

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

**[Rede des Staatsministers Winter, den Bau der Eisenbahn
von Mannheim bis Basel betreffend]**

Winter, Georg Ludwig

[Karlsruhe], 1838

[urn:nbn:de:bsz:31-245174](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-245174)

Prolegomena zur Geschichte des Winter in der germanischen Periode des Mittelalters
v. H. S. 55

26. 3. 1838

Ludwig Georg Winter

35-B78730 Ex libris
Rüdt von Collenberg'sche Schloßbibliothek



Schloß Böttigheim

5

Die Erleichterung und Belebung des Verkehrs durch Eisenbahnen und Dampfmaschinen, wegen deren Einführung im Großherzogthum Sie zu diesem außerordentlichen Landtage vereinigt wurden, gehört gegenwärtig zu den Hauptaufgaben, welche der menschliche Geist und die menschliche Thätigkeit zu lösen sich vorgesetzt haben. Besonders wird die Sorgfalt Derjenigen dadurch in Anspruch genommen, die zur Wahrung und Förderung des öffentlichen Wohls vorzugsweise berufen sind. Kaum dürfte auch irgend eine Erfindung, die nur mit so ganz außerordentlichem Kraft- und Kostenaufwand ins Leben geführt werden kann, so schnell und so weit hin sich verbreitet haben, als eben diese.

Erlauben Sie mir mit wenigen Worten den bisherigen Gang dieser Angelegenheit Ihrem Gedächtniß zu erneuern.

In den ersten beiden Decennien dieses Jahrhunderts gab es noch keine zum Personentransport bestimmte Eisenbahn. Die erste größere Unternehmung dieser Art war die im Jahr 1825 begonnene und 1825 vollendete Bahn zwischen Manchester und Liverpool. Der Erfolg war glänzend, und schon jetzt nach 7 Jahren sehen wir England mit einer Menge Eisenbahnen durchzogen, von denen verschiedene zu wahren Landesbahnen sich vereinigen. Die Manchester-Liverpool-Bahn ist bereits über Birmingham hin fortgeführt, und wird in Kurzem mit der von London kommenden zusammentreffen. Nächstdem wird die Insel, vom Hafen von Brighton aus, der ganzen Länge nach bis zur Hauptstadt Schottlands auf zwei verschiedenen Bahnen durchzogen werden können, so wie man bereits auf dem Schienenweg von Newcastle nach Carlisle in einem Zeitraum von 3 Stunden quer über dieselbe aus der Nordsee ins irländische Meer gelangen kann.

Neben England hat sich Nordamerika am schnellsten dieses neuen Verkehrsmittels bemächtigt, um in Verbindung mit der Dampfschiffahrt auf den zahlreichen Flüssen, für die größten Entfernungen, nach allen Seiten hin, eine schnelle Communication zu eröffnen. Schon vor geraumer Zeit waren Boston, New-York, Philadelphia, Baltimore und Washington mit einander verbunden, und während der Bau dieser großen Eisenbahn immer weiter nach dem Süden gegen Charlestown fortschreitet, läßt man sich durch die Alleghany-Gebirge nicht abschrecken, auch den Weg nach dem Westen bis zum Mississippi zu eröffnen, und die Civilisation in die Mitte der Urwälder zu tragen. Die Bahnen von New-York nach dem Eriesee und von Baltimore nach Ohio sind Unternehmungen von colossaler Größe.

In Frankreich bestehen zwar nur die Eisenbahnen zwischen Lyon, St. Etienne und Andrezieu, die leichtere Communication zwischen der Rhone und Loire bezweckend, und seit Kurzem die Bahn zwischen Paris und St. Germain. Dagegen sind bei der letzten Versammlung der Kammern mehrere Eisenbahnprojecte von minderer Wichtigkeit genehmigt worden, und es ist bekannt, daß, gestützt auf langjährige sehr umfassende Vorarbeiten,

Rede von H. v. Arnim-Winter an der öffentlichen Versammlung in Nürnberg

den 13. Februar 1838

26. 3. 1838

Ludwig Georg Winter

Hochgeehrte Herren!

Die Erleichterung und Belebung des Verkehrs durch Eisenbahnen und Dampfmaschinen, wegen deren Einführung im Großherzogthum Sie zu diesem außerordentlichen Landtage vereinigt wurden, gehört gegenwärtig zu den Hauptaufgaben, welche der menschliche Geist und die menschliche Thätigkeit zu lösen sich vorgesetzt haben. Besonders wird die Sorgfalt Derjenigen dadurch in Anspruch genommen, die zur Wahrung und Förderung des öffentlichen Wohls vorzugsweise berufen sind. Kaum dürfte auch irgend eine Erfindung, die nur mit so ganz außerordentlichem Kraft- und Kostenaufwand ins Leben geführt werden kann, so schnell und so weit hin sich verbreitet haben, als eben diese.

Erlauben Sie mir mit wenigen Worten den bisherigen Gang dieser Angelegenheit Ihrem Gedächtnis zu erneuern.

In den ersten beiden Decennien dieses Jahrhunderts gab es noch keine zum Personentransport bestimmte Eisenbahn. Die erste größere Unternehmung dieser Art war die im Jahr 1825 begonnene und 1825 vollendete Bahn zwischen Manchester und Liverpool. Der Erfolg war glänzend, und schon jetzt nach 7 Jahren sehen wir England mit einer Menge Eisenbahnen durchzogen, von denen verschiedene zu wahren Landesbahnen sich vereinigen. Die Manchester-Liverpool-Bahn ist bereits über Birmingham hin fortgeführt, und wird in Kurzem mit der von London kommenden zusammentreffen. Nächstdem wird die Insel, vom Hafen von Brighton aus, der ganzen Länge nach bis zur Hauptstadt Schottlands auf zwei verschiedenen Bahnen durchzogen werden können, so wie man bereits auf dem Schienenweg von Newcastle nach Carlisle in einem Zeitraum von 3 Stunden quer über dieselbe aus der Nordsee ins irländische Meer gelangen kann.

