, solche nämlich, wo die Wagenzüge ihren Standort haben, und wo sich zu ihrer Aufbewahrung und Unterhaltung die erforderlichen Lokalitäten und Einrichtungen befinden, errichtet werden:

- 1) in Karlsruhe,
- 2) „ Dos,
- 3) „ Kehl, und
- 4) „ Offenburg.

Auf diesen Hauptstationen functionirt ein Postmeister als Stationsvorstand.

Zwischenstationen, wo sich keine solche Einrichtungen für das Transportmaterial befinden, und wo der Dienst blos durch einen Expeditoren versehen wird, sollen sein:

- 1) in Langenbrücken,
- 2) „ Bruchsal,
- 3) „ Durlach,
- 4) „ Ettlingen,
- 5) „ Kastadt,
- 6) „ Bühl,
- 7) „ Achern,
- 8) „ Appenweiler,

Haltpunkte, bei welchen keine besondere Rücksicht auf den Postdienst genommen wird, und die nur die nöthigen Einrichtungen zur Aufnahme der Reisenden aus den umliegenden Orten enthalten, werden errichtet:

- 1) in Wiesloch,
- 2) „ Weingarten,
- 3) „ Muckensurm, und
- 4) „ Renchen.

Achern ist zwar in dem Conferenzprotokolle nur als Haltpunkt aufgeführt, aber nach der Erklärung der Herren Regierungskommissäre soll es, einer spätern Verfügung gemäß, wirklich zu einer Zwischenstation bestimmt sein, was den bestehenden Verhältnissen auch ganz entsprechend ist.

Renchen ist in dem Conferenzprotokolle als Haltpunkt bezeichnet, in der Vorlage der Regierung an die Kammer ist dessen nicht erwähnt. Da indessen Renchen selbst eine Bevölkerung von 2,700 Seelen hat, da die ziemlich belebte Straße aus dem Rheinhafen Freistett in Renchen mündet, für die Bewohner von Bischofsheim, Freistett, Linx, Diersheim, Holzhausen, Wachsburst, wenn sie sich der Eisenbahn bedienen wollen, Renchen der nächste Ort ist, wo sie dieselbe erreichen können, und das Gleiche der Fall ist für alle diejenigen, welche aus der Gegend von Oberkirch kommen, und sich auf der Eisenbahn in das Unterland begeben wollen, so liegt es wohl auf flacher Hand, daß in Renchen ein Haltpunkt sein muß. Wir werden darauf einen Antrag stellen.

Bei den Haupt- und Zwischenstationen werden Wohnungen für die Stationsbeamten, Postmeister, Cassiere und Expeditoren mit den zum Dienste erforderlichen Localitäten verbunden. Der Umfang der letzteren, der Bureaus, der Remise, der Wartsäle, Einsteighallen u. s. w. richtet sich auf den verschiedenen Stationen nach der Wichtigkeit der Station, d. i. nach dem Umfange der Frequenz. Nicht überall wird sich dieser voraussehen und jetzt schon bestimmen lassen. Der künftige Umfang und die künftige Gestaltung des Verkehrs wird noch manches Bedürfnis zu Tage fördern, an das jetzt noch Niemand denkt. Wir stimmen demnach vollkommen der Regierungskommission bei, wenn sie, wie bei ihren Conferenzverhandlungen geschehen, dringendst empfiehlt, bei Ankauf der Grundfläche eines Bahnhofes sogleich auf solche weitere Bedürfnisse zu rechnen, und die Gebäude, soviel immer thunlich, in einer Weise zu stellen, welche eine nöthig werdende Erweiterung zuläßt. Auch sind wir mit ihr einverstanden, daß Parzellen, die mit dem Terrain für den Bahnhof erkauft werden mußten, und im Augenblicke überflüssig scheinen, in der Regel nicht alsbald, und nur nach reiflicher Erwägung ihrer Entbehrlichkeit wieder veräußert werden sollen.

Das der Commission mitgetheilte Protokoll bezeichnet die Gebäulichkeiten und Einrichtungen, welche auf jeder der obbenannten Stationen hergestellt werden sollen, umständlich. Den größten Umfang wird der Bahnhof von Karlsruhe bekommen.

Er soll enthalten:

I. für den Dienst der Transportmittel und der Bahn:

zwei Wasserbehälter;

Kohlenmagazin für 25,000 Centner Coaks;

Maschinenhaus für 12 Maschinen und kleine Werkstätte dabei;

Großes Materialmagazin;

Wagenremise für 40 Wagen;

Remisen für 6 Eil- oder Packwagen, welche in einem besondern Hofe stehen, mit Packhalle und Verbindung mit der Bahn durch einen Schienenweg.

II. Für die Reisenden:

zwei große Wartsäle, und wenn schicklich einen kleinen;

Abtritte für die Reisenden.

III. Für die Administration:

Bureau mit 3 bis 4 Schaltern zur Abgabe der Personenbillets, woselbst auch Einschreibungen für die Eilwagen geschehen;

Raum zur Annahme und dem Wägen des Gepäcks der Reisenden, jedenfalls an das Bureau der Packpost stoßend, nebst Ablagerungsraum;

Abgeschlossener und bedeckter Raum für das an die ankommenden Reisenden abzugebende Gepäck;

Dienerzimmer;

Ein Arbeitszimmer für den Stationsvorstand soviel möglich in der Mitte aller Bureaus;

Zwei Arbeitszimmer für den Bahningenieur und Maschineningenieur, gleichgültig wo; Wart- und

Wachlocale für niederes Dienstpersonale, welches außerhalb des Hauptgebäudes zu legen sein möchte;

Bureau für die Packetpost mit Schalter, woselbst Postpakete abgegeben werden;

Nebenzimmer hierzu für den Expeditior;

Wohlverwahrte Packkammer, anstoßend an das Bureau;

Kammer für Packmaterial;

Zimmer für Packer;

Bureau für Briefe mit Schalter;

Zimmer der Briefträger zum Sortiren der Briefe;

Requisitenkammer für Felleisen u.;

Zimmer für die Zeitungs-Expedition, mit Schalter, und mit dem Briefpostbureau verbunden.

IV. Dienstwohnungen:

Wohnungen für den Stationsvorstand, 6 bis 7 Zimmer nebst Zubehör;

Wohnung für einen Kassenbeamten, 4 bis 5 Zimmer u. s. w.;

Wohnung für den Bahnhof-Aufseher, 3 bis 4 Zimmer u. s. w.;

Zimmer für einen Bahnwart, wenn es sich gerade schickt.

