

**DIE GRÜNDUNG DER
GROSSHERZOGLICH BADISCHEN
STAATSEISENBAHNEN, BEITRAG
ZUR GESCHICHTE DER BADISCHEN
EISENBAHNPOLITIK; INAUGURAL-
DISERTATION**

Published @ 2017 Trieste Publishing Pty Ltd

ISBN 9780649770069

Die Gründung der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, Beitrag zur Geschichte der Badischen Eisenbahnpolitik; Inaugural-Disertation by Edwin Kech

Except for use in any review, the reproduction or utilisation of this work in whole or in part in any form by any electronic, mechanical or other means, now known or hereafter invented, including xerography, photocopying and recording, or in any information storage or retrieval system, is forbidden without the permission of the publisher, Trieste Publishing Pty Ltd, PO Box 1576 Collingwood, Victoria 3066 Australia.

All rights reserved.

Edited by Trieste Publishing Pty Ltd.
Cover @ 2017

This book is sold subject to the condition that it shall not, by way of trade or otherwise, be lent, re-sold, hired out, or otherwise circulated without the publisher's prior consent in any form or binding or cover other than that in which it is published and without a similar condition including this condition being imposed on the subsequent purchaser.

www.triestepublishing.com

EDWIN KECH

**DIE GRÜNDUNG DER
GROSSHERZOGLICH BADISCHEN
STAATSEISENBAHNEN, BEITRAG
ZUR GESCHICHTE DER BADISCHEN
EISENBAHNPOLITIK;
INAUGURAL-DISERTATION**

Die
Gründung der Großherzoglich
Badischen Staatseisenbahnen

Beitrag zur Geschichte der badischen Eisenbahnpolitik

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der philosophischen Doktorwürde

vorgelegt der

Hohen philosophischen Fakultät der Universität Basel

von

Edwin Kech

Betriebssekretär (Eisenbahnpraktikant) bei den Großh. Bad. Staatseisenbahnen
aus Wehrheim a. M.



G. Braunsche Hofbuchdruckerei, Karlsruhe

1904.

Meinen Eltern
in Dankbarkeit!

161705

VORWORT.

Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Baden nahm einen ganz eigenartigen, von dem in Deutschland sonst üblichen durchaus abweichenden Verlauf. Fast zur gleichen Zeit, in der Preußen dem Wettbewerb des Privatkapitals auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens unter der Oberaufsicht der Staatsgewalt durch das bekannte Eisenbahngesetz die Tore öffnete, schloß Baden, ebenfalls durch Gesetz, die Privatunternehmer von der Mitwirkung an dem neuen Verkehrsmittel aus. Die badische Haupt- und Durchgangsbahn von Mannheim bis Basel wurde zur Staatsangelegenheit gemacht und damit das badische Staatseisenbahnsystem begründet, das trotz aller Wechselfälle bis zum heutigen Tage die badische Eisenbahnpolitik beherrscht. Schon die Tatsache, daß Baden im Gegensatz zu fast allen deutschen Staaten von Anfang an die Wege der Staatsbahnpolitik betrat, macht eine Untersuchung der Gründungsvorgänge, zurückgeführt bis auf die ersten Anfänge der badischen Eisenbahnbewegung, zu einer interessanten Aufgabe. Die Anregung zu der vorliegenden Arbeit empfing ich von meinem verehrten Lehrer, dem Professor der Staatswissenschaften an der Universität Basel, Herrn Dr. Th. Kozak, dem ich für vielseitige Unterstützung hiemit meinen höflichsten Dank ausspreche. Das Material, dem die Ergebnisse der gegenwärtigen Untersuchung entnommen sind, besteht aus den Verhandlungen der beiden Kammern der badischen Landtage von 1831—1838, aus Denkschriften, Vorträgen, und Zeitungsartikeln über das Eisenbahnwesen aus derselben Zeit und aus einer Reihe anderer Publikationen nach Maßgabe des beigefügten Literaturnachweises. Dieses Material wurde mir durch das überaus freundliche Entgegenkommen der Tit. Verwaltung der Großh. Hof- und Landesbibliothek in Karlsruhe, ferner des Archivvorstandes der Zweiten Kammer der badischen Landstände, Herrn Oberrechnungsrat Roth daselbst und des Bibliothekars der Großherzoglichen Generaldirektion der Staatseisenbahnen Herrn Revisor Jäckel zugänglich gemacht, wofür ich den genannten Herren auf diesem Wege bestens danke.

Basel, April 1904.

Edwin Kech.

Inhaltsangabe.

