

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Landtags-Zeitung. 1833-1846 1844

263 (29.7.1844)

Landtags-Zeitung.

Ein Abonnement besteht aus 125 Nummern und kostet 2 fl. 42 kr.; durch die Post bezogen für Baden 3 fl. 57 kr. Die Bestellungen sind für jedes folgende Abonnement zu erneuern.

Man abonniert bei dem nächstgelegenen Postamte in Karlsruhe bei Malisch und Vogel, von welchen das Blatt auch im Buchhändlerweg zu beziehen ist.

[Nr. 263.] Verhandlungen der II. Kammer der badischen Stände i. J. 1844. [29. Juli.]

Herausgegeben von den Abgeordneten

Bassermann, Baum, Bissing, Buhl, Gottschalk, v. Ihstein, Mathy, Rindeschwender, Sander, Welcker, Weller und Anderen.

Redigirt von Karl Stein. — Druck von Malisch und Vogel.

113te öffentliche Sitzung der 2. Kammer.

(Fortsetzung.)

Folgende Eingaben werden vorgelegt:

Durch das Secretariat: 1) Petition des Bernh. Widemann von Forst, einen Rechtsstreit betr.; 2) Nachtrag zu der Petition der Kirchspielsgemeinde Altlusheim, die Brandversicherungsbeiträge von kirchlichen Gebäuden betr.

Durch den Abg. Selzam: Petition mehrerer Bürger von Krauthaim, ihre Belastung mit Kirchen-, Pfarr- und Schulhausbaukosten betr.

Der Präsident zeigt eine Mittheilung der ersten Kammer an, nach welcher diese dem Gesetzesentwurf über die Befoldungen und Pensionirung der Staatsdiener und die Vertheilung der Ersparnisse betr., sodann den Gesetzesentwürfen über die Zollsäge von Syrup, Rohzucker, Rübenzucker, über die Eisenzölle, so wie der Adresse über die Ackerbau-schulen beigetreten sei.

Die Tagesordnung führt hierauf zur Discussion des Commissionsberichts des Abg. Bader: A. „über die der zweiten Kammer in der 15ten öffentlichen Sitzung vom 3. Januar 1844 gemachte Vorlage über den Bau der Eisenbahn von Mannheim bis an die Schweizer-grenze und das diesfallsige Budget für 1844 und 1845.“

Der erste Kostenüberschlag für die Bahn von Mannheim bis zur Schweizergrenze betrug (das Betriebsmaterial nicht mitbegriffen): 13,000,000 fl. Es konnte aber dieser Ueber-schlag für die Folge schon deswegen nicht maßgebend seyn, weil die Zugsklinie später vielseitig wieder abgeändert wurde. Der im Jahre 1840 revidirte Kostenüberschlag beläuft sich auf 14,965,892 fl. Endlich der neueste von 1843 erfordert 19,131,381 fl. 32 kr., also 4,165,489 fl. mehr, als der von 1840. Diese Steigerung rührt vorzüglich von den ge-stiegenen Arbeitslöhnen und Materialpreisen, sodann von dem Umstande her, daß die Erwerbung des Bodens

beinahe eine Million mehr kostete, als früher berech-net war.

Das zweite Schienengeleise würde nach dem frühern Ueberschlage gekostet haben 5,575,998 fl., nach dem neuern und dem dermaligen Constructions-system würde es kosten 4,573,674 fl. oder per Stunde 72,922 fl. Der Gesamts-aufwand für die ganze Bahn von Mannheim bis an die Schweizergrenze und für die Seitenbahn von Appenweier nach Kehl stellt sich folgendermaßen:

die oben für den Bau veranschlagte Summe	19,131,381 fl.
für Maschinen und Transportwagen	3,991,940 „
für Einrichtung der Stationen u. Bahnhöfe	287,550 „
für Ausrüstung der Bahnwartshäuser und	
Gefährdepots	37,575 „
	23,448,446 fl.
Mit dem zweiten Schienengeleise	4,573,674 fl.
	28,022,120 fl.

Die Bahnbaufkosten betragen im Durchschnitt für eine Wegstunde 238,943 fl. 25 kr. — Von den bis dahin aus-gebauten Sektionen kosten am meisten die Sektionen V. und VI., von Doss nach Rastatt und von Rastatt nach Appenweier; die Stunde kommt hier auf 261,922 fl. und beziehungsweise 238,909 fl., während der Aufwand bei allen vorhergehenden unter 200,000 fl. bleibt, ja z. B. in der zweiten Sektion von Heidelberg bis Bruchsal nur auf 153,134 fl., in der vierten auf 175,617 fl. zu stehen kommt.

