

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1892

126 (7.5.1892)

Beilage zu Nr. 126 der Karlsruher Zeitung.

Samstag, 7. Mai 1892.

Badischer Landtag.

* Karlsruhe, 5. Mai. 70. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer unter dem Vorsitz des Präsidenten Geh. Rath Lamey.

Am Regierungstisch: Finanzminister Dr. Ellstätter, Geh. Oberfinanzrath Bittel und Generaldirektor Eisenlohr.

Der Präsident eröffnet um 9¹/₂ Uhr die Sitzung, theilt mit, daß der Abg. Vogelbach einen mehrtägigen Urlaub erhalten habe, worauf durch das Sekretariat folgende Petitionen zur Kenntniß des Hauses gebracht werden:

1. Bitte der Gemeinderäthe von Marzell und Herrenalb, die Erbauung einer schmalspurigen Lokalbahn von Karlsruhe nach Herrenalb betr., übergeben vom Abg. Wacker;

2. Bitte des Lokalbahnkomite's Bülherthal, den Bau einer normalspurigen Nebenbahn von Bülh nach Bülherthal betr.;

3. Bitte des Ferdinand Dietzche von Schlechtman um Gewährung einer Unterstützung und

4. Bitte des Rathschreibervereins um Sicherung der Existenz, der Fürsorge und der Versorgung der Hinterbliebenen der Gemeindebeamten.

Die Petitionen unter Punkt 1 und 2 werden der Kommission für Eisenbahnen und Straßen, die übrigen der Petitionskommission überwiesen.

Es erstattet sodann der Abg. Wacker namens der Budgetkommission Bericht über die Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues in den Jahren 1890 und 1891 und des hierfür bestrittenen Aufwandes.

Die Kreditreste aus der Etatperiode 1888/89 betragen zusammen 571 430 M. und konnten eine Beauftragung nicht erfahren.

Abg. v. Buol: Der § 11 der Nachweisung (Bahn Siedach nach Walldürn) gebe ihm Anlaß zum Ausdruck eines Eisenbahnwunsches. Derselbe, den er bei dieser Gelegenheit absichtlich anbringe, betreffe die Weiterführung der Bahn Siedach—Walldürn bis nach Amorbach. Es handle sich hierbei um die Verbindung des Mainthals mit der Odenwaldbahn; es würden nur noch 14 Kilometer fehlen und hiervon entfielen 7 Kilometer auf Waldareal der Gemeinde Walldürn, das von dieser unentgeltlich zur Verfügung gestellt werde. Er habe nur die Absicht, eine Anregung zu geben, um die dem Landtag schon mehrfach geltend gemachten Wünsche der dortigen Bevölkerung der Großh. Regierung in Erinnerung zu bringen. Auch der Gewerbebetrieb hoffe Vortheile von der Weiterführung der Bahn, so ein großes Hammerwerk, das gegen die Konkurrenz anderer Betriebe schwer zu kämpfen habe. Er wolle noch hervorheben, daß der Umstand, daß die Mainkette von Aschaffenburg nur bis Miltenberg und nicht auch bis Wertheim verlängert würde, keinen Grund abgeben könne, die Fortsetzung der erwähnten Bahn hinauszuschieben.

Abg. Klein-Wertheim kann sich dem Vordrucker nicht vollständig anschließen und wünscht, daß die Bahn von Walldürn nach Amorbach nicht eher erstellt werde, bis daß die Mainkette nach Wertheim weitergeführt sei.

Berichterstatter Abg. Wacker: Die Kreditreste aus der Etatperiode 1890/91 geben zu bemerkenswerthen Beauftragungen keinen Anlaß, insbesondere auch da bei dem Bau der strategischen Bahnen eine namhafte Ersparniß erzielt worden sei. Dagegen habe er es ungern gesehen, daß bei § 21 (Personenwagen) eine namhafte Kreditüberschreitung stattgefunden habe. Nachdem aber das Großh. Finanzministerium hinreichende Erklärungen abgegeben habe, nehme er keinen Anstand, die nachträgliche Genehmigung dieser Kreditüberschreitung, sowie die Bewilligung der Kreditreste mit 5 433 781 M. vorzuschlagen.

Finanzminister Dr. Ellstätter will eine Bemerkung des Herrn Vordruckers richtig stellen. Wenn er den Berichterstatter recht verstanden habe, so habe er ausgeführt, daß bei dem Bau der strategischen Bahnen eine Ersparniß von etwa 2 Millionen eingetreten und diese der badischen Staatskasse zugute gekommen sei. Das letztere sei nicht ganz richtig.

Die Ersparnisse seien verhältnismäßig nach dem beiderseitigen Beitragsverhältnis zum Bau der Bahnen dem Reich und Baden zu fließen gekommen und habe hiernach an den Ersparnissen das Reich mit 95 Proz. und Baden mit 5 Proz. Theil genommen.

