

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

**Carl Friedrich Nebenius**

**Beck, Joseph**

**Mannheim, 1866**

Zwölftes Kapitel

[urn:nbn:de:bsz:31-271025](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-271025)

Nation . . . Unter diesem Gesichtspunkt erscheint die Bildung des Vereins, wenn er auch zur Zeit noch nicht alle Bundesländer umfassen kann, dennoch als eine erste deutsche Nationalangelegenheit und liegt seine Erhaltung im wohlverstandenen Interesse Aller, selbst jener deutschen Staaten, die durch ihre Lage und Verhältnisse jetzt noch — wir hoffen nicht für immer — von dem Beitritt abgehalten werden.“

„Gibt es“, ruft Nebenius aus, „einen glänzenderen Beweis der Fortschritte wahrer Humanität und der vernünftigen moralischen und politischen Principien in dem Leben der deutschen Stämme und Staaten, als die Art und Weise, wie wir unsere commercielle Freiheit errungen haben, welche eine Grundlage und Vorbild für jede andere werden kann? Nur die Verkennung jeder gesunden Politik, der Aerger über wirkliche oder vermeinte Verluste, welche an den frühern Zustand der Isolirung der deutschen Staaten sich knüpften, die egerzigsten Eifersüchteleien der Einen gegen die Andern, die der Freude des Auslands über die hilflose Lage des zerstückten deutschen Marktes gleichkommt, können an den Grundlagen des deutschen Zoll- und Handelsvereins rütteln und diesen selbst jemals in Frage ziehen wollen!“

## Zwölftes Kapitel.

### Der Eisenbahnbau in Baden.

Es war wohl nicht zufällig, sondern ist als eine Wirkung des regern öffentlichen Lebens in Baden zu betrachten, daß man dort zuerst in Deutschland an das, nach den damals noch vorherrschenden Ansichten, große Wagniß sich machte, eine das

ganze Land durchziehende Eisenbahn herzustellen. Hiezu hat Rebenius nicht nur den Hauptanstoß gegeben, sondern es ist lediglich seiner tiefen Einsicht und richtigen Voraussicht zu verdanken, daß das große Unternehmen als Staatsache, auf Kosten aber auch zum Vortheil des Staates, zur Ausführung kam, und dadurch Baden vor einem großen Uebelstand bewahrt blieb.

Es ist bekannt, welche Bedenken, und fast ängstliche Scheu in der ersten Hälfte der 1830er Jahre hinsichtlich der damals noch ganz neuen Eisenbahnfrage allgemein in Deutschland herrschten. England hatte die Sache in Uebereinstimmung mit dem Geiste und den maßgebenden Maximen seiner Verwaltung — nach einem vereinzelt gebliebenen Versuche des Staatsbau's — lediglich der Privatindustrie überlassen.

Auch in Deutschland waren die wenigen kleineren Eisenbahnbauten, die kurz vor oder gleichzeitig mit der badischen Bahn in's Leben gerufen wurden, wie die Nürnberg-Fürther, Leipzig-Riesaer, Berlin-Potsdamer und die Tamms-Bahn, lediglich Privatunternehmungen.

Nur das muthig aufstrebende Belgien hatte — freilich aus ganz besondern Gründen der innern Politik — den Bau seines Eisenbahnnetzes selbst in die Hand genommen, und hatte damit einen Anfang gemacht. Ueberall sonst auf dem Continent, namentlich in Deutschland, zeigten die Regierungen wenig Lust zur Nachahmung; es schien fast als Verwegenheit, den Staatscredit, wie man damals dachte, mit so unsoliden und kostspieligen Unternehmungen, deren Rentabilität sehr problematisch sei, auf's Spiel zu setzen.

Da schlug Baden unerwartet den entgegengesetzten Weg ein, und ging auch hier mit dem Beispiele des Bessern voran. Doch war es nicht ohne Kampf geschehen.

Die Eisenbahnfrage wurde in Baden zuerst durch das Concessionsgesuch eines und des andern Privaten, einen Schienenweg von Mannheim aus in geradester und folglich

für zester Linie durch die Rheinebene nach Basel anlegen zu dürfen, in den Kreis der Berathungen der Regierung gezogen. Es wurde ein Comité niedergesetzt, um über einige, von Nebeniuss entworfene und vom Staatsministerium genehmigte Fragen bezüglich des Eisenbahnunternehmens gütlichen Bericht zu erstatten. — Diesen übernahm Nebeniuss selbst.