V. Einen Viehhof.

So mannigfach auch die hier beantragten Gebäulichkeiten und Einrichtungen sind, so erscheinen doch alle als nothwendig, wenn man dem Bedürfnisse des Dienstes vollkommen genügen will.

Ueber den Umfang des Bahnhofes zu Dos hat das Großherzogliche Ministerium noch keine Bestimmung getroffen. Diese wird erst erfolgen, wenn die Frage wegen einer Seitenbahn von Dos nach Baden ihre Erledigung erhalten hat.

Bei dem Bahnhof von Kehl wurde von der mehrerwähnten Commission eine bedeckte Ein- und Aussteighalle über 4 Geleise beantragt. Das Großherzogliche Ministerium des Innern hat aber erklärt, daß eine Halle über 2 Geleise vollkommen genüge, da in Kehl niemals zwei Wagenzüge, ein ankommender und abgehender zusammen-treffen werden.

Wir theilen diese Ansicht, und pflichten ihr um so mehr bei, als strenge darauf gehalten werden muß, daß jeder nicht dringend gebotene Kostenaufwand bei diesem Unternehmen, das ohnehin so große Summen in Anspruch nimmt, vermieden werden muß.

Eine Petition der Gemeinden des Renchthales, die Errichtung eines Bahnhofes in Appenweier betreffend, welche von der Kammer der Commission zur Berathung und Berichterstattung zugewiesen wurde, mag hier ihre Erledigung erhalten.

Die Petenten sind zu dem Gesuche, das sie in ihrer Petition an die Kammer stellen,

„diese möge sich bei der Großherzoglichen Regierung dafür verwenden, daß in Appenweier ein Bahnhof vom entsprechenden Umfange errichtet werde,“

dadurch veranlaßt worden, daß in der Vorlage der Regierung Appenweier nicht als Haupt-, sondern nur als Zwischenstation aufgeführt ist.

Früher beabsichtigte man allerdings in Appenweier eine Hauptstation zu errichten, aber bei der schon oft erwähnten Conferenz-Berhandlung wurde beschlossen, dieselbe nach Kehl zu verlegen.

Das Protokoll giebt die Gründe in Folgendem an:

„Es waren lange verschiedene Meinungen, ob bei dem Umstand, daß für die Seitenbahn nach Kehl doch immer ein besonderer Dienst bestehen muß, der ebensowohl von Appenweier, als von Kehl aus gehen kann — die Hauptstation nicht besser in Appenweier ihren Sitz hätte, und zwar deswegen:

- 1) weil das auf derselben befindliche Betriebsmaterial diesfalls auch der Hauptbahn zu gut käme;
- 2) weil diese Hauptstation sodann füglich als ein Filial von Offenburg mit weniger Aufwand besorgt werden könnte;
- 3) weil sie an der Hauptbahn gelegen durch das höhere Dienstpersonal leichter zu beaufsichtigen wäre.

Man entschied indessen übereinstimmend für Kehl,

- 1) weil bei der Nähe von Offenburg dieses Betriebsmaterial für die Hauptbahn doch ohne Werth ist;
- 2) weil wegen der Postverhältnisse mit Frankreich doch jedenfalls in Kehl ein höherer Beamter angestellt und eine größere Einrichtung getroffen werden muß;
- 3) weil der besondere Convoi, welcher den Dienst der Seitenbahn versteht, während der Dienstzeit immer nur wenige Minuten in Appenweier verweilt, um seine Passagiere den vorübergehenden Convois abzugeben, oder von ihnen aufzunehmen, daher den Tag über seinen Stand ganz eigentlich in Kehl hat. — Aus diesem Grunde schien es besser, das Transportmaterial überhaupt dahin zu stationiren, insbesondere noch deswegen, weil nach Angabe der Techniker das Locomotiv im Winter, auch während der vorübergehenden Ruhezeit in das Maschinenhaus zurückgebracht werden muß.“

Die Station in Appenweier wird demnach nur folgende Einrichtungen erhalten:

I. Für den Dienst der Transportmittel:

- Wasserbehälter;
- Kohlenmagazin;
- Kleines Magazin für Material;
- Kemise für 4 Eilwagen oder Packwagen mit Bordach zum Packen der Wagen;

II. Für die Reisenden:

- zwei Wartsäle;
- Abtritte für die Reisenden;
- Gedekte Halle über eine Bahn.

III. Für die Administration:

- Bureau mit zwei Schaltern;
- Raum zum Wägen des Gepäcks der Reisenden, nebst Ablagerungsplatz für dasselbe;
- Raum zur Abgabe des Gepäcks an die Reisenden;
- Dienerzimmer.

IV. Dienstwohnungen:

- Wohnung des Expeditors;
- Wohnung eines Bahnwarts.

Daraus werden nun die Petenten entnehmen, daß es sich eigentlich nur darum handelt, ob die Dampfmaschinen und Transportwagen in Appenweier oder Kehl ihren Standort haben sollen, daß aber die Einrichtungen für den eigentlichen Dienst der Bahn, für den Personen- und Waarentransport, an beiden Orten hergestellt werden und ihr Umfang sich hier wie anderwärts nach dem Bedürfnisse richten muß, die Station mag eine Haupt- oder Zwischenstation sein.

Die Petenten zeigen in ihrer Eingabe die Wichtigkeit der Station Appenweier, welche sie durch den großen Verkehr zwischen dem Neckthale und Straßburg, und durch den Verkehr, den die über Appenweier führende Verbindungsstraße zwischen Württemberg und Frankreich herbeiführe, erlange. Man habe schon im Jahre 1838 nachgewiesen, daß jährlich gegen 180,000 Centner Waaren aus dem Neckthale nach Straßburg gehen. Württemberg habe dem Verkehre eine schöne Straße geöffnet, und es bedürfe von Seiten Badens nur der gleichfalligen Herstellung der Kniebisstraße, so sei unsere Eisenbahn mit Württemberg und Baiern auf dem möglichst kurzen Wege in der Mitte des Landes auf die vortheilhafteste Weise in Verbindung gesetzt.

