

Bericht

der

Kommission für Handel und Gewerbe

über

den Gesetz-Entwurf, betreffend die Herstellung einer die Bahnhöfe der von Berlin ausgehenden Eisenbahnen verbindenden Schienenbahn.

(Anmerkung: Der Gesetz-Entwurf ist unter Nr. 169 S. 1241 ff. der Anl. z. d. Verh. d. Zweiten Kammer bereits gedruckt.)

Die Eisenbahn, zu deren Ausführung für Rechnung des Staats von der Regierung die Zustimmung der Kammer beantragt worden, ist von der größten Wichtigkeit. Seitdem die Eisenbahnen nicht mehr, wie bei ihrem ersten Entstehen, nur den Zweck haben, einen schon bestehenden lebhaften Verkehr zwischen ihren beiden Endpunkten zu erleichtern und aus dieser Erleichterung einen Vortheil zu ziehen, sondern ein zusammenhängendes Straßennetz bilden und als solches ein Mittel zur Beförderung des allgemeinen Verkehrs sein sollen, muß auf die Verbindung der einzelnen Bahnlinien Bedacht genommen werden. In dem gegenwärtigen Stadium des Eisenbahnbaues kann die Frage über eine neue Eisenbahnanlage nicht mehr allein nach der direkten Einnahme, die sie gewähren wird, entschieden werden; noch weniger kann dies bei den gedachten Verbindungen geschehen, bei denen im Gegentheil vorzugsweise ihre Bedeutung für die zu verbindenden Bahnen und für den erwähnten Zweck, Mittel zur Beförderung des allgemeinen Verkehrs zu sein, zu berücksichtigen ist. Das Ausfüllen von Lücken in den Hauptstraßen, welche verschiedene Bahnen zusammen bilden, muß vom Staate erstrebt werden, und es ist dies ein wesentlicher Grund für die zur Geltung gekommene Ansicht, daß der Bau der Eisenbahnen, wenigstens so weit sie nicht nur lokale Interessen befriedigen, in die Hände des Staats übergehen müßte.

Wenn aber irgendwo eine sichtbare derartige Lücke sich findet, so ist es diejenige, welche die im Gesetzentwurf bezeichnete Bahn ausfüllen soll. Sie bewirkt nicht nur die Herstellung einer ununterbrochenen Straßennetze aus zwei Bahnen, sondern erfüllt diesen Zweck auf allen denjenigen Linien, die in Berlin zusammentreffen und durch die gegenwärtig hier mündenden fünf Bahnen gebildet werden. Die dem Gesetz-Entwurf beigefügte Denkschrift hat näher ausgeführt, wie sehr die beabsichtigte Verbindungsbahn durch Befestigung des kosten- und zeitraubenden Zwischenverkehrs den Personen- und noch mehr den Güterverkehr erleichtern und die zu verbindenden Bahnen ihrer Hauptbestimmung, Vermittelung des Verkehrs zwischen den Häfen der Ost- und Nordsee und dem Bin-

nenlande, so wie der verschiedenen Theile des letzteren unter sich, zuführen wird.

Die Kommission theilt die in dieser Beziehung von der Regierung ausgesprochenen Ansichten vollständig und ist von der Wichtigkeit der Anlage für den Handelsverkehr, nicht allein in Betracht der von ihr zu erwartenden Vortheile, sondern auch der bereits aus dem Fehlen der Verbindungsbahn zu Zeiten erwachsenen Nachteile, so sehr überzeugt, daß sie deren Ausführung auch ohne den ferneren in der Denkschrift angegebenen, in neuester Zeit hervorgetretenen Grund für gerechtfertigt hält. Dieser Grund ist die Bedeutung der in Rede stehenden Bahn für militärische Zwecke und zwar nicht allein wegen Befestigung des Zwischen-Transports und der dadurch eben so wie für Handels-Gegenstände erwachsenen Erleichterung im Transport von Kriegsmaterial und Vorräthen, sondern in noch höherem Grade, weil sie gestattet, das Betriebsmaterial der einen Bahn ohne irgend einen Aufwand von Zeit oder Kosten auf der anderen zu benutzen, somit dasselbe von verschiedenen Bahnen auf eine zu verwenden und dadurch die Leistungsfähigkeit, wenn es sich um den schleunigen Transport großer Heeresmassen handelt, in einem Maße zu erhöhen, wie es ohne die Verbindung der einzelnen Bahnen gar nicht zu erreichen wäre. Die Kommission erkannte hierin, eben so wie die Denkschrift, einen weiteren Grund für die Nothwendigkeit der Ausführung der Verbindungsbahn, die aber auch ohne diesen Grund nicht länger unausgeführt bleiben dürfte, wenn große Zwecke möglichst vollständig zu erreichen nichts versäumt werden soll. Von der Rentabilität der Bahn glaubte die Kommission günstige Resultate um so sicherer erwarten zu dürfen, als bei Gestattung der Benutzung derselben an die Gesellschaften der zu verbindenden Bahnen gegen Entrichtung eines Bahngeldes gar kein Betriebsmaterial angeschafft zu werden braucht; sie erachtete aber diese Frage bei der übrigen hohen Wichtigkeit des Gegenstandes nur von sehr untergeordneter Bedeutung.

