

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Landtags-Zeitung. 1833-1846 1846

229 (13.9.1846)

Die Landtagszeitung
besteht aus einem Abon-
nement von 150 Num-
mern und kostet 3 fl. 48 kr.
Durch die Post bezogen
4 fl. 48 kr. für Baden.

Landtags-Zeitung.

Man abonniert bei dem
nächstgelegenen Postamte,
in Karlsruhe bei Malsch
und Vogel, von welchem
das Blatt auch im Buch-
händlerwege zu beziehen
ist.

[Nr. 229. Verhandlungen der badischen Stände im Jahre 1846. [13. September.]

Herausgegeben von dem Abgeordneten Karl Mathy. — Redigirt von Karl Stein. — Druck und Verlag von Malsch und Vogel.

Zweiundsiebzigste öffentliche Sitzung der II. Kammer.

(Diskussion die Kinzigthalbahn betreffend.)

(Schluß.)

Christ. Ich würde mich auch gegen den zweiten Antrag des Abg. Bassermann erklären, wenn die Befürchtung wahr wäre, die so eben der Herr Regierungskommissär ausgesprochen hat, allein gerade sie ist mir nicht wahrscheinlich. Diese Anträge des Abg. Bassermann sind, wenn sie angenommen werden, nichts als eine Art von Begünstigung, die den Unternehmern gewährt wird. Den Anfang, die Größe der Geldsumme, kann der Staat bemessen. Diejenigen, die den Bau ausführen wollen, werden genau berechnen, wie hoch sie dieser im Allgemeinen zu stehen kommt, und wie hoch die Summe sich beläuft, die der Staat ihnen gibt. Auch hat man in Frankreich dieselbe Erfahrung gemacht. Man hat bei Bahnen, von denen man glaubte, daß sich nicht leicht Unternehmer dazu finden würden, im Voraus gewisse Theile gelegt, und dann hat sich gezeigt, nicht daß die Bauunternehmer darum zurückblieben, sondern gerade desto eher kamen. Was gefährdet denn der Staat bei einem Unternehmen, daß etliche 20—30 Millionen kosten würde? Er gefährdet eine Summe von einigen Hundert Tausend Gulden, welche im schlimmsten Fall für ein so großartiges Unternehmen liegen bleiben können. Allein dieser schlimmste Fall wird nicht kommen; die Kinzigthalbahn greift so sehr in das allgemeine System der Eisenbahnen ein, daß früher oder später die Erfüllung dieser Bahn zu einer Wahrheit wird. Ich glaube deshalb, durch diese Befürchtung brauchen wir uns nicht abschrecken zu lassen, für diesen zweiten Antrag zu stimmen. Der Abg. Jungmanns I. hat ein anderes Bedenken hervorgehoben, er hat gesagt, die ganze Bahn werde sich eben nicht rentiren, und folglich soll sich auch der Staat nicht dabei betheiligen.

Ich muß sagen, wenn die Frage noch ganz res integra wäre, so möchte ich lieber sehen, die ganze Bahn durch das Rheinthale durch Privaten gebaut worden, und diejenigen Bahnen, die weniger rentiren, würden durch den Staat übernommen werden, denn zu der Erbauung

der Rheinthalbahn brauche ich keinen Staat, hier lag die Rentabilität so auf flacher Hand, daß sich jedenfalls Bauunternehmer gefunden hätten, und jetzt noch würden sich Käufer dazu vorfinden, die geneigt wären, unsere ganze Bahn von Mannheim bis Basel zu übernehmen. Gerade da hat der Staat einzutreten, wo ganze Landestheile brach liegen, wo die Gefahr vorhanden ist, daß der ganze große Bezirk früher oder später unheilbaren Verlusten entgegengeht. Also gerade umgekehrt wie der Abg. Jungmanns würde ich diese Bahn im Rheinthale Privaten übergeben, und dem Staat vermöge seiner allgemeinen Verbindlichkeit zumuthen, die Bahn durch das Kinzigthal auf seine Kosten zu übernehmen. Nachdem aber die Frage einmal nicht mehr so liegt, so hat wenigstens der Staat die Verbindlichkeit, das Unternehmen auf alle mögliche Weise zu unterstützen, und folgerichtig komme ich also dahin, diejenigen Anträge zu unterstützen, welche am weitesten gehen, und trete darum im Allgemeinen salva redactione den Anträgen des Abg. Bassermann bei.