„Man dachte nicht anders“, bemerkt dieser in seinen Aufzeichnungen, „als daß der Bau auf Staatskosten nicht rätlich sei, und es sich nur von den nähern Bedingungen einer Concessionsertheilung handeln könne. . . . Ich selbst“, fügt er hinzu, „war anfänglich dieser Meinung, bis mich erst eine reifere Ueberlegung und tieferes Eindringen in die noch neue Frage davon zurückbrachten“.

In der That kann sein später auch durch den Druck veröffentlichter Bericht (1836), der die Eisenbahnfrage nach allen Seiten, namentlich unter dem staatswirthschaftlichen Gesichtspunkte auf's gründlichste beleuchtet, für ein Muster einer umsichtigen nationalökonomischen und statistischen Arbeit gelten. Sie hat nicht nur in Baden, sondern auch in weitem Kreisen zur Berichtigung der damals noch zweifelhaften Ansichten über die folgenreichsten Verkehrsmittel der Neuzeit wesentlich beigetragen, und hat siegreich die Gründe, welche für die Ausführung großer Eisenbahnlinien auf Staatskosten — zumal in kleineren Staaten — sprechen, zur Geltung gebracht.

Das Comité, ganz von den herrschenden entgegengesetzten Ansichten befangen, wurde von Nebeniuss' Antrag nicht wenig überrascht; es hielt ihn für allzu bedenklich, hatte indeß eben so wenig Muth, ihm beizutreten, als einen andern abweichenden Beschluß zu fassen. Auch das Staatsministerium, d. i. Staatsminister Winter, zeigte sich schwankend. Da rieth Nebeniuss seinem Freunde, aus tüchtigen Männern des Landes Notable zu berufen, und deren Ausspruch die Hauptfrage: ob Staatsbau oder nicht? zur Entscheidung vorzulegen. Dies

geschah; die Versammlung der Notablen im Jahre 1837, anfangs in ihrer großen Mehrheit den herrschenden Ansichten huldigend, entschied sich auf Nebenius' Bericht nach längerer gründlicher Berathung fast einstimmig für die Anträge desselben. Nur zwei Stimmen, die bei den eifrigen Bewerbungen mehrerer concurrirender Gesellschaften für Erlangung einer Concession theilhaftig waren, verharrten in der Opposition.

So hatte der überlegene Scharfblick des Mannes in einer häßlichen Frage der Zeit einen glänzenden Triumph errungen, ehrenhaft für ihn und von den wohlthätigsten Folgen für die finanziellen Kräfte und die volkswirtschaftlichen Zustände des Landes. Denn es hatte jetzt zugleich im Gegensatz zu dem früher beliebten und von den Technikern bereits adoptirten Plane, parallel mit dem Rheine in geradester Linie von Mannheim aus, über Karlsruhe nach Basel zu bauen, d. i. Menschen und Waaren auf kürzester Route von einem Ende des Landes an das andere zu verbringen, die von Nebenius vertretene richtigere Auffassung gesiegt, nämlich die neue Straße des großen Verkehrs möglichst dem Gebirge zu nähern, wo eine dichtere und wohlhabendere Bevölkerung und die Ausmündungen volkreicher und industrieller Thäler die günstige Rentabilität der badischen Hauptbahn bedingen und auch für die Zukunft sichern.

Jetzt freilich, nachdem das ausgeführte Werk für sich spricht, mögen derlei Dinge Vielen als selbstverständlich und das Gegentheil absurd erscheinen. Wer aber das Werden miterlebt hat, und weiß, wie gerade dies Gegentheil damals beim Mangel aller Erfahrung den Leuten als das Selbstverständliche erschien, und wie schwer es hielt, gegen die andere von einflussreichen Stimmen vertretene Ansicht aufzukommen, wird die tiefere Einsicht und das Verdienst des Mannes zu schätzen wissen.