Einleitung.		Seite
Die Aufnahme des Eisenbahnwesens in Deutschland		I
I. Abschnitt. Das Großherzogtum Baden vor siebenzig Jahren.		
§ 1.	Der Staat und die Verfassung	4
§ 2.	Das Erwerbsleben	8
§ 3.	Der Verkehr	12
§ 4.	Wirtschaftspolitik und Staatsfinanzen	14
II. Abschnitt. I. Periode bis 1835. Einführung und Befestigung der Eisenbahnidee in Baden.		
§ 5.	Agitationschrift des L. Newhouse für den Bau von Eisenbahnen in Baden	16
§ 6.	Stellungnahme des badischen Landtags des Jahres 1833 zur Eisenbahnfrage	23
§ 7.	Versuch des L. Newhouse zur Verwirklichung seines Eisenbahnprojektes und die Stellung der Regierung zu demselben	28
§ 8.	Friedrich List und das badische Eisenbahnprojekt	33
§ 9.	Newhouse und List vor dem badischen Landtag von 1835	39
§ 10.	Das Schlußergebnis der List-Newhouseschen Eisenbahnbestrebungen	47
III. Abschnitt. Die Jahre 1836/1837. Die Regierung und die Eisenbahnfrage.		
§ 11.	Vorbereitende Maßnahmen der Regierung. Einsetzung des Eisenbahnkomitees	50
§ 12.	Der technische Ausschuß und seine Tätigkeit	52
§ 13.	Der Staatsrat C. F. Nebenius und die Eisenbahnangelegenheit	55
§ 14.	Das Gutachten von Nebenius für das Eisenbahnkomitee	58
§ 15.	Der Landtag von 1837 und die Eisenbahn. Die Einberufung des außerordentlichen Landtags von 1838	73
IV. Abschnitt. Die Eisenbahngesetzgebung des Jahres 1838.		
§ 16.	Der Zusammentritt und die Aufgabe des außerordentlichen Landtags	79
§ 17.	Die Vorlagen der Regierung im allgemeinen. — Petitionen	80
§ 18.	Der Hauptgesetzentwurf und seine Begründung	83
§ 19.	Kommissionsbericht Hoffmann über den Art. 1 des Hauptgesetzentwurfs	88
§ 20.	Kommissionsbericht Beck über den Art. 2 des Hauptgesetzentwurfs	96

	Seite
§ 21. Der Gesetzentwurf über die Kostendeckung für die Eisenbahn Mannheim-Basel und seine Motive	99
§ 22. Der Kommissionsbericht Speyerer über den Finanzgesetzentwurf	101
§ 23. Beratung der Vorlagen in der Zweiten Kammer	103
§ 24. Der Staatsvertrag betr. die Erbauung einer Main-Neckareisenbahn und seine Behandlung in der Zweiten Kammer	108
§ 25. Die Eisenbahnvorlagen vor der Ersten Kammer	109
§ 26. Die Schließung des Landtags- und die Publikation der Eisenbahngesetze	116
V. Abschnitt. Rückblick und Schlußbetrachtung	118

Anlagen:

I. Gesetz betreffend die Erbauung einer Eisenbahn von Mannheim bis an die Schweizergrenze bei Basel	123
II. Gesetz betreffend die Kostendeckung	124
III. Gesetz betreffend die Zwangsenteignung	125
IV. Adresse der Stände an die Krone	127
V. Staatsvertrag vom 10. Januar 1838 betreffend die Errichtung einer Main-Neckareisenbahn	129



Einleitung.

Die Aufnahme des Eisenbahnwesens in Deutschland.

Bis zum Jahre 1835 hatte die Einführung der Eisenbahn in Deutschland, d. h. in dem Gebiet des heutigen deutschen Reiches, keine wesentlichen Fortschritte gemacht.

Während in England und Nordamerika das neue Verkehrsmittel, das eben erst die seinen Zwecken angemessene Gestalt erhalten hatte, in kürzester Zeit seine Wirkung auf den Gang der Volkswirtschaft erproben konnte, und auch alsbald in Belgien, Frankreich und sogar in Österreich anerkannt und aufgenommen wurde, war es in Deutschland noch lange nicht in den Vordergrund des öffentlichen Interesses gerückt. In England und Amerika warf sich eine großzügige und nachhaltige Unternehmungskraft mit Energie auf den Eisenbahnbau und wie aus dem Boden gewachsen, bedeckten bald ganze Netze von Schienenwegen das Land. Belgien nahm ein umsichtig ausgedachtes Staatsbahnnetz in Angriff. In Frankreich schickte sich der Staat an, diesem Beispiel der systematischen Eisenbahnausstattung zu folgen, während in Deutschland vorerst nur vereinzelte Stimmen da und dort die öffentliche Meinung auf die Notwendigkeit eines solchen Verkehrsmittels hinwiesen und wenig genug Verständnis fanden. Erst Mitte der 30er Jahre des vorigen Jahrhunderts siegte der Eisenbahngedanke, weil er durch die ihm innewohnende Vernunft eben siegen mußte, und es beginnt die allmähliche Eroberung Deutschlands für das Eisenbahnwesen. Allerdings traf das neue Verkehrsmittel für seine Entwicklung wenig Aussicht bietende wirtschaftliche und politische Zustände in Deutschland an. Ackerbau war die Haupterwerbsquelle, Industrie war wenig vorhanden, und das Verkehrsbedürfnis war dementsprechend gering. Manche Regierungen der deutschen Staaten sahen im Verkehrsbedürfnis eine Gefahr und suchten es durch die Mittel der damaligen Regierungskunst, durch verschleppende Behandlung von Projekten, mißbilligende Kundgebungen und kleinliche Schikane einzudämmen, so gut es eben ging. Diese Stimmung gegen das neue Verkehrsmittel hatte auch die Bevölkerung angesteckt, die gewohnt war, den Staat für sich denken zu lassen und mit den großen politischen Traditionen den Unternehmungsgeist, den weitschauenden Blick und die Hoffnung auf glänzende Änderung der Dinge verloren hatte. Mißtrauisch hielt sich das Kapital fern von den neuen Unternehmungen, deren großartige Tragweite es nicht erkannte, und voll Vorurteil und Abneigung betrachtete die ängstlich an den alten kleinen