Neben England hat sich Nordamerika am schnellsten dieses neuen Verkehrsmittels bemächtigt, um in Verbindung mit der Dampfschiffahrt auf den zahlreichen Flüssen, für die größten Entfernungen, nach allen Seiten hin, eine schnelle Communication zu eröffnen. Schon vor geraumer Zeit waren Boston, New-York, Philadelphia, Baltimore und Washington mit einander verbunden, und während der Bau dieser großen Eisenbahn immer weiter nach dem Süden gegen Charlestown fortschreitet, läßt man sich durch die Alleghany-Gebirge nicht abschrecken, auch den Weg nach dem Westen bis zum Mississippi zu eröffnen, und die Civilisation in die Mitte der Urwälder zu tragen. Die Bahnen von New-York nach dem Eriesee und von Baltimore nach Ohio sind Unternehmungen von colossaler Größe.

In Frankreich bestehen zwar nur die Eisenbahnen zwischen Lyon, St. Etienne und Andrezieux, die leichtere Communication zwischen der Rhone und Loire bezweckend, und seit Kurzem die Bahn zwischen Paris und St. Germain. Dagegen sind bei der letzten Versammlung der Kammern mehrere Eisenbahnprojecte von minderer Wichtigkeit genehmigt worden, und es ist bekannt, daß, gestützt auf langjährige sehr umfassende Vorarbeiten,

eine in neuester Zeit niedergesetzte besondere Commission den Bau sehr ausgedehnter Linien in Antrag gebracht hat, von welchen sie die wichtigsten, namentlich jene von Paris, als dem Mittelpunkte auslaufend, über Brüssel nach London, über Orleans nach Bordeaux, über Lyon nach Marseille und über Straßburg nach der deutschen Grenze auf Staatskosten ausgeführt zu sehen wünscht. Schon bei der gegenwärtigen Versammlung der französischen Kammern wird der Gegenstand ohne Zweifel seiner Erledigung zugeführt werden.

Belgien hat sich die Einführung dieses Communicationsmittels zu einer eigenen Staatsangelegenheit gemacht. Durch das Gesetz vom 1. Mai 1834 wurde die Ausführung eines Eisenbahnsystems auf Staatskosten beschlossen, welches von Mecheln als dem Centralpunkte ausgehend, sich gegen Osten über Löwen, Lüttich und Beroiers zur preussischen Grenze, gegen Norden nach Antwerpen, gegen Westen über Dendermonde, Gent und Brügge nach Ostende, und gegen Süden über Brüssel zur französischen Grenze hinzieht. Nach dem Berichte, welchen der Minister der öffentlichen Arbeiten unterm 1. März v. J. den Kammern vorgelegt hat, waren bis zum 2. Januar 1837 bereits 3 Bahnabtheilungen dem Gebrauche eröffnet worden, nämlich jene von Mecheln nach Brüssel, von Mecheln nach Antwerpen und von Mecheln nach Dendermonde, und sechs weitere Abtheilungen, zur Vervollständigung der östlichen Bahn bis Ans und der westlichen bis Brügge, waren im Bau begriffen, und wurden noch im Laufe des Jahres 1837 bis Tirlemont und Gent vollendet.

In Deutschland besteht seit längerer Zeit eine, jedoch lediglich für Waaren bestimmte Bahn, zwischen Budweis und Linz, zur Verbindung der Moldau mit der Donau, jetzt fortgesetzt bis Smunden, ferner für Dampfwagenfahrten die Bahn von Nürnberg nach Fürth. Eifrig im Bau sind begriffen, die 60 Meilen lange Ferdinands-Nordbahn, die mit vielen Seitenbahnen von Wien nach Bochnia zieht, ferner die Bahn von Berlin nach Potsdam und jene von Leipzig nach Dresden. Für die Bahn zwischen Mainz und Frankfurt werden bereits die Materialien beigebracht, und für jene von Augsburg nach München sind Accordbegebungen ausgeschrieben.

Von Projecten, die für unser Unternehmen von besonderer Wichtigkeit, und auch bereits so weit gediehen sind, daß an deren baldiger Ausführung kaum mehr zu zweifeln ist, bemerke ich insbesondere: Einmal die Bahn, die von Eöln auslaufend unweit Eupen eine Verbindung mit dem belgischen Eisenbahnsystem herstellen wird, ferner die Bahn von Düsseldorf nach Eibersfeld, falls sie in ihrer Fortsetzung bis zur Weser diese mit dem Rheine verbindet, sodann die Bahn, die von Frankfurt her das Großherzogthum Hessen durchläuft, um in unserm Lande durch jene fortgesetzt zu werden, die der Gegenstand Unserer Verathungen seyn soll.

Der Bau einer Eisenbahn durch das Großherzogthum dem Rheinhale entlang, ist schon seit mehreren Jahren der Gegenstand ausführlicher Besprechungen und Untersuchungen. Schon auf drei Landtagen gab er, angeregt durch Petitionen und Interpellationen, sowohl in diesem Saale als in jenem der hohen ersten Kammer Veranlassung zu Verhandlungen, die stets ein lebhaftes Interesse der Kammern für dieses große Unternehmen bethätigt, und in ihrem Resultate zu dem Wunsch geführt haben, die Regierung möge den nöthigen vorbereitenden Anordnungen alle Aufmerksamkeit und Sorgfalt widmen.

Die Regierung, meine Herrn, hat nichts versäumt, diesem Wunsche zu entsprechen.

Anfangs zwar, so lange das Unternehmen als ein im Großherzogthum isolirtes erschien, glaubte sie keine Anordnungen treffen zu dürfen, die besondere Kosten veranlaßt haben würden, oder eine Verpflichtung irgend einer Art für die Zukunft hätten herbeiführen können.

Als aber in den angrenzenden und weiter rückwärts liegenden Staaten nicht mehr bloße Wünsche für ähnliche Unternehmungen sich kund gaben, sondern selbst Schritte geschahen, die an einer baldigen Ausführung

Rede von H. v. Arnim-Winter an der öffentlichen Versammlung in Nürnberg

den 13. Februar 1838

26. 3. 1838

Ludwig Georg Winter

Hochgeehrte Herren!