Die Bahn und Bahnhofanlagen zwischen Mannheim und Schliengen durchziehen 123 Gemarkungen, in welchen von ungefähr 14000 Eigenthümern Grundstücke erworben werden mußten. Von Mannheim bis zur Schweizergrenze müssen 2915 Morgen Gelände, welche einen Kostenauf-wand von 3,030,002 fl. erfordern, erworben werden. Nur ungefähr die Hälfte dieses Geländes ist zur Eisenbahn selbst erforderlich, die andere Hälfte zerfällt in, nach dem Bau wieder disponibel werdende, Parzellen.

Einnahmen.		1844.	1845.
§. 1. Ertrag aus Grundstücken und Gebäuden		10,093 fl.	8,574 fl.
§. 2. Erlös aus Grundstücken und Gebäuden		235,292 „	244,779 „
§. 3. Erlös aus Inventariestücken und Materialien		28,600 „	26,800 „
§. 4. Ertrag		1,500 „	1,500 „
§. 5. Sonstige Einnahmen		150 „	150 „
Sämmtliche Summen werden nach dem Antrag der Commission genehmigt.			

Ausgaben.		1844.	1845.
Titel I.			
§. 1. Lasten der Einnahmen und Vorbereitungskosten			5,000 fl.
Titel II. Baukosten der Bahn.			
§. 2. Herstellung der Ergänzungsarbeiten und Neubauten in den bereits dem Betriebe übergebenen Sektionen II. und III.			7,000 fl.
nämlich Sektion II. von Heidelberg nach Karlsruhe			
und Sektion III. von Karlsruhe nach Rastatt		2,000 fl.	
.		5,000 „	
§. 3. Ausbau der Sektionen IV.—IX.		2,030,000 fl.	255,000 fl.
		1844.	1845.
für die Sektion IV von Karlsruhe bis Rastatt		185,000 fl.	15,000 fl.
für die Sektion V von Rastatt bis Dos		137,000 „	9,000 „
für die Sektion VI von Dos bis Appenweier		545,000 „	50,000 „
für die Sektion VII von Appenweier bis Diefenburg		83,000 „	7,000 „
für die Sektion VIII von Diefenburg bis Dinglingen		700,000 „	86,000 „
für die Sektion IX von Dinglingen bis Kenzingen		380,000 „	88,000 „
In den Sektionen IV., V., VI. und VII. sind die für			

1844 geforderten Summen seit dem 1. Januar d. J. größtentheils verwendet.

Die Commission trägt auf Bewilligung an, welche die Kammer auch genehmigt.

Ueber die der Commission zur Berichterstattung überwiesene Petition der Stadt Lahr äußert die Commission: Das Begehren derselben besteht darin, „daß die Hauptbahn nach Lahr geführt und der Bahnhof statt bei Dinglingen, bei Lahr errichtet werde.“ Die Petentin führt zur Begründung ihres Begehrens an:

1. Die zweite Kammer habe bereits durch ihre Abstimmung auf dem vorigen Landtag ihre Geneigtheit zur Bewilligung der dazu nöthigen Gelder ausgesprochen; die merkantilsche Wichtigkeit der Stadt Lahr, und die Gewerbsähigkeit ihrer Bewohner bürge für einen sichern Ertrag der zu bauenden weiteren Bahnstrecke.

2. Es sei technisch ausführbar, die Bahn nach Lahr zu führen; dessen habe sie der in Lahr anwesend gewesene Regierungscommissär selbst versichert; selbst wenn dieses nur vermittelt einer sogenannten Kopfstation geschehen könnte, liege darin kein Grund, sich dadurch davon abhalten zu lassen; Heidelberg sei auch eine Kopfstation, ohne daß dadurch der Verkehr gehemmt oder gestört werde; eine solche sei auch mit weniger Kosten verbunden als eine andere.

3. Man habe, und gar nicht mit Unrecht, Freiburg und andere Städte mit weit bedeutenderem Kostenaufwande, als bei Lahr erfordert werde, der Bahn nahe zu bringen gesucht; gleiche Begünstigung habe gewiß auch Lahr anzusprechen, besonders wenn man dessen merkantilsche und industrielle Bedeutung in's Auge fasse. Wollte man die neue Verkehrsstraße neben Lahr vorbeiführen, so werde dasselbe in kurzer Zeit wieder zu einem unbedeutenden Landstädtchen herabsinken; dieses könne und werde weder die Großherzogliche Regierung noch die Kammer wünschen. Nicht nur die Interessen der Stadt Lahr würden befördert, wenn dasselbe mit der Hauptbahn in unmittelbare Berührung komme, sondern der große Verkehr selbst werde dadurch sehr gewinnen. Man habe von Seite der Regierung der Stadt eine Seitenbahn versprochen, aber es würden auch zur Erbauung einer solchen noch keinerlei Anstalten gemacht, und wenn auch, so würde mit einer Seitenbahn Lahr nicht geholfen sein und doch bedeutende Kosten aufgewendet werden müssen.