Umgekehrt hätte bei einer etwaigen Ueberschreitung das Reich und andererseits Baden je mit 50 Proz. des überschreitenden Bauaufwandes eintreten müssen.

Zudem sei die Baurechnung noch nicht endgültig abgeschlossen.

Abg. Friderich: Von einer Ersparniß bei Erbauung der strategischen Bahnen könne nicht die Rede sein. Mit dem Tage der Erstellung einer Bahn erschienen nicht auch die übrigen Arbeiten fertig gestellt. Die Kosten der Unterhaltung seien in den ersten Jahren besonders groß. Bei Herstellung der strategischen Bahnen habe das Reich den Bau derselben übernommen, das große Opfer aber, diese Bahnen dauernd zu unterhalten und zu betreiben, falle Baden zu. Dies sei zu beherzigen, denn schon arbeiteten wir bei denselben mit einem Defizit von 140 000 M.

Nach einer persönlichen Bemerkung der Abgg. Wacker und Friderich werden die Kreditreste aus der Etatperiode

1890/91, sowie die angeführte Kreditüberschreitung dem Kommissionsantrag entsprechend genehmigt.

Ebenso werden die Administrativkredite mit 277 828 M. unbeanstandet bewilligt und endlich gegen die Einnahmen mit 1 314 063 M. Einwendungen nicht erhoben.

Es sind hiernach zu übertragen:

Ausgabekredite . . . 6 283 039 M.,
Einnahmekredite . . . 1 314 063 M.,

Rest der Ausgabekredite . . . 4 968 976 M.

Das Haus tritt sodann in die Berathung des Berichts der Budgetkommission über das Budget der Eisenbahnverwaltung für 1892/93 und in Verbindung hiermit in die Berathung des Berichts der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über die Bitte der Gemeinderäthe von Offenburg, Kehl u. a., den Bau einer direkten Eisenbahn von Offenburg nach Kehl (Straßburg) bezw. des Gemeinderaths Appenweier u. v. a., die Erweiterung der Bahnanlagen auf der Station Appenweier betr. Berichterstatter Abg. Kögler.

In der Generaldiskussion bemerkt zunächst Abg. Wittmer: Im heutigen Bahnbudget würden große Summen erscheinen, die im allgemeinen kein rentirendes Kapital darstellten, sondern a fond perdu angelegt seien. Es wäre daher von Interesse, zu untersuchen, ob diesen Kosten vielleicht Einnahmen gegenübergestellt werden könnten.

Zu Tit. I § 2 (Mannheim, Centralgüterbahnhof, Hafenanlagen) verleihe er seiner Freude darüber Ausdruck, daß ein Flußhafen im offenen Rhein erbaut werden solle. Sicherlich würde hierdurch Mannheim große Vortheile erlangen und gerade deshalb frage es sich, ob nicht vielleicht diese Stadt zu den Erbauungskosten des Rheinhafens beitragen sollte. Er wisse in dieser Beziehung auf Frankfurt und Mainz hin, die zur Erbauung der Flußhäfen dafelbst große Summen beigesteuert hätten.

Was die Erweiterung der Station Appenweier betreffe, so glaube er, daß der Weiterbau verschoben werden solle, namentlich mit Rücksicht darauf, daß die direkte Verbindung von Offenburg nach Kehl angeregt und die strategische Bahnlinie Karlsruhe—Dagau genehmigt sei. Ferner freue er sich, daß durch Einstellung von 1 Million im Budget zum Bau der Bahn Stahringen—Ludwigshafen die Seeregion zum Theil wenigstens dem Verkehr erschlossen werde.

Für Eppingen wünsche er zur Vermeidung von Verkehrsstörungen an der Uebersahrt über den Bahndörper die Anbringung weiterer Geleise; ebenso spreche er die Erwartung aus, daß auch noch andere Hoffnungen in Erfüllung gehen werden, so namentlich das Projekt einer Bahnverbindung von Steinsfurt mit Eppingen. Diese Strecke sei eine kurze, die Terrainverhältnisse günstig und der Bau nicht theuer. Er hoffe, daß dieses Projekt in Bälde in Angriff genommen werde.

Abg. Greiff weist auf die Errichtung einer Güterstation in Kirchheim hin. Daß das Bedürfnis hierzu ein dringendes sei, habe der Landtag schon anerkannt. Der von den Petenten angeforderte Zuschuß von 8 000 Mark sei der Großh. Regierung bereits zur Verfügung gestellt, er bitte deshalb dringend, daß dieses Projekt in thunlichster Bälde zur Ausführung gelange.