Die Erleichterung und Belebung des Verkehrs durch Eisenbahnen und Dampfmaschinen, wegen deren Einführung im Großherzogthum Sie zu diesem außerordentlichen Landtage vereinigt wurden, gehört gegenwärtig zu den Hauptaufgaben, welche der menschliche Geist und die menschliche Thätigkeit zu lösen sich vorgesetzt haben. Besonders wird die Sorgfalt Derjenigen dadurch in Anspruch genommen, die zur Wahrung und Förderung des öffentlichen Wohls vorzugsweise berufen sind. Kaum dürfte auch irgend eine Erfindung, die nur mit so ganz außerordentlichem Kraft- und Kostenaufwand ins Leben geführt werden kann, so schnell und so weit hin sich verbreitet haben, als eben diese.

Erlauben Sie mir mit wenigen Worten den bisherigen Gang dieser Angelegenheit Ihrem Gedächtnis zu erneuern.

In den ersten beiden Decennien dieses Jahrhunderts gab es noch keine zum Personentransport bestimmte Eisenbahn. Die erste größere Unternehmung dieser Art war die im Jahr 1825 begonnene und 1825 vollendete Bahn zwischen Manchester und Liverpool. Der Erfolg war glänzend, und schon jetzt nach 7 Jahren sehen wir England mit einer Menge Eisenbahnen durchzogen, von denen verschiedene zu wahren Landesbahnen sich vereinigen. Die Manchester-Liverpool-Bahn ist bereits über Birmingham hin fortgeführt, und wird in Kurzem mit der von London kommenden zusammentreffen. Nächstdem wird die Insel, vom Hafen von Brighton aus, der ganzen Länge nach bis zur Hauptstadt Schottlands auf zwei verschiedenen Bahnen durchzogen werden können, so wie man bereits auf dem Schienenweg von Newcastle nach Carlisle in einem Zeitraum von 3 Stunden quer über dieselbe aus der Nordsee ins irländische Meer gelangen kann.

Neben England hat sich Nordamerika am schnellsten dieses neuen Verkehrsmittels bemächtigt, um in Verbindung mit der Dampfschiffahrt auf den zahlreichen Flüssen, für die größten Entfernungen, nach allen Seiten hin, eine schnelle Communication zu eröffnen. Schon vor geraumer Zeit waren Boston, New-York, Philadelphia, Baltimore und Washington mit einander verbunden, und während der Bau dieser großen Eisenbahn immer weiter nach dem Süden gegen Charlestown fortschreitet, läßt man sich durch die Alleghany-Gebirge nicht abschrecken, auch den Weg nach dem Westen bis zum Mississippi zu eröffnen, und die Civilisation in die Mitte der Urwälder zu tragen. Die Bahnen von New-York nach dem Eriesee und von Baltimore nach Ohio sind Unternehmungen von colossaler Größe.

In Frankreich bestehen zwar nur die Eisenbahnen zwischen Lyon, St. Etienne und Andrezieux, die leichtere Communication zwischen der Rhone und Loire bezweckend, und seit Kurzem die Bahn zwischen Paris und St. Germain. Dagegen sind bei der letzten Versammlung der Kammern mehrere Eisenbahnprojecte von minderer Wichtigkeit genehmigt worden, und es ist bekannt, daß, gestützt auf langjährige sehr umfassende Vorarbeiten,

eine in neuester Zeit niedergesetzte besondere Commission den Bau sehr ausgedehnter Linien in Antrag gebracht hat, von welchen sie die wichtigsten, namentlich jene von Paris, als dem Mittelpunkte auslaufend, über Brüssel nach London, über Orleans nach Bordeaux, über Lyon nach Marseille und über Straßburg nach der deutschen Grenze auf Staatskosten ausgeführt zu sehen wünscht. Schon bei der gegenwärtigen Versammlung der französischen Kammern wird der Gegenstand ohne Zweifel seiner Erledigung zugeführt werden.

Belgien hat sich die Einführung dieses Communicationsmittels zu einer eigenen Staatsangelegenheit gemacht. Durch das Gesetz vom 1. Mai 1834 wurde die Ausführung eines Eisenbahnsystems auf Staatskosten beschlossen, welches von Mecheln als dem Centralpunkte ausgehend, sich gegen Osten über Löwen, Lüttich und Beroiers zur preussischen Grenze, gegen Norden nach Antwerpen, gegen Westen über Dendermonde, Gent und Brügge nach Ostende, und gegen Süden über Brüssel zur französischen Grenze hinzieht. Nach dem Berichte, welchen der Minister der öffentlichen Arbeiten unterm 1. März v. J. den Kammern vorgelegt hat, waren bis zum 2. Januar 1837 bereits 3 Bahnabtheilungen dem Gebrauche eröffnet worden, nämlich jene von Mecheln nach Brüssel, von Mecheln nach Antwerpen und von Mecheln nach Dendermonde, und sechs weitere Abtheilungen, zur Vervollständigung der östlichen Bahn bis Ans und der westlichen bis Brügge, waren im Bau begriffen, und wurden noch im Laufe des Jahres 1837 bis Tirlemont und Gent vollendet.

In Deutschland besteht seit längerer Zeit eine, jedoch lediglich für Waaren bestimmte Bahn, zwischen Budweis und Linz, zur Verbindung der Moldau mit der Donau, jetzt fortgesetzt bis Smunden, ferner für Dampfwagenfahrten die Bahn von Nürnberg nach Fürth. Eifrig im Bau sind begriffen, die 60 Meilen lange Ferdinands-Nordbahn, die mit vielen Seitenbahnen von Wien nach Bochnia zieht, ferner die Bahn von Berlin nach Potsdam und jene von Leipzig nach Dresden. Für die Bahn zwischen Mainz und Frankfurt werden bereits die Materialien beigebracht, und für jene von Augsburg nach München sind Accordbegebungen ausgeschrieben.

Von Projecten, die für unser Unternehmen von besonderer Wichtigkeit, und auch bereits so weit gediehen sind, daß an deren baldiger Ausführung kaum mehr zu zweifeln ist, bemerke ich insbesondere: Einmal die Bahn, die von Eöln auslaufend unweit Eupen eine Verbindung mit dem belgischen Eisenbahnsystem herstellen wird, ferner die Bahn von Düsseldorf nach Eibersfeld, falls sie in ihrer Fortsetzung bis zur Weser diese mit dem Rheine verbindet, sodann die Bahn, die von Frankfurt her das Großherzogthum Hessen durchläuft, um in unserm Lande durch jene fortgesetzt zu werden, die der Gegenstand Unserer Verathungen seyn soll.