Nur von einem Mitgliede der Kommission wurde ein Bedenken

gegen die sofortige Ausführung der Verbindungsbahn aus dem Grunde erhoben, weil andere nicht minder wichtige und dringende Arbeiten bei einer Verwendung der für diese Bahn erforderlichen Mittel weiter hinausgeschoben werden könnten, wie denn auch schon die diesjährigen Verhandlungen der Kammer den Beweis lieferten, daß die Staatsregierung nicht geneigt sich gezeigt habe, solche von ihr selbst früher als nothwendig erkannte Arbeiten in nächster Zeit in Angriff zu nehmen. Diese Befürchtung konnte sich bei der Art, in welcher nach dem Gesetzentwurf die Mittel zur Ausführung der Verbindungsbahn beschafft werden sollen, nur auf Eisenbahnarbeiten erstrecken, und wurde als solche namentlich auch die Eisenbahn von Breslau nach Posen mit der Lissa-Glogauer Zweigbahn angeführt, deren Wichtigkeit für den Handelsverkehr sowohl, als in militairischen Beziehungen, so sehr anerkannt sei, daß eine Verzögerung ihrer Ausführung durch Verwendung früher vorhandener Mittel auf die in Rede stehende Verbindungsbahn sehr bedauert werden müsse. Von den übrigen Mitgliedern der Kommission wurde diese Befürchtung aber nicht für begründet erachtet. Die Posen-Breslauer Eisenbahn erfordert eine ungleich größere Summe, als zur Herstellung der Verbindungsbahn genügt und auf die im Gesetz-Entwurf vorgeschlagene Weise beschafft werden kann; ein Beginnen derselben mit den vorliegenden Mitteln kann ebenso wenig für zweckmäßig erachtet werden, wie im verflossenen Jahre ein Beginnen der Ostbahn mit den bereit gestandenen Mitteln und ohne vorherige Sicherstellung des für den ganzen Bau erforderlichen Bedarfs angemessen gefunden wurde; die anderweitige Beschaffung der ganzen für die Posen-Breslauer Bahn erforderlichen Summe wird schwerlich dadurch erleichtert werden, daß sie durch Mitverwendung des für die Verbindungsbahn nothwendigen Betrages um 300,000 Rthlr. ermäßigt wird, keinesfalls aber in solchem Maße, daß darum ein Hinausschieben der Ausführung der Verbindungsbahn auch nur entfernt für gerechtfertigt erachtet werden könnte.

Der Kommissarius des Königl. Handelsministeriums bemerkte in dieser Beziehung, daß eine Befürchtung vor einem von der Regierung beabsichtigten weiteren Hinausschieben des Angriffs der Posen-Breslauer Bahn aus der gegenwärtigen Regierungsvorlage keinesweges geschöpft werden könne. Die Regierung sei vielmehr vollkommen von der Wichtigkeit der Posen-Breslau-Glogauer Bahn überzeugt gewesen, und diese Ueberzeugung habe in neuester Zeit nur bestärkt werden können. Es sei deshalb Absicht gewesen, wegen Ausführung dieser Arbeit, so wie einiger anderer eben so wichtiger, nämlich der Regulirung der Oder und der Ueberbrückung des Rheins bei Köln, die Vorlagen den Kammer zu machen, indessen hätten die gegenwärtigen Zeitverhältnisse es nicht zweckmäßig erachten lassen, eine neue Anleihe zu diesem Zwecke zu machen, die in einem Betrage von elf Millionen Thalern für die genannten Arbeiten nothwendig sein würde. Die Regierung habe ihre früher ausgesprochene Ansicht, daß die Posen-Breslauer Eisenbahn für Staatsrechnung erbaut und zur Vervollständigung des großen Eisenbahnnetzes möglichst bald in Angriff genommen werden müsse, keinesweges geändert.