Die Gemeinden, wenn sie sich die Worte des Abg. Mathy zu Herzen nehmen, werden allerdings etwas thun, allein ihre Mittel sind beschränkt, und ich denke weniger darauf, daß diese Gemeinden etwas thun, als darauf, daß ein gewisser Widerwille in dieser Beziehung gehoben wird. Ich weiß nämlich, daß gerade in dieser Gegend die Gemeinden vielfach gegen die Eisenbahn sind, und zwar, wie ich glaube, aus einem Mißverständnis, das auch im Rheinthale vorhanden war. Ehe die Bahn gebaut ist, befürchteten die Leute, daß der Handel und Wandel eine andere Richtung nimmt, daß er ihnen durch die Schnelligkeit des Verkehrs entzogen werde; allein wenn sie bedenken, daß dieses nothwendig dann eintritt, wenn sie die Bahn nicht bekommen, daß, wenn einmal die Verbindung durch das Rheinthale mit dem See hergestellt ist, der ganze Verkehr durch das Kinzigthal hinwegfällt, dann werden sie zu einer andern Ueberzeugung kommen, und sie werden sich jetzt schon überzeugen, daß die Führung der Bahn durch das Kinzigthal für ihren Verkehr, ihre Gewerblichkeit und Existenz eine Lebensfrage ist. Für die Frage, ob

sich eine Gesellschaft bilden werde oder nicht, ist die gegenwärtige Zeit nicht gut, allein früher oder später wird wieder die günstige Zeit kommen, und ich glaube, günstige Voraussetzungen sind gegeben. Es ist kein Geheimniß mehr, daß bereits die Tyroler Bahn von Oesterreich concessionirt ist. Mit dieser Tyroler Bahn fällt und steigt die Kinzigthalbahn; und wenn jene einmal in Angriff genommen ist, wird sich früher oder später eine Gesellschaft bilden, welche den Bau der Kinzigthalbahn übernimmt. Meinem Nachbar (Helbing), welcher glaubt, daß die Rheinthalbahn vielleicht wichtiger ist, und die Kinzigthalbahn ersetzen kann, will ich bemerken, daß er sich darin täuscht. Es kommt eben bei diesen großen Verkehrsstraßen alles auf ihre Richtung an, und wenn erst die Verbindungsbahnen fertig sind, wird sich zeigen, daß in diesem allgemeinen Weltverkehr auf wenige Stunden ungeheuer viel ankommt. Nun beträgt aber der Umweg durch das Rheinthal etliche 20 Stunden, und bei der Concurrrenz von Marseille und Triest hinsichtlich des ostindischen Verkehrs, ist es von der größten Wichtigkeit, nur wenige Stunden zu profitiren, damit wir durch Deutschland die Verbindung bekommen, denn an der kürzesten Verbindung schwebt gegenwärtig das Loos, ob der Verkehr in Zukunft durch Frankreich oder Deutschland gehen soll. Es ist darum auch in dieser Beziehung die Kinzigthalbahn, wenn sie zu Stande kommt, bedeutend wichtiger als die Rheinthalbahn. Ueberdies scheint mir, daß der Weg von Paris nach Wien durch das Kinzigthal der kürzere ist, und nicht wie der Abg. Knapp meint, der über Bretten oder Pforzheim. Endlich wäre auch von der Regierung darauf Rücksicht zu nehmen, daß wenn uns Württemberg die Verbindung erschweren würde, wir vielleicht für den Anschluß unten uns das Recht vorbehalten können, uns oben anzuschließen. Ich stimme im Allgemeinen den Anträgen des Abg. Bassermann bei.

Welte. Es wird nicht nothwendig sein, die Nützlichkeit und Nützlichkeith der Kinzigthalbahn hervorzubeden. Ich habe auch von den bisherigen Rednern nur zwei gehört, welche nicht für die Bahn, sondern mehr gegen dieselbe gesprochen haben, nämlich die Abgeordneten Junghanns I. und Knapp. Der Abg. Junghanns sagt, die Bahn werde der Gegend wenig nützen, aber ein enormes Kapital kosten, und er berechnet dieses Kapital auf 40 Millionen. Das ist aber offenbar übertrieben. Die Eisenbahn durch das Kinzigthal wird gerade in Beziehung auf den örtlichen Verkehr so vortheilhaft wirken, wie vielleicht selten eine andere Bahn. Der Grund davon liegt nicht sowohl in der großen Manufaktur und Industrie dieses Landestheils,

