

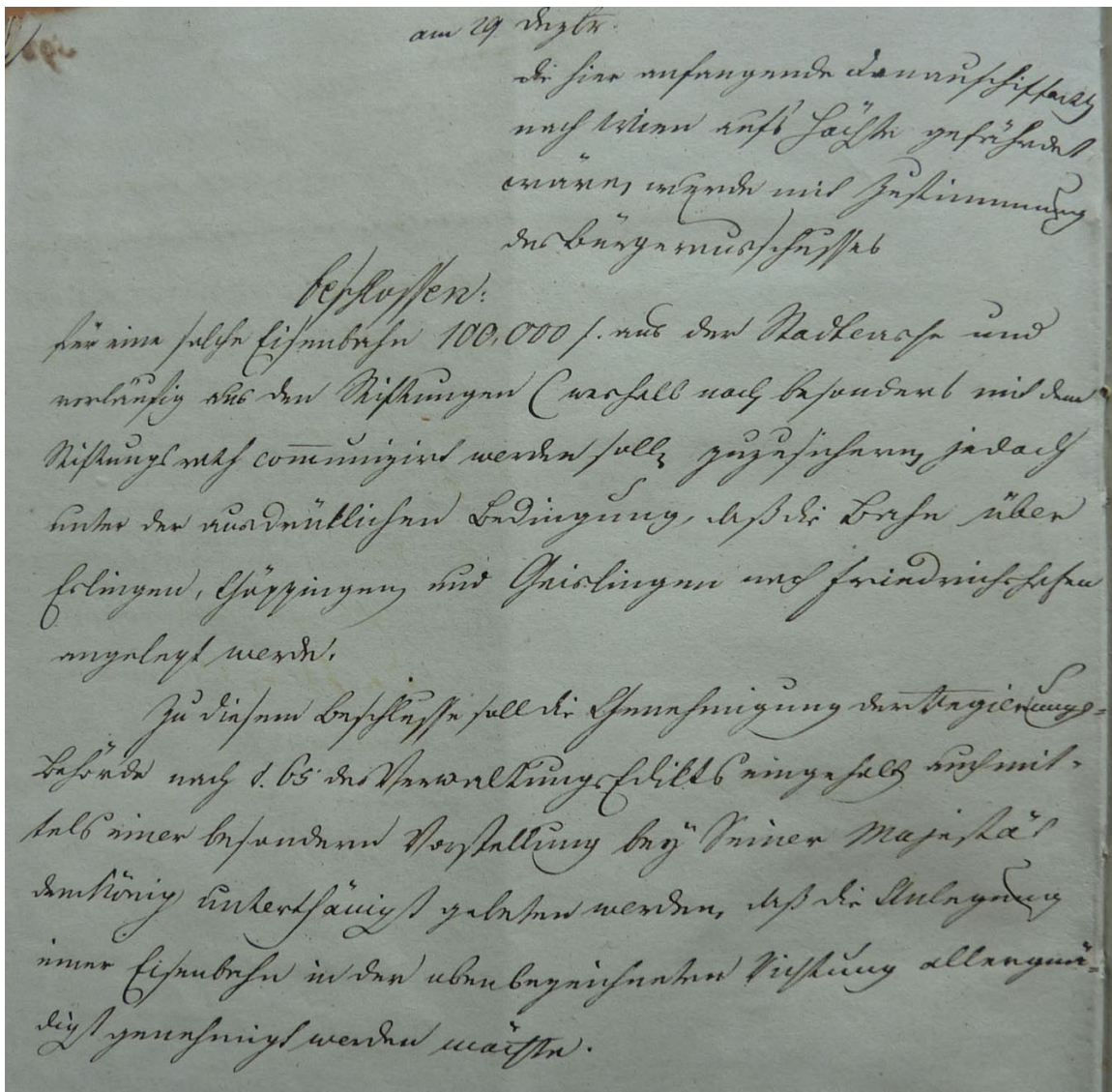


am 19 Decbr. 1833

1833

Die Anstalt der Direction der
Ulmer scheinbaren-Gelehrten-
schule der Provinz der Provinz, unter
Königlicher Aufsicht, in einem feingebildeten
manich. Dyrtr. 1833. das Anstalten
gegründet von Christoph Buchardt u.
von scheinbaren geistlichen Ulmer
und Lausatz in yander Richtung
über Erziehung und Wissenschaft
anspruch - und über Lichteit,
mit Anstalten und feindlich.
sich zu entwickeln mit der Kraft,
inoffizielles Ulmer-Unterricht
zu befruchten.