Da durch die beantragten, oben bezeichneten Stationseinrichtungen in Appenweier eigentlich den Wünschen der Petenten entsprochen ist, so wäre es wohl überflüssig, uns in eine nähere Erörterung und Prüfung der von ihnen vorgetragenen Gründe einzulassen. Wir glauben übrigens mit den Petenten, daß sich in Appenweier eine bedeutende Menschen- und Waarenconcurrentz für die Eisenbahn zeigen werde, und wünschen deswegen, daß die vorgeschlagenen Einrichtungen in einem angemessenen Umfange hergestellt werden möchten. Namentlich scheint uns, da nicht selten der Fall eintreten wird, daß zwei Wagenzüge zusammenkommen, welche ihre Ladung theilweise gegeneinander auszuwechseln haben werden, die Nothwendigkeit zweier gedeckten Geleise vorzuliegen. In dieser Hinsicht werden wir unten auf Ueberweisung der vorliegenden Petition an das Großherzogliche Staatsministerium antragen.

Bei den vielen Abänderungen, welche seit der Fertigung des ursprünglichen Ueberschlages über den Bau der Stationen getroffen wurden, ist es klar, daß dieser auch im Entferntesten zur Bemessung des künftigen Bedarfs nicht mehr maßgebend sein kann.

Die vorliegende Position entbehrt demnach jeder wirklichen Grundlage.

Es wäre zu wünschen gewesen, daß neue Ueberschläge gefertigt und der Kammer vorgelegt worden wären, aber dieses konnte der Kürze der Zeit halber nicht wohl geschehen. Der Bau darf bei der gegenwärtigen Lage der Dinge nicht wohl aufgehalten werden, und es erübrigt demnach unter diesen Umständen nichts als vertrauend auf die Großherzogliche Regierung, daß Sie bei der Ausführung der fraglichen Gebäu-

lichkeiten auf möglichste Kostenersparung ernstlichen Bedacht nehmen werde, den in dieser Position verlangten Kredit zu bewilligen.

Auch bei den oft erwähnten Conferenzverhandlungen wurde die Frage der Sparsamkeit in Bezug auf den Bau der Stationen erörtert; das Protokoll sagt darüber:

„Was den Baustyl betrifft, so wurde bestimmt, daß er einfach und bescheiden, aber solid, anständig und des Gegenstandes würdig sein soll, überall sparsam aber nirgends ärmlich, so daß die Zwecke, die zu erfüllen sind, auch vollständig erfüllt werden, und diese das ganze Land durchziehenden Gebäude möglicherweise auch günstig auf die Ausbildung des Privatbauwesens im Lande wirken können.“

Wir pflichten diesem Ausspruche mit dem bei, er möge so vollzogen und die fraglichen Bauten so angeführt werden, daß sie den Privatbauunternehmern zum Muster und zur Belehrung dienen, wie Sparsamkeit und Geschmack auf zweckmäßige Weise mit einander zu vereinigen seien.

Die kaum angeführten Conferenzverhandlungen enthalten über die künftige Dienstverrichtung einige Bestimmungen, von welchen wir der Kammer noch Kenntniß geben zu müssen glauben.

Vorausgesetzt, daß die Verwaltung des Eisenbahnbetriebs und die Verwaltung der Post in jeder Beziehung nur eine Verwaltung, nur ein Ganzes bilden dürfen, unterscheiden sie drei Theile dieser Verwaltung:

- a. den eigentlichen Postdienst, wie er bisher bestand, und (mit Ausnahme der Eil- und Packwagen, Curse längs der Eisenbahn) fortbestehen muß;
- b. den Dienst der Bahn, d. h. die Vorsorge, daß der Schienenweg nebst Zubehörde stets in gutem Stande und frei von jedem Hindernisse erhalten werde;
- c. den Dienst der Transportmittel der Eisenbahn, d. h. die Vorsorge für Aufbewahrung, Instandhaltung und Führung der Locomotive und Wagen.

Der Postdienst, welcher natürlich nicht nur den Transport der Briefe, Personen und Waaren auf der Bahn, sondern auch den Brief- und Personentransport auf den bei einer Station concurrirenden Poststraßen umfaßt, wird, wie schon oben bemerkt, auf den Hauptstationen durch einen Postmeister besorgt.

Dem Postmeister, als Stationsvorstand untersteht das gesammte Personal des Stationsplatzes und des ihm zugetheilten Bahnbezirktes.

Zum Dienste der Bahn sollen aufgestellt werden:

- 1) Bahnwarte mit ihren bisherigen Geschäften;
- 2) Bahnmeister (einer auf einer Strecke von mindestens 6 Stunden) zur Beaufsichtigung der Ersteren, und zur Anordnung und Beaufsichtigung der nöthigen Reparaturen;
- 3) ein Bahningenieur, der unmittelbar unter der Oberpostdirektion steht, auch Mitglied derselben sein kann, und dem für einen gewissen Distrikt die Verantwortlichkeit für die Instandhaltung der Bahn, und die Leitung aller desfalligen Arbeiten obliegen.

Für die Bahnstrecke zwischen Offenburg und Mannheim wird nur ein solcher Ingenieur angestellt, da er, in Carlsruhe wohnend, ungefähr in 2 Stunden an den Endpunkten seines Bezirktes sein kann.

Kommen große Bauten vor (Umbau ganzer Bahnstrecken, Neubau von Brücken), so können diese auf besondere Anordnung durch das Ministerium des Innern der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues übertragen werden.

Für den Dienst des Transports, nämlich für die Instandhaltung des Transportmaterials, die Anordnung und Leitung der dahin zielenden Arbeiten, und was damit zusammenhängt, wird für eine gewisse Bahnlinie, und zwar für die Linie zwischen Mannheim und Offenburg ein besonderer

Maschineningenieur aufgestellt, der seinen Sitz in Carlsruhe hat, unmittelbar unter der Oberpostdirektion steht, und auch Mitglied derselben sein kann.

Das unter ihm stehende niedere Dienstpersonal besteht aus Materialverwaltern, Maschinenführern, Heigern, den Arbeitern der Werkstätten u. s. w.

Der Maschineningenieur gibt seine Befehle nur in Gegenwart oder durch den Stationsvorstand, damit für deren Vollzug ein höherer, stets auf der Station befindlicher Beamter verantwortlich, und überhaupt der Dienst auf der Station centralisirt bleibe.

Wir haben bei diesen Einrichtungen nichts zu erinnern, sondern glauben vielmehr, daß, wenn namentlich die Hauptstellen durch thätige, gewandte und in ihrem Fache wohl befähigte Individuen besetzt werden, ein geordneter und das Publikum vor Unfällen möglichst sichernder Betrieb erzielt werden kann.