Der Bau einer Eisenbahn durch das Großherzogthum dem Rheinhale entlang, ist schon seit mehreren Jahren der Gegenstand ausführlicher Besprechungen und Untersuchungen. Schon auf drei Landtagen gab er, angeregt durch Petitionen und Interpellationen, sowohl in diesem Saale als in jenem der hohen ersten Kammer Veranlassung zu Verhandlungen, die stets ein lebhaftes Interesse der Kammern für dieses große Unternehmen bethätigt, und in ihrem Resultate zu dem Wunsch geführt haben, die Regierung möge den nöthigen vorbereitenden Anordnungen alle Aufmerksamkeit und Sorgfalt widmen.

Die Regierung, meine Herrn, hat nichts versäumt, diesem Wunsche zu entsprechen.

Anfangs zwar, so lange das Unternehmen als ein im Großherzogthum isolirtes erschien, glaubte sie keine Anordnungen treffen zu dürfen, die besondere Kosten veranlaßt haben würden, oder eine Verpflichtung irgend einer Art für die Zukunft hätten herbeiführen können.

Als aber in den angrenzenden und weiter rückwärts liegenden Staaten nicht mehr bloße Wünsche für ähnliche Unternehmungen sich kund gaben, sondern selbst Schritte geschahen, die an einer baldigen Ausführung

solcher Projekte nicht wohl ferner zweifeln ließen, geruhten Seine Königliche Hoheit alsbald die gründliche Prüfung dieser wichtigen Angelegenheit einem besondern Comite zu übertragen, das aus Mitgliedern sämmtlicher beteiligten Ministerien und verschiedenen Technikern gebildet ward. Zu seinen Endberathungen wurden unterrichtete Männer aus den verschiedenen Theilen des Landes zugezogen, von denen erwartet werden konnte, daß sie mit den Interessen der verschiedenen Lokalitäten und der verschiedenen Gewerbe besonders vertraut sind.

Die Hauptresultate der umfassenden und gründlichen Arbeiten dieses Comites wurden in zwei Brochüren gedruckt, bereits auf vorigem Landtage in Ihre Hände gelegt, um Sie schon vorläufig von dem ganzen Stande der Sache in Kenntniß zu setzen, und so die endliche Entscheidung, sobald die Zeit hierzu gekommen seyn würde, zu erleichtern und zu beschleunigen. Ich erlaube mir, statt in eine wiederholte Beleuchtung der volks- und staatswirthschaftlichen, ökonomischen und technischen Seite des in Frage liegenden großen Unternehmens einzugehen, lediglich auf jene Ihnen übergebenen Schriften Bezug zu nehmen, und zugleich zu bemerken, daß auch die seitherigen Arbeiten und neuern Kostenüberschläge zu Ihrer Einsicht bereit liegen.

Es schien der Regierung fortwährend von besonderer Wichtigkeit, zwar nichts zu versäumen, was, ohne die vollkommene Freiheit in der endlichen Beschlussfassung irgend zu beeinträchtigen, dazu beitragen konnte, das Bauunternehmen in eine zum Vollzug reife Lage zu versetzen, dagegen eine definitive Entscheidung über dasselbe keinen Augenblick früher zu veranlassen, als bis auch der alsbaldige Beginn des Baues rätzlich und möglich erscheinen würde.

Dieser Augenblick ist nun gekommen.

Nachdem die Zufuhr der Materialien zum Bau einer Eisenbahn zwischen Mainz und Frankfurt begonnen hatte, wurden die Anstrengungen der schon längst von der Großherzoglich Hessischen Regierung vorläufig concessionirten Actiengesellschaft, uns eine solche von Frankfurt her zuzuführen, in der Art lebhaft und ernstlich, daß man um so weniger zaudern durfte, zu einer Fortsetzung dieser Bahn die Hand zu bieten, als wir andernfalls eine Verlegung der bisherigen Haupttroute vom Inland in das Ausland selbst hätten veranlassen können.

Bei diesen Verhältnissen glaubte die Regierung kein Bedenken tragen zu dürfen, zur alsbaldigen Lösung der großen Frage, Ihre Mitwirkung, meine Herren, in einer außerordentlichen Versammlung in Anspruch zu nehmen.

Um aber Ihre desfallsigen Verhandlungen auf eine feste Basis zu stellen, hielt sie es vor Allem für unerläßlich, wegen des gleichzeitigen Baues der von Frankfurt kommenden Bahn mit der Großherzoglich Hessischen Regierung und der freien Stadt Frankfurt eine sichernde Uebereinkunft zu treffen, die inzwischen auch wirklich zu Stande kam und Ihnen mitgetheilt werden soll, sobald die Ratification allseitig wird erfolgt seyn.

Die Großherzoglich Hessische Regierung verpflichtet sich darin, für den Bau einer Eisenbahn von Frankfurt bis Mannheim, nach einer von den drei beteiligten Staaten gut zu heißenden Concessionsurkunde, eine Actiengesellschaft zu bilden, die das Werk binnen sechs Monaten beginnt und längstens binnen vier Jahren vollendet, gegen die von unserer Seite zu gebende Versicherung, daß die Bahn auf badischem Territorium binnen gleicher Zeit auf eine gleich weite Strecke werde fortgesetzt werden.

Dies, meine Herren, ist nun die Lage dieser für das Großherzogthum so wichtigen Sache, die in den nächsten Tagen unter Ihrer Mitwirkung ihrer endlichen Entscheidung entgegensteht. Fassen wir unsern Gegenstand näher ins Auge, und führen wir ihn auf die Hauptmomente zurück, auf die es demalen ankömmt.

