

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Commissions-Bericht über den Gesetzentwurf wegen Erbauung einer Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizer-Gränze**

**Rau, Karl Heinrich**

**[Karlsruhe], [1838]**

Commissions-Bericht über die in Bezug auf die Eisenbahn beschlossene  
Adresse

[urn:nbn:de:bsz:31-245164](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-245164)

## Commissions-Bericht

über

die in Bezug auf die Eisenbahn beschlossene Adresse.

Erstattet von dem geh. Hofrath D. Nau.

Durchlauchtigste, hochgeehrte Herren!

Der Plan der künftigen Eisenbahn liegt nur in allgemeinen Umrissen vor uns. Noch ist viel Einzelnes näher zu bestimmen; und es bleibt in vielen Theilen des Zuges noch ein Spielraum zur Wahl der einen oder anderen Richtung. Es ist ganz angemessen, daß die Kammern über den einen oder anderen Punct berathen und ihre Ansichten hierüber der großh. Regierung vorlegen, der es, da sie nur das Wohl des Landes im Auge hat, nicht unerwünscht seyn kann, die Meinungen der versammelten Stände zu erfahren. Die von der zweiten Kammer beschlossene und zur diesseitigen Berathung mitgetheilte Adresse an Se. K. H. den Großherzog besteht aus solchen Wünschen, die in der Form von Bitten der großh. Regierung vorgelegt werden sollen. Die allgemeinen, hiebei in Betracht kommenden Rücksichten und Verhältnisse sind schon

in dem, über das Gesetz erstatteten Berichte berührt worden, weshalb wir sogleich zu den einzelnen Absätzen übergehen können.

I. Die vorausgeschickten Erwägungsgründe sind unseres Erachtens richtig und von Erheblichkeit. Man kann im Allgemeinen annehmen, daß derjenige Bahnzug, der den Landesbewohnern die mehrsten Vortheile verspricht, auch wieder die größte Einnahme an Fahrgeld und Fracht hervorbringen werde. Doch darf man keiner einzelnen Rücksicht ausschließlich folgen, denn es könnte z. B. durch allzuvieler Krümmungen wieder die Geschwindigkeit im Ganzen zu sehr verringert und der Betrieb verteuert werden, es könnte die Verührung einzelner vollreicher Orte übermäßige Baukosten nothwendig machen. Daher kann man die allseitige Erwägung aller Umstände nicht genug empfehlen. Da nun die örtlichen Verhältnisse noch nicht vollständig erforscht werden konnten, da man an mehreren Stellen erst noch verschiedene, in Vorschlag gekommene oder noch aufzusuchende Richtungen in Absicht auf Vortheile, Schwierigkeiten und Kosten in Vergleich bringen muß, so ist es offenbar noch zu früh, ein bestimmtes Urtheil über eine dieser Alternativen zu fällen. Die Kammern würden der Achtung, die sie für ihre Beschlüsse bei der h. Regierung gewiß nicht vergeblich in Anspruch nehmen, selbst Eintrag thun, wenn sie eine vorläufige Meinung, von der sie vielleicht in der Folge, bei tieferer Ergründung, selbst abgehen werden, schon als eine bestimmte Bitte aussprechen wollten. Obschon nun die Wortstellung: „... bitten, die genaueste Untersuchung ... anordnen zu wollen, um zu bewirken, daß“ ... die Deutung finden könnte, die zweite Kammer bitte nur um eine Untersuchung zu dem Behufe, damit man ausfindig mache, wie die die folgenden Wünsche in Ausführung gebracht werden

können, so glauben wir doch aus dem ganzen Zusammenhange, aus dem dortseitigen Commissionsberichte und den mündlichen Verhandlungen die angeführten Worte anders verstehen zu müssen; die Bitte soll nur dahin gehen, untersuchen zu lassen, ob die einzelnen Wünsche mit der Gesamtheit der zu beachtenden Rücksichten vereinbar sind, wobei dann natürlich im bejahenden Falle das wie sich ebenfalls ergeben muß.

Nach dieser Auslegung können die, in der Adresse aufgeführten Punkte unbedenklich der hohen Regierung als solche, bei denen weitere Untersuchungen besonders zu empfehlen sind, bezeichnet werden, es sind meistens solche, bei denen die technischen Rücksichten mit anderen in Widerstreit treten.

Zu a. Die entworfenene Linie geht etwa  $\frac{1}{2}$  Stunde südlich von Seckenheim vorbei. Sollte sie näher an diesen Ort geführt werden, so müßte sie zwar länger durch die Niederung gehen, wo die Ausfüllung kostbar wird, dagegen würde der Verkehr dieses volkreichen Orts, sowie von Ladenburg, Ibsenheim und Neckarhausen mit Mannheim sehr erleichtert. Die Verlängerung wäre nicht erheblich. Schwesingen steht in weniger Verbindung mit Mannheim und Heidelberg und ist auch weiter von der geraden projectirten Bahnlinie entfernt, weshalb uns vorläufig mehr Gründe für die Annäherung an den Neckar zu sprechen scheinen.