Dieses Resultat, das Nebenius' Bericht herbeigeführt hatte, ist um so höher anzuschlagen, als derselbe lediglich als

ein von dem Staatsrath *Nebenius* erstattetes Gutachten, nicht aber als Collectiv-Votum des Comité's und folglich als die Ansicht der Regierung, der Notablenverhandlung vorgelegt worden war. Diese Form der Mittheilung, als einer bloßen Privatarbeit, hatten die Mitglieder des Comité's, eine sichere Niederlage der darin aufgestellten Ansichten erwartend, ausdrücklich verlangt; sie wollten die Weisheit ihrer Person reservirt wissen. Als aber der Erfolg ein ganz anderer war, verlangte dasselbe Comité, daß der Bericht jetzt als sein gemeinschaftliches Gutachten ausfertigt und veröffentlicht werden solle.

Diesmal brach dem anspruchslosen und stets rücksichtsvollen Manne denn doch die Geduld. Er erklärte offen, daß, nachdem man ihm persönlich die Gefahr der Verwerfung und des Tadels seiner Ansichten zugewendet, so wolle er diesmal auch die Ehre der Anerkennung allein tragen. „Ich war es längst gewohnt“, bemerkt *Nebenius* bei diesem Anlaß, „daß wenn ich im Stillen gerathen und geschaffen hatte und nachdem die Hauptarbeit gethan war, schließlich das Verdienst selbst auf den Namen Anderer, die dabei in ganz unerheblicher Weise mitgewirkt haben, übertragen und meiner nicht weiter gedacht wurde. Ich habe solche Künste der Schlaueit nie begriffen, wiewohl ich Gelegenheit genug hatte, über die wunderliche Eifersucht, die das Hervortreten meiner Persönlichkeit bei manchen Herren und selbst bei sogenannten guten Freunden erregte, ganz ergüßliche Wahrnehmungen zu machen.“ Wir könnten über diesen Punkt aus dem Leben und Wirken des Mannes noch Manches beibringen, doch das Angeführte mag genügen zur Charakteristik des Mannes, wie der Bureaukratie und ihres Treibens überhaupt.

Die Eisenbahnfrage erhielt auf dem von der Regierung außerordentlicher Weise berufenen Landtag von 1838 (12. Febr. — 26. März) lediglich nach den von *Nebenius* aufgestellten Ansichten und Anträgen ihre Erledigung.

Am 26. März schloß Staatsminister Winter im Auftrage des Großherzogs diesen Landtag, wobei er, wohl ahnend den Wendepunkt in den Geschicken des Landes wie seines eigenen Lebens, ein treues Bild der Zustände des Bad'ner Landes, an denen er selbst seinen guten Antheil hatte, vor den Vertretern des Volkes entwarf.

„Es ist ein freudiges Gefühl“, sprach der Staatsmann, „ein Land zu sehen, das seine Größe und seinen Umfang nur nach Hunderten von Quadratmeilen und seine Bevölkerung nur nach Hunderttausenden zählt, ein Land, das vor kaum einem halben Menschenalter durch schwere Kriege und deren Folgen niedergedrückt, dessen öffentliche Haushaltung nicht geordnet, dessen Gemeinden und Privatfamilien mit schweren Schulden überladen waren, ich sage, es ist ein freudiges Gefühl, ein Land zu sehen, und es ist erhebend, ein Bewohner dieses Landes zu sein, das nach kaum einem halben Menschenalter, ungeachtet seines nicht großen Umfangs und trotz aller erlittenen Unfälle, die bedeutendsten Summen zur Entfesselung seines Bodens, für die Gerechtigkeitspflege, für Kirchen und Schulen, für Wasser- und Straßenbau, für Künste und Wissenschaften, für Gebäude aller Art aus eigener Kraft verwendet hat, und nun das größte Unternehmen auf dem europäischen Continent auszuführen im Begriffe steht, und das Alles aus öffentlichen Mitteln, auf gemeinschaftliche Kosten. Woher sind aber diese Mittel geflossen? und wie war es möglich, bei diesen Mitteln so Großes zu leisten? Es ist allerdings die herrliche Lage unseres Landes, es ist sein fruchtbarer Boden, es ist der Fleiß und die Gewerthätigkeit seiner Bewohner, die diese Mittel gewährt haben. Aber es ist nicht die Größe der Staatseinkünfte zunächst, die das Wohl des Landes fördert; es ist die redliche Verwaltung, die getreue Verwendung; es ist insbesondere der in diesem Zweige unserm erhabenen Fürstenhause seit Jahrhunderten eigene Geist der Ordnung und der weisen Sparsamkeit, der Sparsamkeit, die den An-