Wie schwierig und mühevoll es auch seyn mag, auch nur die näher liegenden Folgen zu eruiren, die eine durch das Großherzogthum führende, mit andern ähnlichen Verbindungswegen zusammenhängende Eisenbahn

auf seinen gefelligen, volks- und staatswirthschaftlichen Zustand haben dürfte, wie gewagt es erscheinen muß, den finanziellen Erfolg der Unternehmung, nämlich das Verhältniß ihres Ertrags zu ihren Kosten, auch nur annähernd zu bestimmen, wie ausgedehnt die Arbeit sich darstellt, und wie manche schwierige Punkte technischer Natur sie noch in sich faßt: so dürfte doch die Lösung derjenigen Fragen, deren Beantwortung unsere gegenwärtige Aufgabe ist, bei der Art und Weise, wie sich nach und nach einzelne thatsächliche Verhältnisse gestaltet haben, ziemlich einfach geworden seyn. In der That, meine Herren, gerade der Umstand, daß alle ins Einzelne gehende Schlussfolgerungen über die Veränderungen, die dieses neue Communicationsmittel auf den gesellschaftlichen Zustand herbeiführen dürfte, in der Art schwierig sind, daß es wohl unmöglich genannt werden darf, ein Bild davon zu entwerfen, das nicht überall wieder aus willkürlich gewählten oder zweifelhaften Prämissen hergeleitet ist, nicht jedem anderen Verstand, jeder andern Bildung, jeder andern Phantasie in einem verschiedenen Lichte erscheinen muß, gerade dieser Umstand muß uns abhalten, ein endliches Urtheil für unsere Handlungsweise auf solche das kleinste Detail berücksichtigende Schlussfolgerungen bauen zu wollen; er muß uns dahin führen, uns bei der einen unbestrittenen Wahrheit zu beruhigen, daß wir alle Befriedigung unserer materiellen Bedürfnisse, alle Ausbildung unserer Geisteskräfte, alle Veredlung der in uns liegenden Gefühle dem Verkehr im ausgedehntesten Sinne des Wortes verdanken, daß jede Vervollständigung und Erleichterung dieses Verkehrs stets die wohlthätigsten Rückwirkungen auf das ganze Seyn der menschlichen Gesellschaft gezeigt hat, und daß diese auch nicht ausbleiben können, wo es sich wie hier von einer Einrichtung handelt, welche die der menschlichen Thätigkeit zum Schauplatz angewiesenen Räume einander näher bringt und die unserm Leben zugemessene Zeit verlängert.

Einige wenige thatsächlich gegebene und klar vorliegende Verhältnisse, ich wiederhole es, erleichtern unsere Aufgabe, und bezeichnen uns den Weg, den wir einzuschlagen haben.

Es stellen sich uns eigentlich nur zwei Hauptfragen zur Beantwortung dar; nämlich einmal die Frage, ob wir an der Eisenbahnverbindung, welche unzweifelhaft in der nächsten Zeit zwischen dem mittlern Deutschland und den Grenzen der Schweiz statt finden wird, selbstständig Theil haben wollen, ob also der Bau einer Eisenbahn von der nördlichen Grenze des Großherzogthums zur südlichen wirklich jetzt beschlossen werden soll, und wenn dieß bejaht wird, die fernere Frage, welche nähere gesetzliche Bestimmungen zum Vollzug dieses Beschlusses noch nöthig oder rätzlich erscheinen.

Die erste dieser Fragen, jene nämlich, ob das Bauunternehmen ins Werk gesetzt werden soll, beantwortet sich in der That von selbst.

Zür die Eisenbahn von Mainz nach Frankfurt sind bereits Eisenschienen in Masse zur Stelle geschafft worden, auch unterliegt es bei der Art und Weise, wie die Regierung des Großherzogthums Hessen den Actiengesellschaften, die sich daselbst gebildet haben, entgegengekommen ist, wohl keinem Zweifel, daß die Mainz-Frankfurter Bahn mit einer solchen südlich durch das Großherzogthum Hessen in Verbindung gesetzt werden wird. Eben sowenig dürfte es zweifelhaft seyn, daß diese fortgesetzte Bahn an der hessischen Grenze ihr Ende nicht wird erreicht haben, daß sie vielmehr — den natürlichen Weg verlassend — mit jenen Bahnen in unmittelbare Verbindung treten wird, die von der Rheinschanze nach Lauterburg und von Straßburg nach Basel projectirt sind, so fern wir uns nicht bereit finden lassen, den Reisenden und Gütertransporten eine gleich vortheilhafte Communication in unserem Lande zu eröffnen, und sie dadurch selbst zwingen, die bisherige Hauptroute zu verlassen. Die Frage, ob das Bauunternehmen bei uns ins Werk gesetzt werden soll, ist also offenbar identisch mit jener, ob wir der Straße durch das Rheinthäl, dieser Pulsader für alle Kanäle, in denen

sich der größere Verkehr unseres Landes bewegt, noch neues kräftigeres Leben zuführen, oder auch das bisherige aus ihr verbannen wollen.

Gewiß dürfen wir es bei den Verhältnissen und der Lage des Großherzogthums, bei seiner im Vergleich zu der Breite sehr langen Ausdehnung, unter keiner Voraussetzung dahin kommen lassen, daß diese Straße, welche das Land der ganzen Länge nach durchzieht, des neuen Kommunikationsmittels entbehrend, durch eine mit ihr concurrirende ausländische Eisenbahn für den Transit von Personen und Gütern, ja selbst für einen Theil des innern Verkehrs, broch gelegt werde. Wer dies nicht will, muß die Frage, ob eine Eisenbahn durch das Großherzogthum von Mannheim nach Basel erbaut werden soll, mit Ja beantworten. Auch derjenige kann seine Zustimmung nicht versagen, der die Eisenbahnen mit minder günstigen Augen betrachtet, oder sogar in ihrem Gefolge nur Mißstände erblickt; denn wenn er den Bau unterläßt, so beseitigt er diese Mißstände nicht, er verzichtet nur auf die gleichzeitigen Vortheile.

Ob neben unserm Bau der Bau einer Parallelbahn jenseits des Rheins ausgeführt werden wird, ist eine Frage, deren Beantwortung auf die von uns zu fassenden Beschlüsse irgend einen Einfluß nicht ausüben kann.

Wir beabsichtigen durch unser Unternehmen das jenseitige in keiner Weise zu stören, wir beabsichtigen nur, und müssen beabsichtigen, uns das zu erhalten, was die natürlichen Verhältnisse uns bisher zugeführt haben. Jedermann beurtheilt sein Wohlbefinden nicht nach seinem Zustand an und für sich, sondern nach den Veränderungen, die in demselben vorgehen. Das Großherzogthum könnte die Hauptstraße, die im westlichen Deutschland den Norden mit dem Süden verbindet, wohl missen, wenn es dieselbe nie besessen hätte. Jetzt aber, nachdem es sich ihrer seit Jahrhunderten zu erfreuen hatte, jetzt, nachdem durch die Durchfuhr auf dieser Straße mancher Zweig seiner industriellen Thätigkeit geweckt und erweitert wurde, jetzt kann es derselben nicht mehr entbehren.