- §. 10. Ankauf der Terrains in den Sectionen VIII. bis X. von Offenburg bis Freiburg . . . 417,361 fl.
 §. 11. Ankauf des Terrains in der Section XII. von Müllheim bis zur Schweizergrenze . . . 203,200 fl.
 §. 12. Einleitung der Erdarbeiten, Uebergangswerke und Bahnhofbauten, auf der Strecke von Offenburg bis Freiburg, insbesondere Beginnen des Uebergangs über die Kinzig, und der Erdarbeiten zwischen Emmendingen und Freiburg, sodann Betreibung der schwierigen Erdarbeiten und Kunstbauten von Schlingen aufwärts 142,411 fl.

Diese 3 Positionen (§. 10. 11. und 12.) waren nicht in das früher für 1841/1843 vorgelegte Budget aufgenommen.

Durch ihre nunmehrige Aufnahme ist der auf dem letzten Landtage von der Kammer beschlossenen Bitte und den in Petitionen und in der Discussion vielseitig geäußerten Wünschen, daß die Arbeiten auf der Linie von Offenburg bis Freiburg aufwärts schon in der nun laufenden Budgetperiode begonnen und dazu eine bestimmte Summe in das Budget aufgenommen werde, entsprochen worden.

Das Oberland glaubte in der Aufnahme und der Verwendung einer bestimmten Summe eine Garantie zu finden, daß die Bahn auch sicher bis zur Schweizergrenze fortgeführt werde. Es wird und kann sie nun um so mehr darin finden, als die Beschleunigung des Baues und die mit dem Spätjahre 1843 zu erwartende Vollendung der Bahn bis Offenburg es ist, welche die Nothwendigkeit herbeiführt, mit den Bauten weiter südlich auch schon in dieser Budgetperiode zu beginnen; wodurch ihm nicht nur darüber Gewißheit gegeben wird, daß die Bahn auch wirklich gebaut, sondern daß sie bald gebaut werde.

Welche Richtung die Bahn von Schlingen gegen die Schweizergrenze zu nehmen werde, ist, wie die Motive zu §. 12 sagen, noch nicht entschieden. Es sind in Bezug auf diese Zugrichtung, und in Bezug auf den Ort der Ausmündung der Bahn mehrere Petitionen eingekommen und der Commission zur Berichterstattung zugewiesen worden. Wir legen hier unsere Ansicht darüber nieder. Die Petitionen sind:

1) Eine Eingabe der Stadtgemeinde Lörrach, und 75 anderer Gemeinden aus dem Wiesen-, Rhein- und Randersthal vom 21. Januar dieses Jahres, erneuert durch eine zweite Vorstellung des Gemeinderaths und Bürgerausschusses zu Lörrach vom 30. Juni dieses Jahres mit der Bitte, die Kammer wolle sich für die Richtung der Bahn nach Lörrach aussprechen und verwenden.

2) Eine Vorstellung der Gemeinden Istein, Kirchen, Fischingen, Schalbach, Egringen, Eimeldingen, Dettlingen, Wittlingen, Binzen, Haltingen, Blansingen, Hottingen und Welmlingen mit der Bitte, dafür einzuschreiten, daß die Eisenbahn von Schlingen aus mehr dem Rheine genähert, und vom Isteiner Klotz entweder über die Insel Mühlgrund, oder durch den Ort Istein in gerader Richtung bis an die Schweizergrenze geführt werde.

Dieser Zug, welchen diese Petenten nun ausgeführt zu sehen wünschen, ist ungefähr der nämliche, welcher im Jahre 1838 bei Vorlage des Gesetzes vorläufig proponirt war. Er sollte vom Isteiner Klotz nach Ueber-

Schreitung des Altrheins über die angeschwämmten Gelände von Istein an Kirchen vorüber dem Friedlinger Rain zugeführt werden.

Bei Verathung des Gesetzes wurden Bedenken gegen die Richtung der Bahn durch den Isteiner Klog erhoben, einestheils, weil man in strategischer Hinsicht diesen Zug dem linken Rheinufer zu sehr ausgesetzt glaubte, anderntheils, weil man der Ansicht war, daß die Richtung durch die Thäler an der östlichen Seite des Schlienger Berges, durch Berührung bedeutender Orte, namentlich der Städte Müllheim und Kandern, und wo möglich der Stadt Vörrach mit dem fabrikreichen Wiesenthale in volkwirtschaftlicher Beziehung große Vortheile darbiete. Es wurde damals die Großherzogliche Regierung in einer besondern Adresse gebeten, desfalls die genaueste Untersuchung anstellen zu lassen.

Dieses ist auch geschehen und die erste Nachweisung gab der Kammer über das Resultat umständliche Nachricht. Es bestand darin, daß aller Bemühung ungeachtet keine Linie aufgefunden werden konnte, auf welcher die Eisenbahn über das Gebirge nach Vörrach ohne übertriebenen Aufwand für den Bau und Betrieb, und ohne zu große Unannehmlichkeiten für die Reisenden geführt werden könnte. Dagegen wurde eine Linie aufgefunden, welche die Befürchtung, daß die Bahn zu nahe an den Rhein komme, und deshalb zu sehr exponirt würde, verminderte.

Es ist dieses die an der westlichen Gebirgsseite zwischen Schliengen und Etringen hinziehende, in Weil endende Linie, welche auch damals von der technischen Behörde dem Großherzoglichen Ministerium des Innern zur Genehmigung proponirt wurde. Im Uebrigen bemerkte die Verwaltung schon damals, wenn von dem Zuge über das Gebirge abstrahirt, und die Aufgabe bloß dahin gestellt werde, den Bahnzug in Vörrach zu enden, zur befriedigenden Lösung dieser Aufgabe Aussicht vorhanden sei. Diese Aussicht bewährte sich auch bei den desfalls weiter fortgesetzten Untersuchungen. Es wurde vom Isteiner Kloge an eine Linie nach Vörrach ausführbar gefunden.

Nach den der Commission mitgetheilten Akten und Plänen verläßt diese neue Linie die andere nach Weil ziehende bei der Efringer Mühle; von hier geht sie aufwärts gegen das Gebirg an Fisingen und Binzen vorüber, überschreitet das Thal der Kander, und muß durch die zwischen diesem und dem Wiesenthale liegende Gebirgswand mittelst eines unterirdischen Ganges von 5500 Fuß durchgeföhrt werden. Bald nach dem Austritt aus diesem Tunnel überschreitet der Zug nahe dem Orte Thumringen den Wiesenfluß, und lenkt von da auf die Station Vörrach ein.