als besonders in der Verschiedenheit der Produkte des Bodens in den einzelnen Bezirken dieser Gegend. In den untern Theilen des Kinzigthals, bei Offenburg, ist ein reicher Getreide- und Weinbau, weiter oben große Uhrenfabrikation, Reichthum an Holz &c., und weiter hinauf die Saline Schwenningen u. s. w., und so wechselt die Production des Bodens und die Manufaktur. Was dann den Kostenaufwand betrifft, den man so sehr in Anschlag genommen hat, so beträgt dieser nach den Angaben unserer Techniker nicht mehr als 22 Millionen, und wenn man auch einwendet, daß die Kostenberechnung, wie früher jene über die Rheinthalbahn, viel zu nieder sei, so muß man auch zugeben, daß die Techniker seither weitere Erfahrungen gemacht haben. Wenn aber auch die Kinzigthalbahn an den Bodensee 5 bis 6 Millionen mehr kostet, so kann man ja diese Bahn bei der schwierigsten Stelle von Hornberg und Sommerau unterbrechen, dann hat der Bau keine Schwierigkeit mehr, und dann bauen Sie vielleicht die ganze Bahn mit 16 Millionen. Ich komme nun zu den Anträgen des Abg. Bassermann. Für den ersten habe ich mich früher ausgesprochen, und wenn die Regierungskommission glaubt, die Redaction dieses Antrags sei dahin zu verbessern, daß die Regierung ermächtigt werde, sich bis zu einem Sechstel zu betheiligen, so habe ich dagegen nichts einzuwenden. Was den zweiten Antrag betrifft, der dahin modificirt wurde, daß die Regierung ermächtigt werde, nach Umlauf eines gewissen Termins die Bahnstrecke von Offenburg bis Hornberg und von Konstanz bis Singen auf Staatskosten zu bauen, so bin ich mit dieser Ermächtigung nicht ganz zufrieden. Ich glaube, wenn die Regierung ermächtigt wird, so wird sie nicht handeln. Es ist, wie der Abg. Brentano ausgeführt hat, dieser Bahnbau an den See nicht nur sehr wichtig, sondern dringend, wegen der Concurrrenzbahnen, die auf beiden Seiten entstehen. Ich glaube deshalb, daß man in den Gesetzentwurf eine Bestimmung aufnehmen sollte, welche die Regierung verpflichtet, nach Umlauf einer gewissen Zeit, wenn sich keine Actiengesellschaft finden sollte, wenigstens eine Bahnstrecke von Offenburg bis Hornberg auf eigene Kosten zu bauen, und wenn dann ein Unternehmer sich einstellen sollte, ihm diese Bahnstrecke zu überlassen. Ich schlage deshalb vor, den Antrag 2 so zu fassen: „Kommt bis zum 1. März 1847 zwischen der Regierung und einer Gesellschaft über die Ausführung der Bahn kein Vertrag zu Stande, so ist die Bahn in Angriff zu nehmen, und sollte sich später zum Fortbau der Bahn eine Gesellschaft melden, der Kammer Vorlage zu machen.“ Ich habe, wie der Abg. Christ, auch nicht die Bedenken, welche von der

Regierung ausgesprochen worden sind, ich habe nicht das Bedenken, daß, wenn der Staat anfangs zu bauen, diese eine Gesellschaft zurückhalten würde. Der Staat kann ja diese Bahnstrecke, wenn er etwas darauf verwendet hat, einem Unternehmer überlassen, und das wird diesem so lieb sein, als ein Staatsbeitrag. Ich sehe deshalb gar keinen Grund ein, der gegen den Beginn des Baues auf Staatskosten spricht. Der Herr Regierungskommissär Veff hat dem Abg. Brentano erwidert, den erwähnten Proceß hätte die Regierung zwar nicht verloren, allein sie habe damit keine Mittel gewonnen, auf Staatskosten zu bauen. Ich will aber den Fall setzen, die Regierung müßte die Million, die in dem Prozesse lag, bezahlen, oder es würde ein Krieg ausbrechen, dann würde man auch nicht fragen, wo sie das Geld hernehme, sondern sie würde es eben beschaffen müssen. Ueberhaupt scheint es, als wolle die Regierung nichts thun. Wenn wir Befoldungserhöhungen verweigerten, wurde jedesmal von der Regierung bemerkt, die Finanzen stehen gut, die Einnahmen sind im Steigen begriffen; aber hier soll es auf einmal an Mitteln fehlen. Mir scheint es dagegen, daß es an dem Willen fehlt, die Bahn zu Stande zu bringen; alle Versprechungen der Regierung haben keine Folge gehabt, ich kann daher auch von einer Ermächtigung nichts erwarten, und bitte die Kammer, meinen Antrag anzunehmen.