Auch bei einer Parallelbahn jenseits des Rheins wird die Hauptstraße künftig das Großherzogthum durchziehen, und die einzige Folge einer solchen zweiten Bahn kann nur die seyn, daß das von uns aufzuwendende Kapital geringeren Ertrag gewährt.

Bei diesen Verhältnissen kann die Regierung keinen Augenblick zweifeln, daß Sie ihrem Antrage, eine Eisenbahn von Mannheim nach Basel zu errichten, einstimmig beitreten werden.

Ist der Bau entschieden, so entsteht, wie gesagt, die zweite Frage, in wie weit es nöthig oder räthlich erscheint, über den Vollzug des Unternehmens durch gesetzliche Normen etwas Näheres festzusetzen.

In dieser Beziehung ist nun klar, daß alle Bestimmungen über die Richtung der Bahn zwischen den gegebenen Endpunkten, über die Art und Weise der Bauführung, über die Konstruktion der einzelnen Theile, über die Zeit zum Beginn und zur Vollendung der Arbeit, sowie über die Priorität im Bau der einzelnen Bahnstrecken, lediglich der Regierung überlassen werden müssen. Diese Bestimmungen hängen so sehr ab von einzelnen, manchmal erst während des Baues vollkommen klar hervortretenden Thatsachen, von den Terrainverhältnissen, von den Preisen der Dinge, von dem Stand und den Fortschritten der Technik, von augenblicklichen Conjunkturen, oft auch von einer ins Kleinliche gehenden Abwägung einander widersprechender Rücksichten, daß es einentheils rein unmöglich erscheint, hierüber zum Voraus zu entscheiden, andernteils aber auch um so übersichtlicher, dermalen näher darauf einzugehen, als alle Maaßnahmen obenbezeichneter Art in der That rein administrativer Natur sind.

Es bleibt hiernach nur ein den Vollzug betreffender Punkt übrig, der einen gesetzlichen Ausdruck verlangt, nämlich wie die Mittel für den Bau beigebracht werden sollen, das heißt, ob das Unternehmen von Staatswegen auf Staatskosten ins Werk zu setzen, oder einer Actiengesellschaft zu überlassen ist.

Die Regierung, meine Herren, schlägt Ihnen vor, den Bau jedenfalls auf Staatskosten zu beginnen.

Sie ist nämlich von der Ueberzeugung durchdrungen, daß die Hauptstraße, die das Großherzogthum seiner ganzen Länge nach durchzieht, die fast alle übrigen Straßen und die Interessen, die sich daran knüpfen, beherrscht, die die gesammte wirthschaftliche Thätigkeit zu einem wahren organischen Ganzen verbindet, die, sobald sie auf einer Eisenbahn durchzieht werden kann, das dem großen und segensbringenden Ströme entlang liegende Land gleichsam arrendirt, — die Regierung ist der Ueberzeugung, daß diese Straße von viel zu viel Wichtigkeit ist, als daß man sich der freien Disposition über dieselbe entschlagen dürfte, ohne die Interessen der Gesammtheit aufs Vorsichtigste abgewogen, aufs Sorgfältigste gewahrt zu haben.

Die Regierung sieht zwei Systeme vor sich, deren eines den Bau der Eisenbahnen auf Staatskosten empfiehlt, während das Andere dieses mächtige Verbindungsmittel der Privatindustrie will überlassen haben. Beachtenswerthe Vorgänge können für den einen, wie für den andern Weg angeführt werden. Die Mehrzahl der Regierungen hat die Herstellung der Eisenbahnen der Privatindustrie überweisen, die mancherlei Interessen der Gesammtheit aber durch eine Reihe mit möglichster Sorgfalt bemessener Concessionsbedingungen sichern zu können geglaubt. In Belgien dagegen hat man es in hohem Maasse bedenklich gefunden, die Eisenbahnen auf den für den äußeren Handel und den innern Verkehr wichtigsten Straßenzügen der Disposition einer Privatgesellschaft zu überlassen; man hat sie — wenn schon mit einem sehr bedeutenden Aufwand — der Staatsgesammtheit erhalten, und man hat sich auf dem hiernach eingeschlagenen Wege bis jetzt wohl befunden. Auch in Frankreich scheint, wie ich vorhin schon zu bemerken die Ehre hatte, diese Ansicht mehr und mehr Boden zu gewinnen. Keines der beiden Systeme ist durch eine auf unsere Verhältnisse vollständig anwendbare längere Erfahrung erprobt, und der Zukunft mag es immerhin überlassen bleiben, welchem von beiden, nach Verschiedenheit der Umstände, entschieden der Vorzug gebührt. Für jetzt aber, beim Mangel aller näheren Erfahrung, darf wohl ohne Anstand behauptet werden, daß es in der That unausführbar ist, für eine Straße, wie die hier in Frage liegende, die für alle übrigen Straßen das ist, was der Stamm für die Aeste, eine Concessionsurkunde zu entwerfen, die dem Staate unter keinen, möglicher Weise eintretenden Verhältnissen verderbliche Fesseln anlegt, nebstdem aber einer Privatgesellschaft denn doch noch annehmbar erscheint. Bei dieser Lage der Dinge ist es der Regierung nicht zweifelhaft, daß der Bau auf Staatskosten müsse begonnen werden.

Sie besorgt nicht, daß man diesem Entschlusse durch die häufig vernommenen Erinnerungen entgegen treten werde, durch die Erinnerungen, daß der Staat am theuersten baue und verwalte, daß das Beispiel der überwiegenden Mehrzahl anderer Staaten vom Selbstbau abrathe, daß der finanzielle Erfolg des Unternehmens problematisch sey. Alle diese Einwendungen scheinen der Regierung theils überhaupt, theils nach den Umständen, in denen wir uns befinden, nicht von Gewicht.