Zu dem Zweck, dass die
ganzsichtige Zeit, wo überall
in Deutschland scheinbar und
sich auf Wirtlichkeit sich
der Anstalten nicht zulassen
müssen können, sind in dem
manich. scheinbaren, dass man
das scheinbare nicht die feingebildete
Kunde beibringen können, der Lieb-
samkeit Erziehung überall von
sich nicht auf die Anstalten,
und die scheinbare und in der Anstalten



Beschluss des Ulmer Stadtrats zur Zeichnung von Aktien der „Ulmer Eisenbahn-Gesellschaft“ vom 29.12.1835 (StadtA Ulm B 005/5 Nr. 31 § 1972)

Der Text des Ratsprotokolls lautet:

„Aus Auftrag des Direktoriums der Ulmer-Eisenbahn-Gesellschaft hat der Secretär derselben, Herr Professor Habler, in seiner Eingabe vom 26. dezbr. 1835 das Ansuchen gestellt, zur Ausführbarkeit einer Eisenbahn zwischen Ulm und Canstatt in gerader Richtung über Göppingen und Eblingen einerseits – und über Biberach und Ravensburg nach Friedrichshafen andererseits aus der Stadtcasse eine Aktien-Unterzeichnung zu beschließen.

In der Erwägung, daß in der gegenwärtigen Zeit, wo überall in Deutschland Eisenbahnen entstehen auch Württemberg sich der Anlage einer solchen nicht entziehen könne, und in der ferneren Erwägung, daß, wenn diese Eisenbahn nicht die hiesige Stadt berühren würde, der

bisherige Güterzug über Ulm von Frankreich nach Baiern, Österreich und die Schweiz und insbesondere die hier anfangende Donauschiffahrt nach Wien aufs Höchste gefährdet wäre, wurde mit Zustimmung des Bürgerausschusses

beschlossen:

für eine solche Eisenbahn 100.000 f. aus der Stadtcasse und vorläufig aus den Stiftungen (weshalb noch mit dem Stiftungsrath comuniziert werden soll, zuzuführen, jedoch unter der ausdrücklichen Bedingung, daß die Bahn über Eslingen, Göppingen und Geislingen und Friedrichshafen angelegt werde.

Zu diesem Beschlusse soll die Genehmigung der Regierungsbehörde nach d. Gs. des VerwaltungsEdikts eingeholt auch mittels einer besonderen Vorstellung bey Seiner Majestät dem König unterthänigst gebeten werden, daß die Anlegung einer Eisenbahn in der oben zeichneten Richtung allergnädigst genehmigt werden möchte.“

Nach der Vereinigung mit der Stuttgarter Eisenbahn-Gesellschaft zur Württembergischen Eisenbahngesellschaft war eine Gesamtsumme von 12 Millionen projektiert. Allerdings wurde die Gesellschaft zwei Jahre später wieder aufgelöst, vor allem weil die Ulmer Interessen, die das konkrete Ziel der Trassenführung über Ulm verfolgten, sich nicht mit den Interessen der übrigen Aktionäre deckten, denen es vor allem um Spekulationsgewinne von jährlich mindestens 4 – 5 % ging. Bald darauf (1843) übernahm die württembergische Regierung dann den Eisenbahnbau in staatliche Regie. Insgesamt beliefen sich die Kosten für den Bau der Strecke Cannstatt – Ulm dann auf 15,9 Mio fl.