Vom Isteiner Kloge an sind demnach 3 Linien ausführbar. Die erste durch die Rheinniederungen nach dem Friedlinger Raine, die zweite am westlichen Gebirgsfuß hin nach Weil, und die kaum beschriebene nach Vörrach.

Die erste wurde nach gezogenem Nivellement gleich wieder aufgegeben, und keine Kostenberechnung über den Ausbau derselben aufgestellt. Man glaubte, nachdem man eine andere, in beinahe überall horizontaler Lage hinführende, und doch vom Rhein enifernter liegende, somit nicht so exponirte Linie aufgefunden, auf dieselbe um so mehr gleich verzichten zu müssen, als man auch die Station in der Niederung hätte anlegen müssen, indem ein Aufsteigen in die Gegend von Weil nicht mehr möglich gewesen wäre.

Nach den vorliegenden Ueberschlägen fordert die zweite Linie, nämlich die ganze Section von Müllheim nach Weil einen Kostenaufwand von 1,732,943 fl. 41 fr.
die nach Vörrach einen solchen von 2,393,524 fl. 48 fr.
also mehr als die vorhergehende 660,581 fl. 7 fr.

Die für die Erbauung einer Eisenbahn so ungünstige Gegend, durch welche diese Linie zieht, bringt es mit sich, daß sie nur durch Werke größerer Art, wie sich die technische Behörde ausdrückt, ausgeföhrt werden kann, und demnach einen so bedeutenden Kostenaufwand erfordert. Das Effelthal zwischen Etringen und Fisingen muß mittelst einer Aufschüttung von beiläufig 30 Fuß überschritten und die Baslerstraße auf eine ziemliche Strecke corrigirt werden. Um den Ort Fisingen nicht mit einem Damme zu umgeben, welcher im Mittel 26 — 27 Fuß hoch werden müßte, ist eine Bogenstellung (Viaducte) von 2200 Fuß Länge nothwendig. Zur Ueberschreitung des Kanderthales ist eine Aufdämmung von 40 — 50 Fuß erforderlich, und endlich muß, wie schon oben erwähnt, der Berggrücken zwischen Binzen und Thumringen durch einen 5500' langen Tunnel eröffnet werden.

So wenig günstig das Terrain für den Eisenbahnbau in dieser Gegend ist, so sind doch die Steigungen, welche eingehalten werden können, so gering, daß sie nach dem Ausspruch der technischen Behörde keinen störenden Einfluß auf dem Betrieb ausüben können.

Sie betragen nach den vorliegenden Längenprofil: von Efringen bis zum Fuße des Gebirges bei Fischingen $0\ 3\% = \frac{1}{333}$, an dem Bogen $0\ 15\% = \frac{1}{667}$, von hier an Fischingen vorüber bis an den Bogen unterhalb Binzen $0\ 4\% = \frac{1}{250}$, von da in dem Bogen und der Thalüberschreitung $0\ 15\% = \frac{1}{667}$, im unterirdischen Durchgang selbst $0\ 3\% = \frac{1}{333}$, in der kurzen Wendung jenseits der Wiese $0\ 0$, und von hier nach Lörrach fallend $0\ 5\% = \frac{1}{200}$. Die letzte Steigung könne noch, sagt der technische Bericht, mit einer kleinen Aenderung auf $0\ 4\% = \frac{1}{250}$ reducirt werden, was man freilich bis dahin als das Maximum einer zulässigen Steigung beinahe allgemein angenommen hat.

Was nun die Vorstellung der Gemeinde Istein und Consorten betrifft, so bringen die Petenten zur Unterstützung ihres Wunsches Folgendes vor:

1) Werde die Bahn vom Isteiner Kloss aus, in gerader Richtung entweder über die Insel Mühlgrund, oder durch den Ort Istein geführt, so werde sie von da bis zur Schweizergrenze eine Stunde kürzer, als die durch die Gemarkungen Efringen, Kirchen, Fischingen u. s. w. ziehende, und das Terrain, über welches sie gehe, seie ebenes, wegen Unfruchtbarkeit des Bodens zum Theil unbebautes Acker- und Mattfeld, folglich von sehr geringem Werthe.

2) Die Durchgrabung des Isteiner Klosses werde minder kostspielig werden, wenn man sich mehr dem Rheine nähere, und ebenso werde auch das Eingraben in dem sogenannten Heerberg am Ende der Gemarkung Istein in diesem Falle ganz wegfallen.

3) In Bellingen, Rheinweiler, Kleinkems, Istein, Efringen, Kirchen und Eimeldingen führe die ausgesteckte Bahnlinie durch die vorzüglichsten Lagen der Weinberge, die einen so enormen Preis haben, daß die Ruthe auf 20–30 fl. zu stehen kommen werde. Werde die Linie weiter heruntergerückt, so gehe sie nur durch die geringeren Nebgelände einiger Gemeinden, berühre die der übrigen gar nicht und der Ankauf des Bodens werde wenigstens um vier Fünftel wohlfeiler sein. Die Linie von Bellingen bis zur Schweizergrenze werde einige Millionen weniger kosten, meinen die Petenten, wenn man statt dem proponirten den von ihnen vorgeschlagenen Zug einhalte.

4) Wenn man den bemerkten Gemeinden, wovon mehrere ohnehin arm seien, ihre besten Nebgelände zur Eisenbahn wegnehme, so entziehe man damit ihnen ihre einzige Nahrungsquelle, und die ganze Existenz von nicht weniger als 8000 Seelen sei dadurch bedroht.

Diesen Gründen sind mehrere Betrachtungen und Bemerkungen angefügt, die eben so, wie jene, wenigstens theilweise, das Gepräge einiger Uebertriebung oder doch einer ganz unrichtigen Anschauung der Verhältnisse an sich tragen.