In der fünfzigsten öffentlichen Sitzung vom 31. August 1842 hat die damalige Kammer auf den Antrag des Abg. Baum einstimmig beschloffen, „die großherzogl.

Regierung zu bitten, in nähere Erwägung zu ziehen, ob die Bahn nach Lahr geführt werden könne."

Die Regierungsvorlage erwähnt der Sache gar nicht. Die von den Beamten der Wasser- und Straßenbaudirektion veröffentlichte ausführliche Nachweisung bemerkt darüber wörtlich Folgendes:

"Hätte man den Bahnhof, statt nach Dinglingen, nach Lahr verlegt und die Bahn demgemäß in dem Schutterthal hinauf bis zu dieser Stadt, und von da wieder zurückführen wollen, so würde die Hauptbahn bei einer zweckmäßigen Anlage hiedurch einen Umweg von mehr als einer Stunde erhalten haben, was nicht allein die Kosten für den Bau bedeutend vermehrt hätte, sondern auch für den allgemeinen Verkehr von bleibendem Nachtheil gewesen wäre. Man fand es deshalb nach genauer Untersuchung aller Verhältnisse für angemessener, den Bahnhof in Dinglingen und so anzulegen, daß eine Zweigbahn nach Lahr ohne Schwierigkeit hergestellt werden kann, wenn das Bedürfnis es erfordern sollte."

Nach den von dem Gr. Ministerium des Innern der Commission mitgetheilten Akten ist die Frage von der technischen Behörde untersucht und erörtert worden. Man könne sich, sagt die technische Behörde in ihrem Berichte, der Stadt Lahr auf eine dreifache Weise nähern. Durch die auf einem dem Bericht beiliegenden Kärtchen eingezeichnete Bogelinie (a. b. c.) wodurch man sich aber nur auf die halbe Entfernung der Stadt nähern könnte. Mit dieser Aenderung der Bahnrichtung wäre den Wünschen der Stadt Lahr nicht genügt. Durch eine andere weiter in das Thal hinein sich erstreckende Bogelinie (a. d. e.); diese würde zwar den Wünschen Lahr's genügen, man könnte damit der Stadt ganz nahe rücken, aber der Zug müßte zu sehr „verstrekt“ und „verzogen“ werden. Auch würde die Ausföhrung dieser Aenderung nebst dem Uebelstande eines so „sehr gezwungenen Zuges“ noch mit einem sehr bedeutenden Kostenaufwand verbunden seyn und die Hauptstraße müßte dabei zweimal durchschnitten werden. Endlich drittens durch eine gerade Linie (e. f. g.), an deren Ende der Bahnhof eine sogenannte Kopfstation bilden würde.

Auch diesem Zuge, fügt die Gr. Wasser- und Straßenbaudirektion bei, könne sie eben so wenig als dem zweiten das Wort reden, da der Betrieb bei dem eine ganze Stunde längeren Bahnzuge und dem wegen des Wechsels der Maschinen nothwendigen längern Aufenthalt auf eine empfindliche Weise benachtheiligt werden und bei allem dem ein größerer Aufwand von mindestens 100,000 fl. dadurch verlaßt würde. Von einer Leitung der Hauptbahn nach Lahr und von der Verlegung des Bahnhofs von Dinglingen

dahin werde demnach Umgang genommen werden müssen. Wenn auch die besondere Wichtigkeit des Punktes Lahr für Handel und Verkehr die Geldopfer rechtfertigen würde, so könnten doch die Nachteile des allgemeinen Verkehrs dadurch nie gerechtfertigt werden.