Aus den in Vorstehendem enthaltenen Gründen die Nothwendigkeit der baldigen Ausführung der Verbindungsbahn anerkennend, war die Kommission mit dem §. 1 des Gesetzentwurfs einverstanden, da von keiner Seite ein Zweifel darüber, ob die Ausführung für Rechnung des Staats geschehen müsse, erhoben wurde.

Den §. 2 des Gesetz-Entwurfs anlangend, so ergiebt zunächst die Denkschrift, daß die verlangte Summe von 300,000 Rthlr. für die einfachste Ausführung erforderlich ist, um dem dringendsten Bedürfnisse, jedoch in der Art zu genügen, daß eine weitere Vervollständigung nur eine Fortsetzung, keinesweges aber eine Abänderung der ersten Arbeiten erfordert. Aus diesem Grunde sollen auch die für einen Lokomotiv-Betrieb erforderlichen Kurven von größerem Radius und schwereren Schienen sofort eingerichtet werden, obwohl der vorläufige Betrieb mit Pferden solches noch nicht erfordert. Nur der günstige Umstand, daß die Bahn zum bei weitem größten Theil auf flachem Terrain gelegt werden kann und nur an wenigen Stellen die Acquisition von Privateigenthum erfordert, macht es möglich, daß für die 1½ Meile lange Bahn, bei dem hohen Werth des Grundeigenthums in und an der Stadt, mit der genannten Summe ausgereicht werden kann, von welcher nach den der Kommission mitgetheilten Kostenanschlägen:

31,200 Rthlr.	für Erd- und Pflaster-Arbeiten,
36,000 „	für zwei Spreckbrücken,
9,000 „	für kleinere Brücken,
130,000 „	für den Oberbau und
93,800 „	für Leitung und Beaufsichtigung des Banes, Grunderwerb, Entschädigung aller Art, Neubau der Steuergebäude am Kottbuser-Thor und Veränderungen der Stadtmauer

gerechnet sind. Die Kommission ist mit der Denkschrift dahin einverstanden, daß eine solche Art der Ausführung dem vorläufigen Bedürfnisse genügt, und daß eine weitere Vervollständigung, eines Theils auf der jetzt zu bauenden Strecke durch Hinzufügung des zweiten Geleises, der Telegraphen-Einrichtungen, des Lokomotiv-Betriebes und dergleichen mehr, so wie anderentheilts durch Fortsetzung von dem Bahnhofe der Niederschlesisch-Märkischen Bahn auf der rechten Spreeseite nach dem künftigen Bahnhofe der Ostbahn und von diesem zum Stettiner Bahnhofe, einer späteren, dies als Bedürfnis zeigenden Zeit vorbehalten bleiben kann, und zwar umso mehr, als die Mittel zur Ausführung in der beabsichtigten einfachsten Art auf eine Weise beschafft werden können, in welcher die größeren Mittel zu vollständigerer Ausführung nicht herbeizuschaffen wären. Nach §. 2 des Gesetz-Entwurfs sollen erstere nämlich aus dem Eisenbahnfonds genommen werden. Abgesehen von der für die Beschaffung durch eine Anleihe verhältnismäßig zu geringen Summe, erscheint die gewählte Art in jeder Beziehung vorzuziehen, wenn nicht eine schon früher erfolgte Bestimmung über anderweitige Verwendung derselben Mittel hindernd entgegensteht. Eine solche Bestimmung ist nun durch das Gesetz vom 7. Dezember 1849 über den Bau der Ostbahn, der Westfälischen und der Saarbrücker Bahn dahin erfolgt, daß durch die Einnahmen des Eisenbahnfonds während der Dauer jener Bauten eine Summe von 12 Millionen Thalern zu den Kosten derselben beigetragen werden soll. Daß die Einnahmen diese Summe in der dazu bestimmten Zeit übersteigen werden und deshalb die Verwendung eines Theils derselben zu anderweitigen Zwecken zulassen, vermuthet die Königliche Regierung in der dem Gesetz-Entwurfe beigefügten Denkschrift. Auf der einen Seite sind zwar die Einnahmen gegen die Erwartungen, die man damals hegen durfte, zurückgeblieben, indem die Ueberschüsse des Salzdebts über den Etat von 1843, die von dieser Zeit an jährlich ziemlich regelmäßig zu 100,000 Rthlr. stiegen und deshalb in der Denkschrift vom 29. August 1849, die dem Gesetze vom 7. Dezember 1849 zum Grunde liegt, in den nächstfolgenden Jahren schon zu 2 Millionen Thalern geschätzt wurden, in den Jahren 1848 und 1849 nicht in jenem Verhältnisse gestiegen sind, sondern sich vermindert haben; auf der anderen Seite zeigt sich aber jetzt nicht allein wieder das frühere Steigen der Salzconsumtion und damit der Ueberschüsse des Salzdebts, sondern es findet eine Vermehrung der Einnahmen des Eisenbahnfonds auch durch eine Verminderung seiner Ausgaben statt. Der Königliche Regierungskommissarius bezeichnete als solche einerseits die wahrscheinlichen Ersparnisse, welche die bisherigen Bauten der Ostbahn, der Westfälischen und der Saarbrücker Bahn gegen die Kostenanschläge in Aussicht stellten, anderentheilts aber die geringeren Zuschüsse zu den garantirten Zinsen der Actien mehrerer Eisenbahnen. Letztere mußten nach den vorliegenden Ergebnissen des Betriebs der dahin gehörigen Bahnen in der letzten Zeit als sicher zu erwarten von der Kommission erkannt werden, indem die Niederschlesisch-Märkische Bahn, die zu dem genannten Zwecke im Jahre 1848 eines Zuschusses von 350,000 Rthlrn., im Jahre 1849 von 180,000 Rthlrn. bedurfte, in 1850, ungeachtet mehrerer bedeutender Verwendungen für Erweiterung des Betriebs, nur 75,000 Rthlr. gebraucht hat und im Jahre 1851 voraussichtlich keinen Zuschuß mehr gebrauchen wird. Zeigt die Stargard-Posener auch keine so günstigen Resultate, indem bei derselben noch die ganze Summe der Zinsen aus dem Eisenbahnfonds gezahlt werden muß und sich diese Zuschüsse voraussichtlich auch erst nach Herstellung der Posen-Breslauer Bahn erheblich vermindern werden, so sind doch die Ersparnisse an derartigen Ausgaben nicht zu bezweifeln, und es weist die Denkschrift nach, daß dieselben im Jahr 1850 bereits 150,000 Rthlr. oder die Hälfte der jetzt nothwendigen Summe betragen, im Jahre 1851 aber, ungeachtet der schon um 145,000 Rthlr. verminderten Sollausgabe, mit Sicherheit zu 80,000 Rthlr. angenommen werden können.