„Wird und muß“, sagen die Petenten, „die badische Eisenbahn nicht mehr Bedeutung bekommen — nicht mehr Segnungen über das ganze Land verbreiten, wenn selbe der Stadt Basel genähert, direkt in dieselbe — oder doch — im Falle Basel nicht bereitwillig mitwirken sollte — vor die Thore geführt wird? — Kann und muß es den Bewohnern des Wiesentales nicht gleichgültig sein, ob die Eisenbahn in Lörrach oder Weil ausmündet — und werden ihnen durch dieselbe weniger Vortheile erwachsen, wenn sich die hohe Regierung, um dem Lande Millionen zu ersparen, und der Gesamtheit durch die Verbindung mit Basel größere Vortheile zuzuwenden, für den letztern Ort entscheidet?“

„Es handle sich um Olyer von Millionen, welche die Gesamtheit bringen sollte, um der kleinen Stadt Lörrach einige Vortheile zuzuwenden. Müsse die Bahn absolut nach oder zu Lörrach, so leite man dieselbe auf dem nächsten Wege an die Grenze der Schweiz und baue Lörrach dazu, es werde dieses gewiß noch minder kostspielig sein, als wenn der Dettlinger Weg durchgegraben werden müsse.“

Es handelt sich hier natürlich nur darum, ob der von den Petenten gewünschte Zug vor jenem nach Weil den Vorzug verdiene, wenn einer von diesen beiden ausgeführt werden muß; denn sind volkwirtschaftliche Rücksichten vorhanden, welche entschieden für den Zug nach Lörrach, also gegen den nach Weil, sprechen, so sprechen diese auch in gleichem Maße gegen den nach Friedlingen.

So viel man aus der vorliegenden Petition und aus den vorliegenden Karten entnehmen kann, so würde allerdings die Linie nach Friedlingen kürzer und dem Beschrieb des Terrains nach wahrscheinlich mit geringerem Kostenaufwand auszuführen sein, als die nach Weil; aber da uns die Resultate der vorgenommenen Untersuchung nicht vorliegen, auch ein Kostenüberschlag über jene Linie noch gar nicht gefertigt wurde, so läßt sich darüber etwas Bestimmtes nicht sagen.

Was die volkwirtschaftlichen Interessen beider Züge betrifft, so wird keiner gegen den andern einen besondern Vorzug haben; beide werden die Vortheile, welche die Ausmündung der Bahn gewähren kann, dem nahe gelegenen Basel zuwenden.

Die strategischen Vortheile, welche der Zug nach Weil gegen den nach Friedlingen durch die Rheinniederungen

haben soll, schlagen wir auch nicht besonders hoch an; denn auch bei der ersten Linie bleiben einzelne Theile derselben immer mehr oder minder exponirt und geben einem Feinde, der auf ihre Zerstörung ausgeht, Gelegenheit genug, seine Absichten zu realisiren.

Wir glauben demnach, daß, wenn es dazu kommen sollte, eine oder die andere dieser Linien auszuführen, es sich wenigstens der Mühe lohnen dürfte, noch einmal zu erwägen, welche von beiden auszuführen sei.

Wir wenden uns nun zur Petition der Stadt Lörrach.

Die Petenten haben in der schon der vorigen Kammer eingereichten Vorstellung die Gründe ihres Gesuchs und die Vortheile, welche die Führung der Bahn nach Lörrach haben werde, klar und umständlich aus einander gesetzt.

Wir können uns in dem Vortrage derselben kurz fassen, da die Petition gedruckt an alle Mitglieder der Kammer vertheilt wurde, und sich also in den Händen Aller befindet. Das Wesentlichere ihres Vortrages besteht in Folgendem:

1) Wenn die Bahn in Lörrach münde, so sei dieselbe allen Bewohnern des Oberlandes am besten zugänglich. Komme dagegen der Bahnhof nach Weil, so werde dasselbe von der Bahn ganz abgeschnitten. Die Bewohner des Wiesenthales, der gewerbreichsten Gegend des Landes (23 Fabriken befinden sich jetzt schon in demselben und für eine gleiche Anzahl reiche die zur Zeit noch unbenützte Wasserkraft hin), könnten nur auf einem großen Umweg über die sogenannte Lücke zur Bahn gelangen. Es wäre zwar die Herstellung eines näheren Weges über das schweizerische Ort Riechen leicht ausführbar; aber die Regierung in Basel habe diese Herstellung bis dahin hartnäckig verweigert, weil sie ihre Interessen dadurch beeinträchtigt glaube, indem durch diesen Weg Lörrach und das Wiesenthal in direkte Verbindung mit der Brücke in Hümmingen kommen würde.

Den Bewohnern des Rheinthales bei Säckingen wäre die Benutzung der Eisenbahn noch mehr erschwert, als ihren Nachbarn im Wiesenthale, sie würden genöthigt sein, den weitem Weg an Basel vorbei nach Weil einzuschlagen.

Zimmerhin würde also für die Bewohner des Rheinthales, und wenn man selbst die Basler zur Herstellung des näheren Weges über Riechen seiner Zeit vermögen sollte, auch für die Bewohner des Wiesenthales der Mißstand eintreten, daß, wer die Eisenbahn benützen wollte, Nichtvereinsgebiet passiren, und sich, wenn gleich Inländer, der zollamtlichen Behandlung unterwerfen müßte. Nächstdem müßte beim Ueberschreiten des schweizerischen Gebiets der Basler und der eidgenössische Zoll entrichtet werden.

2) Münde die Bahn bei Weil, so werde es nothwendig, daß sie auch bis Basel fortgesetzt werde. Dadurch werde man abhängig von der Schweiz, die berechnende Stadt Basel werde dann ihren Vortheil wohl einsehen und ihn zu benützen wissen. In Weil finden Reisende keine Unterkunft, sie wären auf das nahe gelegene Basel verwiesen, während in Lörrach, würde der Bahnhof dahin verlegt, alle Passagiere Unterkunft und Befriedigung ihrer Lebensbedürfnisse finden.

Eines der größten Aemter habe seinen Sitz in Lörrach, dagegen seien in Weil weder richterliche, noch Administrativ-Beamte, was bei der Ausmündung einer Bahn gegen zwei fremde Staaten, Frankreich und die Schweiz, doch gewiß zu berücksichtigen sei.

Es sei ein fühlbarer Mangel, daß die weite Strecke von Freiburg bis nach Konstanz einer größern Stadt entbehre. Die Bewohner seien dadurch genöthigt, viele Bedürfnisse vom Auslande zu beziehen. Lörrach, von der Natur so begünstigt, wäre ganz geeignet, diesem Mangel abzuhelfen. Seit wenigen Jahren habe dessen Bevölkerung ohnehin unverhältnißmäßig zugenommen, neue Straßen entstehen, Fabriken werden gegründet, und wenn nun durch den Bahnhof ein größerer thätiger Verkehr der Stadt gesichert wäre, so werde man von nahe und ferne in Lörrach sich niederlassen.

3) Komme die Ausmündung der Bahn nach Lörrach, so sei man nicht genöthigt, die Bahn nach Basel fortzuführen, und werde also seiner Zeit bei den Unterhandlungen über die Fortsetzung der Bahn sich in einer günstigeren Lage befinden.