Dem Erfahrungssatze, daß der Staat am theuersten baue und am theuersten verwalte, stimmt die Regierung gerne bei, wo er der Natur der Sache nach Anwendung finden kann. Bei einem Unternehmen aber von dem Umfange des Baues einer Eisenbahn in unserm Rheinthale, bei einem Unternehmen von so gewaltiger Ausdehnung, das auch die Privatindustrie ohne eine Reihe von Beamten und Gehülfen nicht auszuführen vermag, bei einem Unternehmen, wo auch sie — soll es gelingen — wohl gegliederter organischer Einrichtungen bedarf, wie sie der Staat längst schon besitzt, bei einem solchen Unternehmen wäre es irrig, im Falle der Herstellung auf Staatskosten einen größeren Kostenaufwand zu befürchten. Und könnte man auch wirklich diese Furcht hegen, so müßte sie doch sehr bald durch die Betrachtung zerstreut werden, daß der Bau nur so lange auf Staatskosten stattfinden soll, als es höchst bedenklich, ja wahrhaft unthunlich wäre, die Fortsetzung des Werkes Privat Händen zu übergeben. Mit der Frage der Herstellung auf Staatskosten endlich ist die Frage über die

Art des Betriebs keineswegs entschieden, und gar wohl mag man letztern der Privatthätigkeit überlassen, selbst wenn sich der Staat das Eigenthum der Bahn stets hin vorbehält.

Das Beispiel anderer Staaten kann den Entschluß der Regierung nicht wankend machen. Ich habe bereits erwähnt, und Sie Alle, meine Herren, werden zugeben, daß für die Herstellung der Eisenbahnen durch Privatgesellschaften noch keine hinreichend erprobte Erfahrung vorliegt, daß sich gegen diesen Weg zur Erlangung des so mächtigen Communicationsmittels täglich mehr und mehr Bedenken erheben, daß es darum höchst unräthlich wäre, bei der für das gesammte Land so hohen Wichtigkeit der herzustellenden Bahn jetzt einen Schritt zu thun, der sehr leicht verderblich werden könnte, und der sich jedenfalls ohne große Opfer nicht mehr ändern ließe.

Daß der finanzielle Erfolg des Unternehmens problematisch sey, glaubt die Regierung nicht in Abrede stellen zu können. So nothwendig unter den gegebenen Umständen die Anlegung unserer Eisenbahn auch immer ist, so entschieden die staatswirthschaftlichen Vortheile sind, die wir durch sie erwerben, so mag es wohl seyn, daß ihr Ertrag, außer dem Verwaltungsaufwande und den Kosten der Unterhaltung vielleicht nur einen Theil der Zinsen des aufzuwendenden Kapitals deckt, daß der finanzielle Erfolg unseres Unternehmens nicht der Günstigste ist. Sollten wir aber deshalb zögern, uns hiezu zu entschließen? Sollten wir uns dem Vorwurfe aussetzen, daß wir lieber große, dann unvermeidliche, sicher eintretende Verluste erleiden, als ein im Vergleich mit ihnen weit geringeres, überdies nur mögliches, keinen Falls mit Gewißheit bevorstehendes finanzielles Opfer bringen wollen? Oder sollten wir uns gar bestimmen lassen, die Gefahr dieses Opfers auf die Schultern einer Privatgesellschaft zu überwälzen, die sich solcher Gefahr nur unter gleichzeitiger Erlangung überwiegender Vortheile unterziehen würde? Und sollten wir endlich nicht erwägen, daß ein Verlust, den die Privatgesellschaft erleiden würde, ebenfalls größtentheils auf Staatsangehörige fallen dürfte, während das Unternehmen, mit dem Schaden einer Privatgesellschaft fortgesetzt, nicht so würde gefördert werden, wie dies unumgänglich nöthig ist, um dem Lande die staatswirthschaftlichen Vortheile zu erwerben, die es zu erwarten berechtigt wäre? Die Regierung, meine Herren, glaubt sich darum, wegen etwaiger Besorgnisse über den finanziellen Erfolg des Unternehmens, von diesem nicht abhalten lassen zu dürfen. Selbst dann, wenn sich das Opfer, das wir zu bringen Gefahr laufen, auf den größern Theil der Zinsen des vollen Baukapitals erstreckte, das wir bei einem einfachen Schienenwege auf die ganze Länge der Bahn nicht über 12 Millionen Gulden anzuschlagen haben, selbst in diesem ganz unwahrscheinlichen Fall dünkt ihr das Opfer im Vergleich mit den Vortheilen, die das Großherzogthum hierdurch erwerben wird, nicht von dem Belange, um eine andere Entschließung begründen zu können.

Die Regierung ist nach allem dem, ich wiederhole es, von der Ueberzeugung durchdrungen, daß der Bau der Eisenbahn von Mannheim bis Basel zur Zeit einer Privatgesellschaft nicht anvertraut werden könne. Sie hält es übrigens, und es dürfte dies die Verhandlungen wesentlich erleichtern, in keiner Weise für nothwendig, daß über den Bau auf Staatskosten eine für alle Zeiten bindende Entschließung gefaßt werde. Sie verlangt nicht, daß Sie, meine Herren, die für das ganze Unternehmen erforderliche Summe jetzt schon als eine feststehende Verwilligung genehmigen. Es genügt ihr, Ihre Zustimmung dazu zu erhalten, daß der Bau auf Staatskosten begonnen und fortgeführt werde, bis etwa die weitere Ausbildung des Concessionirungssystems, und weitere, sowohl allgemeine als uns speciell berührende Erfahrungen es mit den Landesinteressen vereinbar und nach dem Lauf der Verhältnisse räthlich erscheinen lassen, die Fortsetzung der Bahn theilweise oder ganz Privathänden anzuvertrauen.

Ein solcher Beschluß läßt für die Zukunft, so weit es irgend gewünscht werden kann, noch freie Hand, erleichtert der Regierung, wenn je das Concessionirungssystem noch vorgezogen werden sollte, sich den nöthigen

Einfluß auf das Unternehmen zu bewahren, und bereichert mit weiteren Erfahrungen, um jedenfalls eine angemessenere Concessionsurkunde zu entwerfen, als es jetzt möglich wäre.

Nach den hier entwickelten Ansichten ist der erste Artikel des vorliegenden Gesetzesentwurfs abgefaßt. Möge sich die Richtigkeit unserer Behauptungen durch Ihre Beratungen, meine Herren, noch klarer und deutlicher herausstellen.