Abg. Venedey bittet die Großh. Regierung, Städten gegenüber wie Konstanz nicht so spöde zu sein. Er wolle darauf hinweisen, daß diese Stadt auf der einen Seite abgeschlossen, auf der anderen aber durch die Zollgrenze an der Entwicklung und Ausbeugung gehindert sei. Deshalb solle man Konstanz möglichst entgegenkommen. Vor allem komme hier die Frage der Verbreiterung des Schwwegs zwischen dem Inselkanal und der Eisenbahn in Betracht. Dieser Weg sei f. Zt. für den Eisenbahnbau nothwendig geworden und er werde daher mit Recht als eine Zugelhörde zum Bahndörper betrachtet. Und in der That habe die Eisenbahnverwaltung denselben früher jahrelang unterhalten, jetzt aber eine Verpflichtung hierzu bestritten. Das Bedürfnis nach Verbreiterung dieses Schwwegs bestehe und die Stadt habe sich denn auch bereit erklärt, zu diesem Zwecke einen namhaften Beitrag zu leisten. Die Generaldirektion sei indessen hierauf nicht eingegangen. Jedemfalls aber glaube er, daß für diese Behörde eine natürliche Verbindlichkeit vorliege, zur Verbreiterung des Wegs, der durch den Eisenbahnbau nothwendig geworden sei, ebenfalls beizutragen.

Eine weitere Frage, die er anregen wolle, sei die einer Unterführung oder Ueberbrückung des Eisenbahnübergangs zwischen der Markstätte und dem Hafen. Diefelbe lasse sich nicht länger aufschieben, da ein dringendes Bedürfnis vorliege. Er bitte daher die Großh. Regierung, sich diesen Wünschen gegenüber sympathisch zu verhalten.

Abg. Schlusser: Von dem Grundsatz, daß der Bahnbau bis auf weiteres abgeschlossen sei, scheine die Großh. Regierung nunmehr abgesehen zu sein. Dankbar aber würde es im Land vernommen werden, wenn die Regierung nicht nur den Bau von Vollbahnen, sondern auch von schmalspurigen Bahnen in die Hand nehmen wolle. Hierin stehe Baden anderen Ländern erheblich nach. In Bayern zeige das Lokalbahnwesen segensreiche Wirkungen. Es seien zwar schon viele Konzessionen erteilt worden, aber nicht alle zur Ausführung gekommen. Die Regierung verhalte sich diesen Fragen gegenüber kühl; sie habe

bisher nur Subventionen erteilt und sobald sich die Rente bei der Berechnung als mäßig herausstelle, verhalte sie sich der Erstellung einer Bahn gegenüber ablehnend. Die Schwierigkeiten, eine Bahn durch Private zu erbauen, seien außerordentlich groß. Diese würden zum großen Theil gehoben werden, wenn der Staat den Bau in die Hand nehmen wolle. Vor allem würde der Staat die schmalspurigen Bahnen billiger bauen, ferner könne er den Bedürfnissen der Bevölkerung viel weiter entgegengekommen, ein Privatunternehmer sei ausschließlich dazu gezwungen, so zu wirtschaften, daß er seine Rechnung findet; auch was den Anschluß an außerbadische Bahnen betreffe, so befände sich der Staat in einer günstigeren Lage als der Privatunternehmer.

Er halte dafür, daß von der Großh. Regierung, ähnlich wie dies bei den Staatsstraßen geschehen sei, ein einheitlicher Plan ausgearbeitet werde, nach dem unter Berücksichtigung der einzelnen in Betracht kommenden Verhältnisse systematisch schmalspurige Bahnen erstellt werden sollten. Bei einer rationellen Ausarbeitung und Durchführung dieses Planes würde es auch möglich sein, die volkswirtschaftlichen Interessen überhaupt zu heben und zu fördern.

Abg. Baffermann will nur mit einigen Worten dem Abg. Wittmer entgegen; er hoffe, daß dieser doch nur scherzweise in Anregung gebracht habe, die Stadt Mannheim mit Beiträgen zur Erstellung des offenen Flußhafens heranzuziehen. Dieser Hafen diene in erster Linie den Verkehrsverhältnissen des ganzen Landes. Der Handel werde immer stärker und vor allem trete hier der Transithandel in den Vordergrund. Er wolle auch an die Konkurrenz erinnern, die in ganz bedeutendem Maße von Ludwigshafen her drohe; habe doch Bayern, das in diesen Dingen vorsichtig sei, für Ludwigshafen bereits 8 Millionen ausgegeben und weitere 3¹/₂ Millionen bewilligt.