4) Den meisten Geschäftsreisenden aus dem Norden sei Lörrach und das Wiesenthal ihre Bestimmung. Diese würden der Frequenz entzogen, wenn sie in Weil endete. Was die Reisenden aus dem Süden betreffe, so werden dieselben leicht durch Posten und Omnibuswagen dem Bahnhof zugeführt werden können. Selbst wenn, was noch nicht entschieden sei, die Elsäßer Bahn in die Thore der Stadt Basel gelange, werde deswegen die badische Bahn wenige oder gar keine Reisende verlieren, deren Bestimmung die Vereinsstaaten seien, indem der kurze Weg zwischen Basel und Lörrach sich durch die Strecke von Straßburg nach Kehl ausgleiche, und auf der französischen Seite ohnehin eine doppelte Douanenlinie zu passiren sei.

5) Im Falle eines Krieges sei die Bahn und der Bahnhof bei Weil dem jenseitigen feindlichen Feuer ausgesetzt, nach Lörrach reichen seine Kugeln nicht.

Meine Herren! Die von den Petenten vorgetragenen Umstände und Verhältnisse scheinen allerdings alle Rücksicht zu verdienen. Von besonderer Erheblichkeit sind nach unserem Ermessen die von 1 bis 3 vorgetragenen Gründe.

Es ist ganz richtig, was die Petenten sagen, die Bewohner des gewerbsamen Wiesenthales, des Rheinthales

und der übrigen benachbarten Gegend werden allerdings gleichsam von der Bahn abgeschnitten, wenn der Zug nach Weil geht, und der Bahnhof in diesem Orte angelegt wird. Sie könnten nämlich, so wie die Sachen gegenwärtig stehen, nur auf einem großen Umwege über Basel selbst zur Eisenbahn gelangen. Ein näherer und bequemerer Weg für die Bewohner des Wiesenthals müßte erst neu angelegt werden; er würde aber ebenfalls über schweizerisches Gebiet, nämlich durch den Kanton Basler'schen Ort Riehen führen.

Ein naher Verbindungsweg zwischen Lörrach und Weil auf diesseitigem Gebiete würde über den zwischen beiden Orten liegenden sehr steilen Tullinger Berg führen, deswegen kaum ausführbar und in keinem Falle leicht zu befahren sein.

Wir glauben aber, daß es nicht nur in Bezug auf die Frequenz der Bahn, sondern auch in Bezug auf die national-wirtschaftlichen Interessen des Wiesenthales und des übrigen dortigen Oberlandes unumgänglich notwendig ist, daß die Eisenbahn den Bewohnern dieser Gegenden leicht zugänglich gemacht wird, und daß sie nicht durch Zollschranken, wie dieses der Fall wäre, wenn der Weg zu derselben durch schweizerisches Gebiet führen würde, gleichsam davon abgehalten und getrennt werden.

Das zweite Moment ist von eben so hoher Wichtigkeit. Wir müssen die Ausmündung der Bahn im Inlande behalten, und zwar in der Art, daß die Vortheile, welche damit in Verbindung stehen, auch wirklich dem Inlande erhalten werden.

Es liegt in der Natur der Dinge, daß am Ende der Bahn ein großer Zusammenfluß von Menschen und Waaren statt finden, daß sich da, besonders wenn die Bahn nach Süden nicht fortgesetzt wird, was wenigstens nicht gleich in der nächsten Zeit geschehen dürfte, ein Stapelplatz bilden werde, welcher geeignet ist, den kommerziellen Verkehr in allen Richtungen zu beleben, und den Ort, wo er sich befindet, in so ferne ihm nicht alle sonstigen Eigenschaften dazu fehlen, in kurzer Zeit zu einem nicht unbedeutenden Handelsplatze zu erheben.

Endet nun die Bahn in Weil, so ist vorauszusehen, daß von allen diesen Vortheilen dem Lande wenige werden erhalten werden. Weil ist nur eine halbe Stunde von Basel entfernt, ein gewöhnlicher Landort, der den ankommenden Reisenden nicht bietet und bieten kann, was die mannigfachen Bedürfnisse derselben fordern. Die Ankommenden sind demnach, wie die Petenten richtig bemerken, auf das nahe gelegene Basel verwiesen und werden eilen, dahin zu kommen, wo sie finden, was sie suchen und wünschen. Dahin werden auch die Waaren theilweise wandern, oder, in so ferne sie auch in Weil bleiben, wird der Gewinn, welchen zu machen ihr Dasein Anlaß und Gelegenheit giebt, in die Kasse der Basler fließen; denn die dortigen Handelsleute werden nicht erlangen, sich, so viel thunlich, aller Geschäfte da zu bemächtigen, und sie von Basel aus zu besorgen.

Anders wird dieses sein, wenn die Bahn in Lörrach endet. Hier findet der Reisende Alles, was er in der Regel bedarf, gut eingerichtete Gasthöfe, Postanstalten, Kaufläden, Aerzte u. s. w., alle Einrichtungen, wie sie das tägliche Leben erfordert, sind da schon vorhanden, und sollten noch weitere erforderlich sein, so fehlt es dem Orte nicht an Fonds, sie in's Leben zu rufen.

An industrieller und kommerzieller Regsamkeit fehlt es auch jetzt schon nicht; die Gelegenheit, welche die Bahn und der Stapel zur Vermehrung derselben darbietet, werden schnell ergriffen werden, und ist einmal durch einen täglichen größern Verkehr die Quelle zum Erwerbe eröffnet, so wird es nicht an Fremden fehlen, welche sich in Lörrach niederlassen und ihre Kapitalien da nutzbringend machen werden.

Auf diese Weise können die Vortheile der Ausmündung der Bahn — und wir schlagen sie nicht gering an — dem Lande erhalten werden. Es wird aber nicht bloß Lörrach und die Umgegend, es wird der Handel im Allgemeinen dadurch bedeutend gewinnen. Lörrach wird in Bezug auf den Handel eine Nebenbuhlerin von Basel werden und durch seine Concurrenz die nachtheiligen Wirkungen, welche das Handelsmonopol des reichen Basels für den Handel der dortigen Gegend und für den Handel im Allgemeinen hat, heben, oder doch wenigstens vermindern. Man wird uns freilich sagen, es sei eine zu kühne Hoffnung, wenn man erwartet, daß sich Lörrach zur Handelsrivalin von Basel emporzuschwingen werde. Wir glauben nicht, daß wir in unseren Erwartungen zu weit gehen; wir zählen dabei nur auf die nämlichen Wirkungen und Erscheinungen, die sich überall zeigen, wo gleiche Veranlassungen dazu vorhanden sind. An allen Stapelplätzen herrscht commercielle Regsamkeit, blüht Handel. Sollen wir zu den vielen Elementen, welche Basel jene Suprematie verschaffen, die Alles von ihm abhängig macht und den Handel der ganzen Umgegend in einem sehr untergeordneten Zustande hält, noch ein weiteres mächtiges hinzufügen, indem wir das Ende unserer Bahn vor oder in seine Mauern verlegen? Wir glauben nicht, daß wir uns dadurch den Dank unserer Nachkommen verdienen würden.