Am Schlusse ihres Gutachtens bemerkt dann die Baubehörde, daß eine Seitenbahn von dem Bahnhof zu Dinglingen bis zur Stadt der Letzteren alle Vortheile für den Verkehr gewähren würde, die sie von der Eisenbahn bei den obwaltenden Lokalverhältnissen nur immer erwarten könne. Die Baubehörde wurde hierauf auch beauftragt, die nöthigen Untersuchungen und Vorarbeiten vorzunehmen, um bestimmen zu können, ob und wie eine nach Lahr führende Seitenbahn mit der Hauptbahn bei Dinglingen in Verbindung gebracht werden könnte. Diese wurden vorgenommen und lieferten das Ergebnis, daß der Anlage einer Seitenbahn kein besonderes Hinderniß entgegenstehe, eine solche vielmehr sowohl in Bezug auf die Richtung, als die Steigungsverhältnisse sehr vortheilhaft geführt werden könnte. Ein detaillirter Kostenüberschlag, wird dabei bemerkt, sei nicht gefertigt worden, aber bei den hohen Güterpreisen, die hier stattfinden, und nach dem für die Seitenbahn von Doss nach Baden gefertigten Ueberschlag, könne wohl angenommen werden, daß sich die Kosten nicht unter 160,000 fl. belaufen würden.

Auf einen von dem Gr. Ministerium des Innern erstatteten Vortrag der im Wesentlichen die Gründe der Wasser- und Straßenbaudirektion adoptirte, erfolgte unterm 28. Jan. 1843 aus Gr. Staatsministerium nachstehende Entschlieöung:

„Se. Königl. Hoheit der Großherzog beauftragen das Ministerium des Innern, auf dessen unterthänigsten Vortrag vom 10. I. M., Nr. 233, dem Gemeinderath, Bürgerausschuß und Handelsstand zu Lahr auf die höchsten Orts eingereichte Vorstellung vom 30. September v. J. um unmittelbare Verbindung gedachter Stadt mit der Eisenbahn eröffnen zu lassen, daß nach näherer Erörterung der Lokalverhältnisse die Gewährung dieses Gesuchs sich als unthunlich herausgestellt habe.“

Meine Herren! Die Stadt Lahr hat eine Bevölkerung von 7000 Seelen und ein Steuerkapital von 4,200,000 fl. Ihre Wichtigkeit in kommerzieller und industrieller Beziehung ist so allgemein anerkannt und bekannt, daß es überflüssig wäre, darüber weitere Worte zu verlieren. Dieser Wichtigkeit als Handels- und Fabrikstadt hat sie wohl das Recht, zwei Abgeordnete in die zweite Kammer zu schicken, zu verdanken. Seit der Zeit der Emanirung der Verfassung hat sich aber ihre Seelenzahl und ihr Flor überhaupt noch bedeutend vermehrt und gegenwärtig sind beide noch im Zunehmen. Mit

Recht behauptet deswegen nach unserem Dafürhalten die Betentin, daß nicht bloß die Interessen der Stadt Lahr für sich, die pekuniären Interessen des Bahnbetriebs und die des kleinen Verkehrs überhaupt, sondern auch die allgemeinen national-wirtschaftlichen Interessen es fordern, daß Lahr mit der Bahn in Verbindung gesetzt werde. Eben so richtig ist ihre Behauptung, daß man Geldopfer, wie sie hier kaum erforderlich seien, gebracht habe, um andere Orte von weit minderer Wichtigkeit der Bahn nahe zu bringen, und daß Lahr im Hinblick auf das Steuercapital, mit welchem es zu den Staatslasten, insbesondere zu den Eisenbahnbaukosten, beitrage, auf gleiche Berücksichtigung Anspruch zu machen habe. Die Gr. Regierung ist, wie aus den Akten hervorgeht, auch nicht abgeneigt, den Wünschen der Stadt Lahr zu entsprechen, nur die Art und Weise, wie dieses geschehen soll, ist in Frage. Die Behörden bringen den Bau einer Seitenbahn zwischen dem Bahnhof von Dinglingen und der Stadt Lahr in Vorschlag, um Letztere mit der Hauptbahn in Verbindung zu bringen. Wir möchten zweifeln, ob dieser Weg der den Verhältnissen entsprechendste sei.

Die Entfernung der Stadt vom Dinglinger Bahnhofe, von der Mitte des Hofes bis in die Mitte der Stadt gerechnet, beträgt 0,6 Stunden, bis zu den ersten Häusern oder die Gegend, wo der Bahnhof einer Seitenbahn wahrscheinlich angelegt würde, zwischen 0,4 und 0,5, also nicht ganz eine halbe Wegstunde. Nun scheint uns der besondere Betrieb einer so kurzen Bahnstrecke durchaus nicht rathsam zu sein, er müßte zweifelsohne einen unverhältnismäßig großen Kostenaufwand verursachen. Auch der Bau der Bahn selbst, die Anlage von zwei Bahnhöfen auf einer so kurzen Strecke, die, mit einer Locomotive befahren, kaum 3—4 Minuten Fahrzeit erforderte, wäre mit Kosten verbunden, die dem Zwecke und den Umständen nicht angemessen wären.