stand wahr, allen Prunk verschmäh't, alles Ueberflüssige, alles Nutzlose, alle nicht fruchtbringenden Anlagen vermeidet; dagegen mit vollen Händen ausstreut, wo es wohlthätige Früchte trägt; die ohne Vorliebe, ohne Vorneigung jedem Zweige des öffentlichen Wohls und der öffentlichen Ordnung in gleichem Maße die Mittel zuwendet, nicht mehr den materiellen als den geistigen, nicht mehr den Künsten des Kriegs, als den Künsten des Friedens. Aber auch dieses würde nicht hinreichen zur Ausführung des großen Planes, zu welchem die Einkünfte der Zukunft verwendet werden sollen. Es tritt noch etwas Anderes hinzu, es ist die schönste Blüthe im Leben der Völker und der Fürsten, es ist vor Allem das wechselseitige Vertrauen. Nimmermehr würde die Regierung den Ständen so große Summen zugemuthet haben, wenn sie nicht das Vertrauen zu ihnen gehabt hätte, und die Stände würden diese nicht bewilligt haben, wenn sie nicht das nämliche Vertrauen zu der Regierung gehabt hätten. Und das ist es, was das Herz Sr. königl. Hoheit des Großherzogs erfreut hat; dieses persönliche Vertrauen, dieses Vertrauen auf die Rechtlichkeit, Wahrheit, Offenheit seiner Verwaltung. Se. königl. Hoheit der Großherzog erkennen es an, und haben mir aufgetragen, ihnen wiederholt dafür seinen Dank auszudrücken. Se. königl. Hoheit erkennen es an, daß die Stände die ihnen zur Berathung vorgelegte Frage in möglichst kurzer Zeit mit Gründlichkeit, Ruhe, Umsicht und Gewissenhaftigkeit berathen haben. Und wenn auch noch Zweifel gegen dieses Unternehmen stattfinden mögen (und es ist verzeihlich, wenn sie stattfinden), so mögen sie gleichfalls darin, in der ruhigen und gewissenhaften Berathung, die alle Verhältnisse erwogen hat, Beruhigung finden. Auch das Land, dessen Interessen sie von allen Seiten beleuchtet und besorgt haben, wird ihnen seinen Dank entrichten. Das Ausland, welches ihren Verhandlungen mit gespannter Erwartung gefolgt ist, wird ihnen seine Achtung nicht verjagen. Und so möge denn das Werk

gedeihen, fortschreiten und vollendet werden, und unsere spätesten Nachkommen Zeuge sein, was wechselseitiges Vertrauen zwischen Fürst und Volk, was Einigkeit hervorzubringen vermag.“

Diese für die damalige Lage der Dinge in Baden bezeichnenden Worte sollten der Schwanengesang des trefflichen Mannes sein. Der Minister Winter starb in der darauffolgenden Nacht plötzlich am Schlagflusse, tief betrauert vom ganzen Lande, das an ihm einen seiner aufrichtigsten Führer auf der constitutionellen Bahn vernünftiger Reformen zur Begründung bürgerlicher Freiheit verlor, und dessen Persönlichkeit bisher hauptsächlich dazu beigetragen hatte, das gegenseitige Vertrauen zwischen Regierung und Ständen aufrecht zu halten, oder die Eintracht bald wiederherzustellen, wenn jene erste Bedingung einer gesunden und friedlichen Entwicklung des öffentlichen Lebens durch Mißgriffe oder Uebertreibungen von der einen oder andern Seite erschüttert und wankend gemacht worden war. Dankbar setzte das badische Volk Winter's Andenken ein Denkmal beim Haupteingang in die Residenzstadt des Landes.

### Dreizehntes Kapitel.

Ministerium Nebenius. — v. Blittersdorf und die Reaction.

Nebenius folgte seinem Freunde im Amte, als Minister des Innern. Seine Ernennung wurde im Lande mit freudiger Befriedigung begrüßt. Denn von dem Verfasser der Constitution durfte dieses mit Recht erwarten, daß er die Regierung auf dem Grunde derselben, nach ihrem Geiste und ihren Vor-