Abg. Hug erkennt an, daß die Ausführungen des Abg. Schlusser von allgemeiner Bedeutung und hohem Interesse seien, und kommt auf die Nebenbahn Ettlingen—Drschweiler zu sprechen. Es seien bereits auf dem letzten Landtag hierfür 120 000 M. bewilligt worden, die aber nicht ausreichten; er bittet daher die Großh. Regierung, daß sie noch auf diesem Landtag einen entsprechenden Nachtrag für den bezeichneten Zweck einbringe. Die Bedürfnisfrage sei außer allem Zweifel und er hoffe, daß dieser Wunsch von der Regierung wohlwollend aufgenommen werde.

Abg. v. Buol: Die von dem Abg. Schlusser angeregte Frage sei von großer Bedeutung, er könne demselben aber nicht ganz zustimmen; die gegenwärtige Uebung sei vielmehr die richtige. Der Abg. Schlusser habe betont, daß Baden im Bau von schmalspurigen Bahnen hinter anderen Staaten zurückstehe; aber er (Redner) wolle konstatiren, daß, so oft ein wirkliches Bedürfnis nach einer Bahn vorliege (und dieses sei der ausschlaggebende Punkt), diesem stets Rechnung getragen worden sei. Ferner bestehe zwischen Eisenbahnen und Straßen doch nicht die Gleichheit, die der Abg. Schlusser annahm, indem den Eisenbahnen nicht die allgemeine Bedeutung der Straßen zuerkannt werden könne. Bei unseren Verhältnissen und der Konfiguration unseres Landes sei das System der Subvention zweifellos richtig.

Der Abg. Wildens bittet die Regierung, auf dem Perron des Odenwaldbahnhofs in Heidelberg eine feste Cementierung oder Asphaltierung vorzunehmen.

Ab. Frank tritt dafür ein, daß wenn bei Erstellung von Bahnen schon kleine Gemeinden bedeutende Mittel beisteuern müßten, die großen Städte um so mehr heranzuziehen seien. Wenn große Plätze wachsen, der Handel blühe u., so rühre dies zum großen Theil von Einrichtungen her, deren sich gerade die betreffenden Städte erfreuen könnten. Er gebe dem Abg. Baffermann Recht, daß in Mannheim der Transitverkehr besonders groß sei, aber sicherlich habe hiervon auch die Stadt als solche einen hervorragenden Nutzen. Es sei deshalb gerecht, die Stadt Mannheim mit Beiträgen zu der Herstellung des Flußhafens heranzuziehen.

Bezüglich der Frage der Sekundärbahnen stehe er auf dem Standpunkt des Abg. Schlusser; auch er glaube, daß der Staat auf diesem Gebiete weiter als bisher eingreifen und daß er den Bau dieser Bahnen selbst übernehmen solle. Wenn aber die Regierung dieser Frage nicht näher treten wolle, so sei doch zu erwägen, ob nicht die Kreise unter Bewilligung bedeutender Zuschüsse seitens des Staates diese Aufgabe erfüllen sollten. Auch hätten staatliche Techniker der Kreisverwaltung hierin an die Hand zu gehen.

Abg. Küdt steht auf dem Standpunkt des Abg. Baffermann; Mannheim sei die bedeutendste und wichtigste Stadt in Baden, namentlich was den Hafen und die hierbei in Betracht kommenden Bauten betreffe. Wenn der Staat irgendwo eintreten müsse, so habe er dies bei Mannheim zu thun. Auch könne er den Wunsch des Abg. Wildens hinsichtlich der Bahnhofsanlage in Heidelberg nur unterstützen.

Abg. Friderich: Bezüglich der Sekundärbahnen sei es richtig, daß Baden nicht in der ersten Reihe stehe. Aber es dürfe nicht vergessen werden, daß Baden die dritte Stelle einnehme, was die Größe und Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes betreffe, und daß es hinsichtlich der Ver-

besserung und Sicherheit des Betriebs in der vordersten Linie stehe. Aber bei alledem müsse man daran denken, wie sich die Eisenbahnrente in den letzten Jahren gestaltet habe. Wenn die Sekundärbahnen aus Staatsmitteln erbaut würden, so müßte die Rente, die im Jahre 1890 noch 4,07 Proz. betragen habe, stark sinken. Er glaube deshalb zur Vorsicht mahnen zu sollen. Die Regierung solle festhalten an ihrem bisherigen Prinzip und wo ein wirkliches Bedürfnis vorliege, entsprechende Subvention bewilligen. In dem Augenblick, wo der Bau der Lokalbahn auf die Staatskasse übernommen würde, würden aus allen Theilen des Landes ungemessene und unerfüllbare Wünsche und Anforderungen zu Tage treten.

Dem Abg. Frank bemerkte er, daß die Forderung, den Bau der schmalspurigen Bahnen den Kreisen zuzuweisen, sich nicht werde verwirklichen lassen.