Mit dem Zuge e. f. g. und der damit verbundenen Kopfstation können wir uns nicht befreunden. Das Umsetzen der Maschine in der Station verursacht langen Aufenthalt, was für den Verkehr vorzüglich störend ist, und nebstdem wäre der Bau dieser Linie mit ihren beiden Einlenkungen auch mit sehr bedeutenden Kosten verbunden. Ob der Zug a. d. e. wirklich so gegen die Gesetze der Technik verstößt, daß der Betrieb derselben mit Schwierigkeiten verbunden sein würde, wissen wir nicht zu beurtheilen. Dieses scheint übrigens nach dem Gutachten der Wasser- und Straßenbaudirection der Fall zu sein, indem sich diese entschieden gegen die Ausführung desselben ausspricht; auch würde diese Linie einen sehr großen Kostenaufwand her-

beiführen und wirklich einen zu langen Aufenthalt für den großen Verkehr zur Folge haben.

Am meisten würde uns der Zug a. b. c. zusagen, besonders wenn der Bogen noch etwas in das Thal hinein verlängert oder erstreckt werden könnte; und selbst wenn dieses, obwohl das Gegentheil mehrseitig behauptet wird, nicht thunlich wäre, so könnten wir uns mit dem Ausspruch, „daß dieser Zug doch dem Bedürfnis nicht genüge und demnach von dessen Ausführung Umgang zu nehmen sei,“ nicht vereinigen. Auch in diesem Falle würden wir den Zug a. b. c. noch immer einer Seitenbahn vorziehen. Unsere Gründe dafür sind kurz folgende: Wie schon oben bemerkt, so beträgt die Entfernung vom Dinglinger Bahnhof bis in die Mitte der Stadt Lahr 0,6 Stunden; nun angenommen, daß der Bogen nicht verlängert werden kann und der Bahnhof da angelegt wird, wo er auf der Linie bei h eingezeichnet ist, so würde dessen Entfernung, von der Stadt bis in die Mitte derselben gerechnet, 0,3 betragen. Der äußere gegen den Bahnhof gerichtete Theil der Stadt würde kaum 0,2 Stunden von dem Bahnhofe entfernt sein.

Diese Entfernungen finden bei vielen andern Bahnhöfen auch statt, und man entbehrt da die Vortheile der unmittelbaren Verbindung mit der Hauptbahn deswegen nicht. Das Unbequeme, was die größere Entfernung mit sich bringt, muß eben durch andere zweckmäßige Einrichtungen wieder auszugleichen gesucht werden.

Zu Heidelberg ist der Bahnhof	0,3	Stunden,
„ Rastatt „ „ „	0,3	„
„ Ettlingen „ „ „	0,4	„
„ Mannheim „ „ „	0,2	„
„ Freiburg „ „ „	0,2	„
„ Offenburg „ „ „	0,2	„

von der Stadt entfernt. Man kann also nicht sagen, daß bei Lahr in dem unterstellten Falle eine außergewöhnliche Entfernung stattfinden würde.

Durch den proponirten Zug würde die jetzt angenommene Linie etwa um 3—400 Ruthen verlängert; um diese Verlängerung mit der Locomotive zu befahren, wären höchstens 2—3 Minutenzeit erforderlich. Der Aufenthalt welcher dadurch für den sogenannten großen Verkehr herbeigeführt würde, wäre also höchst unbedeutend und wohl hundertfach dadurch wieder aufgewogen, daß die Handelsstadt Lahr von dem Zuge des großen Verkehrs berührt und damit in ihr Bereich gebracht wird. — Die Commission glaubt demnach, daß die aus sehr dringenden Gründen geforderte unmittelbare Verbindung der Stadt Lahr mit der Hauptbahn mit Beachtung, ja mit Beförderung aller Interessen — der des kleinen wie der des großen Verkehrs — ausführbar sei und stellt deshalb den Antrag, an die Gr. Regierung die Bitte zu stellen:

„Dem Zuge in der Section VIII. und IX. eine Richtung zu geben, wodurch die Hauptbahn der Stadt Lahr thunlichst nahe zurückt, so zwar, daß der jetzt nach Dinglingen bestimmte Bahnhof in die Nähe von Lahr, mindestens an die auf der vorliegenden Charte mit h bezichnete Stelle zu stehen komme.“