Das unter Ziffer 3 angeführte mag in so ferne der Beachtung werth sein, daß Basel, einmal im Besitze der Vortheile der Ausmündung der Bahn es seinen Interessen nicht angemessen finden dürfte, die Bahn weiter südlich fortzusetzen. Ist aber der Bahnhof in Lörrach, so wird Basel doch in kurzer Zeit die Fortsetzung der Bahn bis Basel wünschen, und die Erfüllung dieses Wunsches kann dann an die Bedingung geknüpft werden, daß die Bahn von Basel aus auch weiter geführt werde.

Die weiter von den Petenten vorgetragenen Gründe sind mehr oder minder untergeordneter Natur; es genügen

aber die kaum berührten, die Ueberzeugung zu begründen, daß der Zug nach Vörrach, wenn er auch mit einem bedeutenden Geldopfer verbunden, dem nach Weil vorzuziehen sei.

Indem wir uns also für jene Linie und für die Errichtung des Bahnhofes in Vörrach aussprechen, werden wir am Ende darauf den förmlichen Antrag stellen.

§. 13. Anschaffung von Betriebsmaterial . . . 691,350 fl.

Dafür sollen angeschafft werden:

- 12 Dampfwagen sammt Tendres,
- 108 Personenwagen,
- 24 Pritsch- und Bagagewagen,
- 50 Wagen zum Transport von Vieh und Waaren.

Diese Anschaffungen mit dem schon vorhandenen Material werden genügen, die in der laufenden Budgetperiode in Betrieb kommende Strecken zu bedienen.

Es ist eine sehr erfreuliche Erscheinung, daß nun selbst die Locomotive, die bis dahin aus England bezogen wurden, im Inlande gefertigt werden, indem der in der Maschinenfabrik von Kessler und Martiensens dahier gebaute Probedampfwagen nach den bis dahin damit gemachten Erfahrungen allen Anforderungen vollkommen entspricht.

Die aus England bezogenen Dampfwagen kosten durchschnittlich das Stück 27,680 fl.
nämlich Ankauf 20,580 fl.
Transport und Zoll 7,100 fl.

Kessler und Martiensens liefern das Stück zu 24,500 fl.

Die Verwaltung hat bis dahin nur Dampfwagen mit 6 Rädern angeschafft; sie wird, durch die Vorgänge der neuern Zeit über die Nachteile der Anwendung von Dampfwagen mit 4 Rädern belehrt, natürlich auch in Zukunft keine andere anschaffen.

Der auf der Versailler Eisenbahn vorgekommene wirklich grauenvolle Unglücksfall hat überall, wo die Eisenbahnangelegenheit in öffentlichen Versammlungen zur Sprache kam, Erörterungen und Vorschläge veranlaßt, wie solchen Unglücksfällen vorgebeugt werden könne. Wir werden sie, meine Herren, mit keinen solchen behelligen. Zunächst trösten wir uns mit der Betrachtung, daß auf Eisenbahnen, welche auf Staatskosten gebaut und betrieben werden, Unglücksfälle weit seltener vorkommen werden, als auf anderen, wo der Betrieb von Privatunternehmern besorgt wird. Bei den Letzteren ist ein möglich hoher Zinsenertrag der Zweck auf den in der Regel mit Nichtbeachtung aller Rücksichten für die Sicherheit der Reisenden hingearbeitet wird; was bei dem Betrieb in den Händen der Regierung der Fall nicht ist und nicht sein darf. Dann vertrauen wir auf die Einsicht und Thätigkeit der die Administration leitenden Behörde. Eine sorgfältige Ueberwachung des Dienstes sichert am meisten gegen Unfälle. Vorkahrungen, welche sich durch Erfahrungen als zweckmäßig oder nothwendig darstellten, werden von der Administration gewiß nicht verabsäumt werden. Sie wird die nöthigen Anordnungen treffen, daß niemals zu schnell gefahren, daß niemals mehrere Locomotive zu einem und demselben Zug verwendet werden. Sie wird eine Einrichtung treffen, welche den Reisenden für Fälle der Gefahr das Oeffnen der verschlossenen Wagen möglich macht. Die Conducteurs werden mit Instrumenten versehen werden, um bei eintretender Gefahr den Locomotivführern das Zeichen zum Halten geben zu können.

§. 14. Aufsichts- und Verwaltungskosten . . . 100,000 fl.

Die einzelnen Positionen §§. 1 bis 14 betragen 6,322,399 fl.
Hieran werden durch den von den früheren Verwilligungen am letzten Dezember 1841 noch vorhanden
gewesenen Creditrest gedeckt 162,797 fl.

und es beträgt demnach die neue Forderung 6,159,602 fl.

Die Commission stellt folgende Anträge:

- 1) Mit Einschluß des von den früheren Verwilligungen am letzten Dezember 1841 noch vorhanden gewesenen Creditrestes zu 162,797 fl. für die laufende Budgetperiode 6,322,399 fl. zu bewilligen.
- 2) An die Großherzogliche Regierung die Bitten zu stellen:
 - a. in dem Orte Renchen einen Haltplatz zu errichten,
 - b. in der Section XII vom Isteiner Kloze an die Linie nach Vörrach zur Ausführung zu genehmigen.
- 3) Die Petition der Gemeinden des Renchthales, den Bahnhof in Appenweiler betreffend, mit dem Wunsche an das Großherzogliche Staatsministerium zu überweisen, die Einrichtungen für den Bahndienst in dem Umfange herstellen zu lassen, daß sie der auf dieser Station nach der Lage des Orts zu erwartenden bedeutenden Concurrenz genügen, und da hier in der Regel zwei Wagenzüge zusammen kommen werden, welche ihre Ladung gegen einander auszutauschen haben, die Anordnung zu treffen, daß zwei Wagengeleise bedeckt werden.