Der zweite Artikel bezweckt lediglich die Beseitigung von im vorliegenden Fall ganz überflüssigen Formalitäten beim Vollzug der nöthig werdenden Expropriationen.

Das hierauf bezügliche Gesetz vom 28. August 1835 geht von der Ansicht aus, daß bevor eine Zwangsabtretung ausgesprochen werden könne, durch eine besondere Commission unter Zuziehung der Eigenthümer, Nußeigenthümer und Inhaber von Berechtigungen für jedes einzelne Gut an Ort und Stelle besonders untersucht und nachgewiesen werden müsse, daß das betreffende Gut für das fragliche Unternehmen wirklich nöthig sey, und durch kein anderes gültlich zu erwerbendes ersetzt werden könne. Eine solche Untersuchung ist auch in der Regel unumgänglich nothwendig, und erstes Erforderniß, da ein Erkenntniß auf Zwangsabtretung nur dann gerecht ist, wenn der Zweck in keiner andern Weise erreicht werden kann.

Zwangsabtretungen zu Gunsten des Baues einer Eisenbahn machen aber von dieser Regel eine Ausnahme. Die Zuglinie muß nach ganz allgemeinen Rücksichten, auf eine weite Strecke hin, möglichst gerade und mit möglichst wenigen Abweichungen von der einmal gewählten Richtung bestimmt werden.

Ist diese Linie nach allen durch das große Unternehmen gebotenen Bedingungen gefunden, so kann sie aus Rücksichten für einzelne Eigenthümer nicht wieder abgeändert, oder auf einzelnen Stellen von der bestimmten Richtung wieder abgelenkt werden, und es kann demnach nicht mehr von Beratungen mit den verschiedenen Ortsbehörden und Eigenthümern abhängig seyn, ob nicht einzelne nöthige Güterstücke durch andere ersetzt werden können. Dieß liegt ganz klar in der Natur der Sache.

Das Verfahren, welches der zweite Titel des Zwangsabtretungsgesetzes vorschreibt, um für jedes einzelne Güterstück die Nothwendigkeit der Abtretung herzustellen, ist also im vorliegenden Fall ein ganz überflüssiges, diese Nothwendigkeit folgt schon aus der Bestimmung der Zuglinie, und kann für die in diese fallenden Güter schon durch das Gesetz allgemein ausgesprochen werden. Wollte man das fragliche Verfahren zur Erwerbung des für das große Unternehmen erforderlichen, das ganze Großherzogthum gerade durchlaufenden schmalen Strich Landes beibehalten, so würde dieß unendlich viele Mühe und außerordentliche Kosten veranlassen, ohne daß es auch nur in einem einzigen Falle von irgend einem Zweck und Nutzen seyn könnte.

Es soll daher davon nur dasjenige beibehalten werden, was nöthig ist, um darauf das Verfahren über die Entschädigung nach Maafgabe des Gesetzes ohne irgend eine Abänderung bauen zu können.

Ich schließe mit der Bemerkung, meine Herren, daß wir für die ganze Bahn von Mannheim bis Carlsruhe bereits im Besitze eines vollständig ausgearbeiteten Bauplans sind. Es bedarf nur Ihrer Zustimmung, um das große, wie wir zu hoffen berechtigt sind, für alle Zukunft segensreiche Werk, augenblicklich mit aller Thätigkeit zu beginnen.

Leopold von Gottes Gnaden,

Großherzog von Baden, Herzog von Zähringen.

Mit Zustimmung Unserer getreuen Stände haben Wir beschlossen und verordnen, wie folgt:

Art. 1.

Von Mannheim bis zur Schweizergrenze bei Basel wird eine Eisenbahn erbaut.

Der Bau wird auf Staatskosten begonnen und fortgesetzt, so lange nicht mit Zustimmung der Stände eine abändernde Anordnung getroffen wird.

Art. 2.

Für alles in die Zuglinie der Eisenbahn fallende Eigenthum tritt die Verbindlichkeit zur Abtretung kraft dieses Gesetzes ein, sobald diese Zuglinie durch das Staats-Ministerium genau bestimmt und durch das Regierungsblatt verkündet ist.

Für diese Abtretungen cessirt demnach das im zweiten Titel des Gesetzes vom 28. August 1835 beschriebene Verfahren, und genügt es, daß statt dessen eine nach §. 11 zusammengesetzte Commission die in die Zuglinie fallenden Güter, — soweit sie nicht durch gütliches Uebereinkommen erworben werden können, — nach ihren Eigenthümern, ihrer Lage und ihrem Maaße einzeln verzeichnet, und nach §. 22 durch das Kreisanzeigebblatt bekannt machen läßt, um darauf das Verfahren über die Entschädigung einzuleiten.

Gegeben ic. ic.

Geopold von Gottes Gnaden

Erzbischof von Baden, Herzog von Zähringen

Wir beschreiben hiermit dem weltlichen Stande die Rechte und Freiheiten, die wir demselben zuerkennen, zu bestätigen und zu erweitern, wie folgt:

Art. I.

Der weltliche Stand ist zur Gewählbarkeit der Bischöfe und des Erzbischofs befähigt. Der weltliche Stand hat das Recht, die Bischöfe und den Erzbischof zu wählen, und die Wahl ist gültig, wenn sie von der Mehrheit der Wähler erfolgt ist.

Art. II.

Der weltliche Stand hat das Recht, die Bischöfe und den Erzbischof zu wählen, und die Wahl ist gültig, wenn sie von der Mehrheit der Wähler erfolgt ist. Der weltliche Stand hat das Recht, die Bischöfe und den Erzbischof zu wählen, und die Wahl ist gültig, wenn sie von der Mehrheit der Wähler erfolgt ist.

Der weltliche Stand hat das Recht, die Bischöfe und den Erzbischof zu wählen, und die Wahl ist gültig, wenn sie von der Mehrheit der Wähler erfolgt ist. Der weltliche Stand hat das Recht, die Bischöfe und den Erzbischof zu wählen, und die Wahl ist gültig, wenn sie von der Mehrheit der Wähler erfolgt ist.

Gegeben zu Baden am 10. März 1220.