Was die Hafenanlagen in Mannheim betreffe, so müsse darauf hingewiesen werden, daß es eine Staatsaufgabe sei, dahin zu wirken, daß Mannheim gegenüber der Konkurrenz von Ludwigshafen auf seiner jetzigen Höhe erhalten bleibe; der Hauptnutzen käme nicht Mannheim, sondern dem ganzen Lande zu gut.

Man solle sich vor Augen halten, was seit Jahren von der Großh. Regierung unter Zustimmung des Landtags für den Eisenbahnbau geschehen sei, und beherzigen, daß die Betriebsüberschüsse und ebenso die Eisenbahnrente im Sinken begriffen seien.

Abg. Schlusser wendet sich gegen einige Ausführungen des Vorredners und wünscht, daß der Staat bei so großen volkswirtschaftlichen Interessen die Geldfrage nicht ausschließlich in Betracht ziehe. Wenn der Abg. Friderich fürchte, daß bei der Uebernahme des Baues der Lokalbahn durch den Staat ungemessene Wünsche geltend gemacht würden, so würde er dies nur begrüßen, da dieselben dann in der richtigen Weise berücksichtigt werden könnten.

Dem Abg. v. Buol entgegen er, daß die Eisenbahn in der gleichen Weise wie die Straße einen breiten Weg des Verkehrs bilde, auch dürfe die sozialpolitische Seite der Nebenbahnen besonders in der Nähe großer Städte nicht außer Betracht bleiben.

Abg. Wacker bespricht als Berichterstatter nochmals die Ausführungen der einzelnen Redner.

Dem Abg. Benedy könne er sich anschließen, indem auch er wünsche, daß die Regierung in Fragen, wie die hinsichtlich der Verbreiterung des erwähnten Schweges bezeichnete, etwas weitherziger sein möge. Auch sei die Ueberführung des Eisenbahnüberganges zwischen der Markthalle und dem Hafen ein dringendes und allgemeines Bedürfnis. Der Abg. Wittmer habe in der Mehrzahl Fälle erwähnt, die eigentlich der Spezialbedarfe angehörten; bezüglich Mannheims habe er allerdings eine Frage von allgemeiner Bedeutung berührt und dabei behauptet, daß auch Mannheim zu den Erstellungskosten des Hafens, die sehr hoch seien, beigezogen werde. Diesem Gesichtspunkt seien allerdings manche der Mitglieder des Hauses zugeneigt und der Abgeordnete Wassermann solle sich in dieser Hinsicht nicht über die Stimmung des Hauses täuschen.

Die vom Abg. Schlusser angeregte Frage sei von großem Interesse; nicht gerade in der Weise, wie dieser es wünsche, aber ähnlich solle der Staat die Vorsorge dafür treffen, daß diese Frage in ein bestimmtes Geleise geführt werde. Es könnte für die Gesundheit des politischen Lebens seines Erachtens nur förderlich sein, wenn die Behandlung der Eisenbahnfragen dem politischen Wahlkampf entzogen würde. Dies könnte zunächst dadurch geschehen, daß die Regierung feststelle, wo noch Eisenbahnen überhaupt in Betracht kommen könnten. Regierung und Volksvertretung würden sodann die Entscheidung über die einzelnen Bahnbauteile treffen. Die Regierung möge an der Zustimmung der Volksvertretung nicht zweifeln, wenn sie systematisch das Zustandekommen weiterer Lokalbahn, für die ein Bedürfnis vorliege, in der ausgiebigsten Weise unterstütze.

Die Generaldiskussion ist hiermit geschlossen.

Ohne Debatte werden hierauf bewilligt:

Tit. I § 1 Mannheim, Personen- und Rangirbahnhof für 1892/93 279 000 M.

§ 2 Mannheim Centralgüterbahnhof 2 738 000 M.

§ 3 Heidelberg, Erweiterung der Geseleanlagen am Westende des Bahnhofes 104 000 M.

§ 4 Mühlacker, Umbau des bad. Bahnhofes 96 100 M.

§ 5 Karlsruhe, Vergrößerung der Eisenbahnhauptwerkstätte 850 000 M. und Herstellung einer weiteren Lokomotivremise im Güterbahnhof 78 000 M.

§ 6 Bühl, Bahnhofsumbau 206 000 M.

Zu § 7 Appenweier, Bahnhofsumbau 1. Rate 560 000 M.

erstattet Abg. Kögler namens der Kommission für Eisenbahnen und Straßen Bericht über die Bitte der Gemeinderäte von Offenburg, Rehl u. a., den Bau einer direkten Bahn von Offenburg nach Rehl (Straßburg) bezw. des Gemeinderaths Appenweier u. v. a., die Erweiterung der Bahnanlagen auf der Station Appenweier betr.