Geh. Rath Rebenius entgegnet, daß der Zweck viel sicherer erreicht werde, wenn man die Regierung ermächtige, den Bau durch alle ihr zu Gebot stehenden Mittel zu fördern. Wenn die Regierung nicht handeln will, so läßt sie sich auch nicht dazu zwingen; allein dem ist nicht so; sie meint es so ernst wie die Kammer, kann sich aber nicht dafür erklären, daß ungeeignete Bestimmungen in das Gesetz aufgenommen werden.

Rnittel erklärt sich für den ersten Antrag des Abg. Bassermann und für die von dem Abg. Helbing vorgeschlagene Adresse.

Schmitt v. M. schließt sich ebenfalls diesen beiden Anträgen an, und hält die Ausführung der Bahn für einen Akt der Gerechtigkeit gegen den oberen Theil des Landes.

Bader. In der Ermächtigung der Regierung, sich bis zu einem Sechstel des Anlagekapitals zu betheiligen, liegt auch die weitere, diese Mittel zur Herstellung des in dem zweiten Antrage von Bassermann bezeichneten Bahndammes zu verwenden, und die Verbindlichkeit dazu als Bedingung in eine Concession aufzunehmen. Alsdann braucht der Staat dann erst zu dem Bau zu schreiten, wenn sich Unternehmer dafür finden. Er stimmt dem Antrag des Abg. Rettig bei, ist aber mit dem Abg. Helbing überzeugt, daß

die Bahn durch das obere Rheinthäl an den Bodensee eher zu Stande kommen werde.

Statt der Abstimmung über die einzelnen Artikel und Anträge theilen wir das Gesetz und die Adresse, wie sie aus den Beschlüssen hervorgegangen sind, vollständig mit.

Der Gesetzentwurf lautet:

Art. 1. Der Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Offenburg durch das Kinzigthal und über Billingen, Donaueschingen und Radolfzell nach Constanz soll, unter Vorbehalt des Ankaufsrechts und des einstigen unentgeltlichen Anfalls an den Staat, nach folgenden näheren Bestimmungen an eine Privatperson oder an eine Gesellschaft überlassen werden.

Art. 2. Die von den Unternehmern vorzuschlagende Bahnlinie unterliegt der Genehmigung des Staatsministeriums.

Art. 3. In Bezug auf die Zwangsabtretungen kommen statt der im zweiten Titel des Gesetzes vom 28. August 1835 enthaltenen Vorschriften die Bestimmungen der Art. 2 bis 11 einschließlich des Gesetzes vom 29. März 1838 mit dem Zusätze zu Art. 3 in Anwendung, daß der Unternehmer einen Bevollmächtigten zu der dort bezeichneten Commission zu ernennen hat.

Art. 4. Der Unternehmer ist von aller die Eisenbahn und sämtliche Beiwerke, so wie den Eisenbahnbetrieb treffenden Grund-, Häuser- und Gewerbesteuer, desgleichen von den diesfalligen Gemeindeumlagen befreit. Dieselbe Begünstigung genießt der Unternehmer in Bezug auf die Liegenschaftsaccise für diejenigen Grundstücke und Gebäude, welche für den Bau der Eisenbahn und sämtlicher Beiwerke erworben werden. Die Gewerksgehülfen des Unternehmers haben dieselbe Steuer zu entrichten, welche von den bei der Staatsbahn Angestellten erhoben wird.

Art. 5. Die übrigen Rechte und Verbindlichkeiten des Unternehmers werden von dem Ministerium des Innern festgesetzt und öffentlich bekannt gemacht.

Art. 6. Auf die Cautionen, welche der Unternehmer in Folge der Concessionsbedingungen bei der Amortisationskasse zu hinterlegen verpflichtet wird, findet das Gesetz vom 22. Juni 1837 (Regierungsblatt Seite 120 und 121) Anwendung.

Art. 7. Das Ministerium des Innern ist ermächtigt, mit Genehmigung des Großherzogl. Staatsministeriums den Bau und Betrieb der Bahn unter den vorstehenden Bedingungen im Wege der Commission oder aus freier Hand an eine Privatperson oder an eine Gesellschaft zu überlassen.

Art. 8. Die Regierung ist ermächtigt, die Staatskasse, soweit nöthig, und bis zu einem Sechstel des Baukapitals bei

dem Unternehmen zu theilhaben, auch auf die Zinsen zu verzichten, bis der Ertrag der Bahn den übrigen Theilhabern eine Zinsrente von 4 Proc. gewährt. (Antrag von Bassermann.)

Art. 9. Die vorstehenden Bestimmungen sind ebenso anwendbar auf eine Seitenbahn über Ueberlingen bis zu der badischen Grenze auf der Ostseite des Bodensees, wenn zum Behufe des Baues einer solchen Bahn eine Actiengesellschaft die Concession nachsucht. (Antrag von Rettig.)