Glaubte die Kommission hiernach auch annehmen zu dürfen, daß die Einnahmen des Eisenbahnfonds ausreichen werden, außer jenen 12 Millionen, die daraus bestritten werden müssen, noch die vorliegend erforderlichen Mittel von 300,000 Rthlrn. zu liefern, so hat sie doch den möglichen Fall, daß dies nicht sich verwirklichen sollte, in Erwägung ziehen zu müssen geglaubt, dabei aber keine Bedenken gegen die in §. 2 des Gesetz-Entwurfs enthaltene Art der Beschaffung jener Summe gefunden. Bei der verhältnismäßig geringen Bedeutung derselben kann nicht die geringste Besorgnis für das Zustandekommen der Ostbahn daraus entnommen werden, wenn jene Summe an den vom Eisenbahnfonds zu liefernden 12 Millionen fehlen sollte; es kann noch weniger eine solche Gefährdung befürchtet werden, wenn man die zur Ausführung der Ostbahn überhaupt erforderliche Summe mit jener von 300,000 Rthlr. vergleicht. Es würde in diesem Falle nur eine anderweitige Beschaffung zum Ersatz der geschiedenen Verkürzung der 12 Millionen nöthig werden, und aus diesem Grunde hat der Gesetz-Entwurf der Sicherheit wegen die Bestreitung der Kosten der Ver-

bindungsbahn aus dem Eisenbahnfonds nur als eine vorläufige bezeichnet.

Die Kommission hat aus diesen Gründen auch bei dem §. 2 des Gesetz-Entwurfs eine Abänderung weder für nothwendig noch zweckmäßig erachtet.

Der §. 3 des Gesetz-Entwurfs gab zu Bemerkungen der Kommission keine Veranlassung.

Die Kommission beschloß deshalb einstimmig, den Antrag zu stellen:

Die Kammer wolle dem von der königlichen Regierung vorgelegten Gesetz-Entwurf, betreffend die Herstellung

einer die Bahnhöfe der von Berlin ausgehenden Eisenbahnen verbindenden Schienenbahn ohne Aenderung ihre Zustimmung erteilen.

Berlin, den 14. April 1851.

Die Kommission für Handel und Gewerbe.

Erbreich (Vorsitzender). Trojan (Schriftführer). Berndt (Glogau). Baur [Nachen] (Berichterstatter). Böcker. Walter. Fröhner. Nichtsteig. Steinbeck. Genthner. Möcke. Vormann. Wegener.