Der Wunsch nach Erstellung einer direkten Eisenbahn von Offenburg nach Rehl sei schon wiederholt geltend gemacht worden. Neuer Anlaß, ihre Bitte wiederum vorzubringen, sei für die Offenburg der Umstand gewesen, daß für den Umbau der Station Appenweier eine große Summe angefordert werde, da sie befürchten, daß weder bei der Volksvertretung noch bei der Regierung Reigung bestehe, nach Herstellung des Umbaues in Appenweier auch noch 1 Million zum Bau einer Eisenbahn auszugeben. Den Hauptinteressenten hätten sich viele umliegende wie entfernte Gemeinden angeschlossen und die Bitte ausgesprochen, es wolle eine Hohe Zweite Kammer befürworten, daß eine direkte Bahn von Offenburg nach Rehl, in Kork an die Appenweier-Rehler-Bahn anschließend, im Laufe der nächsten Budgetperiode erbaut werde. Die Länge der Bahn bis Kork würde etwa 10 $\frac{1}{2}$ km betragen, wodurch eine Abkürzung der Fahrlinie um 5 km, Ver-

billigung des Personen- und Güterverkehrs und Vermeidung von Zeitverlust erwartet werde.

Ferner würde erreicht werden ein Zugang von Vergnügungsreisenden, Zuwachs von Fremden und überhaupt die wirtschaftlichen Vorteile eines gesteigerten Verkehrs und endlich die Erhaltung der Stadt Offenburg als Hauptstation. Sie seien zugleich der Ansicht, daß ein Theil der für Appenweier vorgesehenen Anforderungen entbehrlich würde, und fürchten endlich, daß für Appenweier noch weitere Aufwendungen nöthig werden.

Gegen den Bau einer Bahn Offenburg-Rehl wendete sich die Gemeinde Appenweier u. Gen. mit dem Hinweis darauf, daß dem Bedürfnis durch Erstellung einer Lokalbahn abgeholfen werden könne, daß die gewünschte Bahn unverhältnismäßig hohe Kosten verursachen würde und daß in Rehl kaum Platz für die Neuanlage eines Bahnhofes sei, daß aber der Aufwand in Appenweier deshalb gerecht sei, weil Appenweier Kopfstation der Rheinhalsbahn sei und die Weiterführung der letzteren nach Freudenstadt in nicht ferner Zeit erfolgen müsse.

Die Offenburg behaupteten, daß die von der Regierung geforderten 1 040 000 M. nur theilweise aufzuwenden wären, wenn die Bahn Offenburg-Rehl gebaut würde. Zur Förderung des letzten Planes hätten dieselben an die Mitglieder der Budgetkommission eine Vorstellung gerichtet, die die Ablehnung der Regierungsforderung in der angegebenen Höhe bezwecke.

Die Regierungsbegründung halte den Umbau der Geseleanlagen, Vermehrung derselben u. für erforderlich, um den Rangirdienst von Rehl, wo er nicht mehr ausreichend besorgt werden könne, nach Appenweier zu verlegen. Sie wolle ferner den Umladedienst von Rehl nach Appenweier verlegen und zu diesem Zwecke an dem letzten Ort eine Umladehalle bauen.

Ferner soll durch Unterführungen die Verkehrssicherheit erhöht und zugleich sollen die Schwarzwaldbahne von und nach Straßburg durchgeführt werden.

Die Vorstellung der Offenburg behauptet dagegen, daß bei Verwendung jüngerer Beamten das Rangirgeschäft in Rehl ohne Erweiterung der Bahnanlagen auf Jahre hinaus besorgt werden könne, daß Unterführungen heute in Offenburg ebenso nöthig seien wie in Appenweier, daß sie aber entbehrlich würden, wenn die Bahn von Offenburg nach Rehl erstellt würde, weil sich hierdurch der Personenverkehr in Appenweier um $\frac{1}{2}$ vermindern werde. Die Erbauung einer Umladehalle in Appenweier halte die Vorstellung für zwecklos, weil die Zollbehörde ihren Sitz in Offenburg habe.

Der Vertreter der Großh. Regierung habe in der Kommission die Erklärung abgegeben, die Regierung trage Bedenken, die Verantwortlichkeit für die Kosten zu übernehmen. Eine erhebliche Vermehrung des Personen- wie des Güterverkehrs sei nicht zu erwarten. Die Betriebskosten würden weder zu den Einnahmen noch zu den Vorteilen der Bahn für die Wittsteller im Verhältnis stehen. Für Durchreisende sei der Vortheil gering und die Fahrtafel würde sich nicht nennenswerth vermindern. Die Gemeinden, die an die neue Linie zu liegen kämen, seien alle nur 2 bis 3 km von der nächsten Station entfernt. Der Umbau und die Erweiterung der Station Appenweier sei notwendig, auch wenn eine Bahn von Offenburg nach Rehl erbaut würde; die Anlagen der Station Rehl seien unzureichend und eine Vergrößerung unthunlich.