Die Adresse lautet wie folgt:

Ein Mitglied der zweiten Kammer Eurer Königl. Hoheit getreuen Stände hat bei Gelegenheit der Berathung des vorgelegten Gesetzentwurfs über eine Eisenbahn von Offenburg durch das Kinzigthal nach Constanz in der 64. öffentlichen Sitzung von heute den Antrag gestellt:

Eure Königl. Hoheit in einer ehrerbietigsten Adresse zu bitten, daß die Großherzogliche Staatsregierung nach Kräften dahin wirke, daß eine Verbindung der badischen Landes-Eisenbahn mit dem Bodensee in möglichster Bälde hergestellt werde, und daß die Kammer die Großherzogl. Regierung ermächtige, den Bau der Eisenbahn durch das Kinzigthal und das obere Rheinthale an den Bodensee nicht nur durch günstige Vertragsbedingungen, sondern auch, so weit es nöthig ist, durch materielle Beihilfe zu unterstützen, insbesondere auch durch Uebernahme eines Theils des Anlagekapitals bis zu einem Sechstel.

Die Kammer hat diesen Antrag nach sorgfältiger Berathung:

in Erwägung der Pflicht, auch dem Seekreise die Vortheile einer Eisenbahn zuzuwenden, so wie

in Erwägung, daß voraussichtlich der Bodensee durch viele dahin ausmündende Eisenbahnen einer der wichtigsten Punkte des Verkehrs sein wird, daß auch insbesondere durch die zu erbauende Eisenbahn durch die Schweiz nach Italien bedeutende Zuflüsse auf die badische Staats-Eisenbahn wirken werden,

beschlossen:

zu erklären, daß die Kammer unter den obwaltenden Umständen es für eine Pflicht der Großherzoglichen Regierung halte, nach allen Kräften dahin zu wirken, daß eine Verbindung der badischen Staats-Eisenbahn mit dem Bodensee hergestellt werde, daß daher die Kammer an Eure Königl. Hoheit die ehrerbietigste

Bitte stelle, dahin die Anordnung treffen zu lassen, daß die genannte Verbindung in möglichster Bälde bewirkt werde;

die Kammer hat ferner beschlossen:

die Großherzogliche Regierung zu ermächtigen, den Bau von Eisenbahnen durch das Kinzigthal und das obere Rheinthale an den Bodensee nicht nur durch günstige Vertragsbedingungen, sondern auch in der Art durch materielle Beihilfe zu unterstützen, daß die Großherzogl. Regierung, wenn es nöthig, durch Uebernahme eines Theils des Anlagekapitals bis zu einem Sechstel sich theilbetheilige.

Die Commission der ersten Kammer hat in dem von Generalmajor Freiherrn von Fischer erstatteten Berichte den Antrag gestellt: der Adresse der zweiten Kammer in ihrem ganzen Umfange beizutreten.

Karlsruhe, 11. September. Bei der heute vorgenommenen Verloosung zur Reihenfolge des Austrittes der Kammermitglieder ergab sich folgendes Resultat:

Nummer 1 erhielten und treten also vor dem nächsten Landtage aus: Arnspurger, Blankenhorn, Brentano, Denning, Hägelin, Helmreich, Junghanns II., Kapp, Krämer, Martin, Rettig, Rindeschwender, Scheffelt, Schmitt v. M., v. Coiron.

Nummer 2 erhielten: Bissing, Buhl, Fauth, Gottschalk, Heimbürger, Lenz, Litschgi, Mittermaier, Nombribe, Peter, Reichenbach, Richter, Selzam, Straub, Welker, Wette.

Nummer 3 erhielten, Baum, Bassermann, Dörr, Hecker, v. Isstein, Junghanns I., Knittel, Müller, Schaaff, Schmit v. B., Speyerer, v. Stockhorn, Stöffer, Stolz, Bogelmann, Zittel.

Nummer 4 erhielten: Bader, Bleidorn, Buss, Christ, Dahmen, Goll, Helbing, Jörgler, Kern, Knapp, Mathy Meier, Mez, Trefurt, Ulrich, Weller.

Hierauf wurde zur Wahl von 6 Mitgliedern des ständischen Ausschusses geschritten.

Gewählt wurden: v. Isstein mit 37 Stimmen, Helbing 36, Mathy 36, Rindeschwender 36, Mittermaier 35 und durch das Loos Goll mit 22 Stimmen.

Mitgelooßt haben: Bader 22, Müller 22, Speyerer 22. Ferner hatten Stimmen; Knittel 21, Schaaff 20, Trefurt 20, Welker 14.