Zuständen hängende Masse des Volks die neue Erfindung, in der es nicht den Herold des heranrückenden Fortschritts, sondern den unruhig machenden Friedensstörer zu erblicken vermeinte.

Diese Abneigung und Gleichgültigkeit weitester Volkskreise war der gefährlichste Feind des Eisenbahnwesens in Deutschland, sie hauptsächlich verschafften dem Ausland einen noch lang fühlbar gewordenen Vorsprung, und hier Wandel zu schaffen war die erste Aufgabe der neuen Bewegung. Dem Fortschritt die Bahn gebrochen zu haben, in langen, mühsamen Kämpfen gegen Unverstand, Engherzigkeit und Bosheit den Umschwung der Volkstimmung erzwungen zu haben, das ist das für Deutschland unendlich segensreich gewordene Verdienst einzelner weit ausschauender und mutiger Männer wie Philipp Bader, Newhouse und allen voran der große Patriot Friedrich List. Diesem besonders war von Anfang an klar geworden, daß der Ackerbau, das Rückgrat der Produktion in Deutschland, in seinen Erfolgen gegenüber dem Gewerbetleiß des Auslands je länger je weniger stand halten konnte, daß man diesen ausländischen Gewerbetleiß auch in Deutschland heimisch machen müsse, und daß zur Erreichung dieses Zieles die Eisenbahnen das wirksamste und unentbehrlichste Werkzeug seien. Diese Überzeugung unentwegt in weiteste Kreise getragen und zum Siege geführt zu haben, ist Lists ruhmvolle und zugleich dornenvolle Lebensaufgabe gewesen. In Schrift und Wort bekämpfte er Vorurteile und Unwissenheit, indem er das wahre Wesen der Sache und den ihr innewohnenden Erfolg in zahlreichen Broschüren, Zeitungsartikeln und Vorträgen der öffentlichen Meinung unterbreitete und das Interesse daran wach hielt. Er sammelte und ermutigte die Freunde seiner Ideen und gab ihnen durch eine Reihe von Vorarbeiten, Konzessionsentwürfen und Vorschlägen für Enteignungsgesetze die Handhaben zur Ausführung seiner Ideen. Besonders die Gründung von Eisenbahnkomitees als Initiativorgane ist List zu verdanken, der die Vorzüge dieser Einrichtung gegenüber der in Deutschland bis dahin beliebten Leitung durch Einzelpersonen wohl erkannte. Bald entstanden nach dem Vorbild des von ihm gegründeten und geleiteten Eisenbahnkomitees in Leipzig solche Vereinigungen allerorts, sie gewannen vollends die Unterstützung der Öffentlichkeit und nötigten ihrerseits die Regierungen zum Eisenbahnfortschritt, nachdem diese versäumt hatten, zu tun, was sie nach der politischen und wirtschaftsgeschichtlichen Entwicklung ihrer Länder hätten tun müssen, — nämlich von sich aus an die neuen Verkehrsverhältnisse und Bedürfnisse heranzutreten und den Untertanen den Anstoß zur Ausnützung zu geben.

Um den Verkehrsfortschritt in seinem ganzen Umfang und in seiner ganzen Kraft zu verwerten, mußte Deutschland als ein einheitliches Verkehrsgebiet behandelt werden, wodurch allein die Berücksichtigung und volle Ausnützung des Raums, der geographischen Lage und der darin gegebenen Richtungen des Verkehrs gewährleistet wurde. Aber das »nationale Transportsystem« Lists scheiterte an der Landeshoheit. Wohl ergänzten sich im Laufe der nächsten Zeit die unabhängig von einander angelegten Eisenbahnstrecken wie von selbst zu großen Überlandlinien, wie sie List vorgesehen. Aber bei der politischen Zerrissenheit Deutschlands machte das Eisenbahnwesen und die Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten die verschiedenartigste Entwicklung durch und statt planmäßigen Ineinandergreifens herrschte Eifersucht und ungesunde Konkurrenz kleiner künstlich geschaffener und von einander isolierter Verkehrsgebiete.