Die Kommission verkenne das Gewicht der Gründe nicht, die die Regierung vorgebracht habe, und glaube auch nicht, daß die Beamten von Offenburg nach Appenweier verlegt würden, wenn diese Station erweitert würde. Andererseits aber habe sich die Kommission die Frage vorgelegt, ob es im Interesse des Eisenbahnbetriebes unabwieslich sei, in die Station Appenweier, auf die vor 10 Jahren so große Kosten verwendet worden seien, jetzt wieder große Summen zu verbauen, und ob es nicht angängig erscheine, den Nutzen einer solchen Auswendung einer größeren Stadt zuzuwenden, deren Handels- und Gewerbetätigkeit dadurch gewinnen könnte. Nachdem aber die Großh. Regierung auf das Bestimmteste versichert habe, daß die Herstellungen auf der Station Appenweier zur Sicherheit des Verkehrs durchaus notwendig seien, sei die Kommission nicht mehr in der Lage, ihren Bedenken weiter Gewicht beizulegen.

Sie glaube aber, bei einer zu erwartenden erheblichen Zunahme des Verkehrs, daß die Frage der Erbauung einer direkten Bahn von Offenburg nach Rehl mehr in den Vordergrund treten wird, und sei überzeugt, daß die Regierung diese Frage im Auge behalten werde.

Nach allen diesen Erwägungen komme die Kommission zu dem Schlusse, die Petition von Offenburg, Rehl, Willstätt, Appenweier u. Gen. der Großh. Regierung zur Kenntnissnahme zu überweisen.

Abg. Haus: Als bekannt geworden sei, daß für den Umbau der Station Appenweier 1 Million angefordert werde, sei das alte Projekt wieder aufgetaucht, eine direkte Bahn von Offenburg nach Rehl zu erbauen und eine Erleichterung für Appenweier herbeizuführen. Der Verkehr sei stets im Wachsen begriffen, weshalb sich diese Bahnlinie auch als erforderlich erweise. Ferner sprächen auch militärische Gründe für diese Linie als die kürzeste Verbindungsstrecke zwischen dem Schwarzwald und Straßburg. Die Orte seines Bezirks seien wohlhabend und gewerbereich und würden zu einer Hebung des Personenverkehrs beitragen. Auch Rehl würde hierbei in hohem Grade gewinnen, während Appenweier in dieser Hinsicht nichts aufzuweisen vermöge.

Es geht ein Antrag des Abg. Muser u. Gen. ein, die Petition um Erstellung einer direkten Bahn von Offenburg nach Rehl der Regierung empfehlend zu überweisen.

Abg. Weber bezeichnet es als großen Mangel, daß

bei der Station Appenweier Uebersteige nicht vorhanden sind. Ferner sei die Anlage neuer Geleise dringend erforderlich und er werde deshalb für die Bewilligung der angeforderten Summe stimmen.

Er habe aber auch noch die Interessen von Griesheim zu vertreten. Der Behauptung, der Verkehr auf der gewünschten Linie sei nur lokaler Natur, müsse er entgegenhalten, daß hierbei nicht nur der Verkehr auf dieser Strecke, sondern das ganze Hinterland in Betracht komme. Die Petition sei auch von dort aus lebhaft unterstützt worden. Er bitte daher, dem Antrag Muser u. Gen. zuzustimmen.

Abg. Muser tritt den Ausführungen der beiden Vorredner bei. Die für Appenweier angeforderten 560 000 M. seien durchaus notwendig, um bestehende Mängel abzuheben, er gebe dies unumwunden zu. Doch wolle er von vorneherein einem etwaigen Mißverständnis begegnen und verhalten, daß die vorliegende Sache hier eine derartige Behandlung erfahre, daß es sich nur um eine erste Rate handle. Die Bewilligung dieser Summe soll nur die Bedeutung und den Sinn haben, daß die Großh. Regierung nur das thue, was wir im Interesse der Betriebssicherheit von Appenweier für notwendig halten.