Zu b. Die Führung der Bahn nach Bruchsal ist mit technischen Schwierigkeiten verbunden, wegen der, aus alten Flussbetten bestehenden, nahe an der Chaussee hinziehenden, von vielen Bächen durchflossenen Niederung. Dagegen hat in volkswirtschaftlicher Beziehung die Berührung von Bruchsal entschiedene Wichtigkeit. Nicht bloß das Nahrungswesen dieser Stadt, die mehrere beträchtliche Erwerbsquellen nach und

nach eingebüßt hat, macht die Näherung der Bahn für sie sehr nützlich, sondern auch das Einfallen mehrerer Straßen, namentlich der von Pforzheim, Calw u. und von Stuttgart, welche beide in Bruchsal eintreffen, ferner der in Langenbrücken die Bergstraße erreichenden Straße von der Main- und Taubergegend über Mosbach und Sinsheim, die nach ihrer Beendigung ziemliche Lebhaftigkeit erhalten wird. Der Verkehr zwischen Frankfurt, Mannheim und dem Niederrhein mit Stuttgart, Ulm u. s. w. bewegt sich zum Theile auf dem zweiten dieser genannten Wege, der dritte verknüpft Würzburg, Nürnberg und andere nordöstlichere Punkte mit dem Rheinthal. Die Aemter Bruchsal, Eppingen und Bretzen, mit etwa 67,000 Einwohnern, würden durch diese Bahnrichtung erheblich gewinnen, während die projectirte Linie eine menschenleere Gegend durchschneidet. Eine Seitenbahn nach Bruchsal würde dieser Stadt viel weniger Vortheile darbieten und dagegen auf dem künftigen Stationsplatze neue Ansiedlungen hervorrufen. Man giebt an, es sey ein nicht sonderlich kostbarer Weg aufzufinden, der oberhalb Bruchsal, wo sich die meisten Schwierigkeiten finden, nahe an Büchenau vorüberziehe, und bei dem keine große Verlängerung nothwendig ist. Ob nun diese Erwägungen zureichen, um die Abweichung von der geraden Linie auf meistens trockenem Erdreiche räthlich zu machen, dieß wird sich erst bei wiederholter Prüfung erkennen lassen, wenn auch die Kosten beider Wahlfälle mit einander verglichen werden können.

Zu c. Die Untersuchung ist immerhin unschädlich, doch erscheint uns bis jetzt dieser Punct nicht so wichtig, als andere, indem Verbindung mit Baden durch Rutscher, die sich am Haltplatze aufstellen, in jedem Falle leicht ist.

Zu d. u. e. Die Bahnrichtung im Oberlande ist überhaupt

nur vorläufig entworfen und wird noch manchen Aenderungen unterliegen. Gegen die Anlegung eines Stollens durch den „Kloß“ bei Istein sprechen verschiedene, auch militärische Betrachtungen. Eine genaue Untersuchung der verschiedenen Mittel, die man gebrauchen könnte, um den Schliengener Berg zu umgehen, ist auch von den Commissairen der hohen Regierung in der anderen Kammer wiederholt verheißt worden.

**II.** Die Folgen der Bahn für die Seeorte und die längs der Kinzigthaler Straße liegenden Orte sind schon im ersten Berichte erwähnt worden. Ob sich empfindliche nachtheilige Folgen zeigen werden, dieß wird vorzüglich davon abhängen, wie viele Handelsgüter die Bahn an sich zieht, worüber, wie an einer früheren Stelle bemerkt wurde, die Erwartungen verschieden sind. Hoffentlich ist die Beunruhigung vorzeitig und übertrieben. Gleichwohl theilen wir den Wunsch, daß unterdessen auch hier die Vertlichkeit erforscht, und die etwa anzubringenden Beförderungsmittel des Transportes zum Gegenstande des reislichen Nachdenkens gemacht werden. Wo Besorgnisse rege sind, da beschwichtigt man sie leichter durch Vorbereitung eines Gegenmittels für den schlimmeren Fall, als durch Bestreitung ihres Grundes, und selbst ohne das Eintreten solcher Verluste würde die Kinzigthalstraße wegen ihrer Wichtigkeit für den Handelszug von Osten nach Westen verdienen, daß man sie noch mehr in Aufnahme zu bringen sucht. Diese Wichtigkeit wird auch in Frankreich anerkannt, wo man, Wunsch und Wirklichkeit verwechselnd, schon jetzt Unternehmungen in dieser Gegend erwartet, die noch sehr weit entfernt sind. Die zweite Kammer hat zur Erläuterung einer, in der Adresse enthaltenen Stelle die Petition einer Anzahl von Bewohnern der Stadt Constanz mitgetheilt,

die in Betracht der, dem Nahrungswesen ihrer Stadt drohenden Verluste, die Bildung einer Actiengesellschaft zur Herstellung einer Eisenbahn auf der genannten Strecke vorschlagen. Wir sind zwar nicht gewiß, ob die hohe Regierung im Stande seyn werde, schon auf dem nächsten Landtage die zu erbittende Vorlage zu machen, glauben aber doch in diesem Zweifel keinen Abhaltungsgrund von der Zustimmung zu diesem Theile der Bitte zu finden.

Wir schlagen daher der hohen Kammer vor, der Adresse beizutreten.