Er gebe sich der Hoffnung hin, daß das Projekt einer direkten Bahn von Offenburg nach Rehl nicht von lokaler Bedeutung sein werde. Die Petition sei unterstützt von einer außerordentlichen Anzahl von Gemeinden und viele Kreise seien davon betroffen. Schon zur Zeit der Erbauung der Schwarzwaldbahn habe man für das vorliegende Projekt petitionirt, jedoch ohne Erfolg. Später habe man die Frage der Erbauung der Straßenbahn in Erwägung gezogen, jedoch sei die Ausführung derselben vor der Höhe der Kosten gescheitert. Also schon seit Jahren und Jahrzehnten beschäfigte man sich mit dieser Forderung. Werde für Appenweier diese große Summe bewilligt, so würden später von der Regierung immer wieder neue Mittel angefordert werden, deshalb principiis obsta. Es sei ein Satz der Erfahrung, daß jede Verkehrs-erleichterung mit einer Verkehrsvermehrung gelohnt werde, und principiell solle eine gesunde Eisenbahnpolitik nicht dahin gehen, das volkswirtschaftliche Interesse hinter das finanzielle zu stellen.

Was den Kostenpunkt der Erbauung einer Bahn von Offenburg nach Rehl betreffe, so käme in Betracht, daß für Appenweier nur die angeforderten 560 000 M. bewilligt werden sollten, der Rest könne zur Erstellung der genannten Linie verwendet werden und außerdem dürfe man auch bedeutende Zuschüsse seitens der interessirten Gemeinden erwarten.

Man wisse darauf hin, daß in Rehl eine Ausbesserung der Bahnanlagen nicht angängig sei. Aber es sei möglich, hier Vorkehrungen zu treffen und Verbesserungen vorzunehmen, wenn man nur wolle, und die Kostenanwendungen seien hier bei weitem nicht so bedeutend als bei Appenweier.

Die Unterführung in dem letzteren Orte halte er im Interesse der Sicherheit für durchaus geboten, allein auch in Offenburg falle eine solche nöthig. Sollte Appenweier zum Mittelpunkt des Güterverkehrs erhoben werden, so werde auch die Zollabfertigungsstelle von Offenburg nach Appenweier verlegt werden müssen.

Vor allem aber sei hervorzuheben, daß der Verkehr von Offenburg nach Süden und Osten viel stärker sei als nach Norden, und deshalb werde auch wohl die Frage der Rentabilität der gewünschten Bahn zu bejahen sein.

Der Abg. Haus habe schon erwähnt, daß schwerwiegende militärische Gründe hier in Betracht kämen. Auch wenn in Appenweier der Umbau in jeder Beziehung und im ganzen Umfang vollendet wäre, müßte im Kriegsfall daselbst ein bedenkliches Zusammenströmen von Soldaten und Kriegsmaterial entstehen. Eine Erleichterung würde aber durch eine direkte Bahn von Offenburg-Rehl herbeigeführt werden können. Appenweier habe keinen Grund, mit den bestehenden Anlagen unzufrieden zu sein und sich ablehnend gegen das Projekt zu verhalten. Auch würden durch die Ausführung des letzteren die Fahrzeit verringert und die Fahrpreise ermäßigt werden. Willstätt sei eine aufblühende Gemeinde, die ein Interesse daran habe, an eine Bahn zu kommen.

Nach diesen Erwägungen bitte er, dem Antrag auf empfehlende Ueberweisung der Petition zuzustimmen.

(Schluß siehe im heutigen Hauptblatte.)

Literatur.

Das Maifest der „Deutschen Rundschau“ bietet eine Menge der besten Unterhaltung und fesselnden Anregung. Von Marie von Ebner-Eschenbach finden wir ein Märchen „Weingessin Leiladin“, welches das Fest eröffnet. In einem Aufsatz, betitelt „Der Zusammenhang von Form und Funktion im Pflanzenreich“ läßt uns Professor J. Reineke einen Blick thun in die innersten Geheimnisse des Lebens der Pflanzen, angeregt durch die herrliche Dichtung Goethes: „Metamorphose der Pflanzen“. Es folgt dann ein Aufsatz politischen Charakters: „Ueber den Haushalt des Deutschen Reiches“ von Professor Gustav Cohn, in welchem der Autor die bisherige Entwicklung, die gegenwärtige Lage und die Aussichten des deutschen Reichshaushaltes kritisch beleuchtet. Eine Fortsetzung der „Briefe Thomas Carlyles an Barnhagen von Ense aus den Jahren 1837–1857. Ueberseht und mitgetheilt von Dr. Richard Preuß“ läßt uns in die Seele des großen englischen Biographen und Historikers, des ausgezeichneten Förderers deutscher Literatur in England, schätzenswerthe Blicke thun. Eine Publikation, welche die weitesten gebildeten Leserkreise interessieren dürfte, sind die „Memoiren Talleyrands“ und seine diplomatische Korrespondenz von der Lady Wrentham. Mit scharfen Strichen zeichnet die Schriftstellerin das Lebensbild des großen Staatsmannes der Napoleonischen Ära.

Verantwortlicher Redakteur: Wilhelm Harder in Karlsruhe.

Druck und Verlag der S. Braun'schen Hofbuchdruckerei.