

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1884

71 (23.3.1884) I. Beilage

I. Beilage zu Nr. 71 der Karlsruher Zeitung.

Sonntag, 23. März 1884.

Badischer Landtag.

Karlsruhe, 20. März. Ausführlicher Bericht über die 54. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer unter dem Vorsitze des Präsidenten Lamey. (Schluß.)

Abg. v. Feder lebt der Ueberzeugung, daß den Sekundär- und Tertiärbahnen die Zukunft gebühre, und zwar um so mehr, als sie dazu beitragen, die Rentabilität der Hauptlinien zu erhöhen. Die Großh. Regierung erkläre, solchen Projekten freundlich und wohlwollend gegenüberzutreten, aber wenn sich im einzelnen Falle inmitten der Bevölkerung ein derartiges Bestreben rege, dann trete man ihm nicht fördernd und entgegenkommend, sondern mit kühler Reserve entgegen. Diese Erscheinung möge zum Theil in dem Umfange ihre Begründung finden, daß die Staatsingenieure von den ganz einfachen und billigen Bahnen, die sie für unter ihrer Würde stehend erachteten, nichts wissen wollten. Weil man sich draußen im Volke keine Vorstellung zu machen wisse über die Bedingungen, unter welchen die Großh. Regierung sich auf ein Bahnunternehmen einzulassen bereit sei, deshalb tauchten so wenige Sekundärbahn-Projekte mit greifbarer Gestalt auf, und Redner würde daher die Erlassung von gesetzlichen Normativbestimmungen über die Voraussetzungen der Zulassung eines Sekundärbahn-Betriebs nach dem Vorbilde Hessens freudig begrüßen.

Dem Fischer'schen Vorschlage bezüglich der Einräumung eines Kredits zum Ankauf von Gelände vermöge Redner vom Standpunkte des Budgetrechtes aus nicht beizupflichten, auch könne ja die Großh. Regierung jedes ihr zum Bahnbau erforderliche Gelände zu einem dem wirklichen Werthe entsprechenden Preise im Wege der Expropriation jederzeit erlangen, während die Eröffnung eines Kredits die Veranlassung geben werde, auch da zu kaufen, wo es nicht absolut notwendig sei. Im Uebrigen erkläre sich Redner mit dem Eisenbahnbau-Budget, namentlich mit den für die Sicherung des Verkehrs vorgesehenen Einrichtungen, wie Centralweichen, kontinuierliche Bremsen, durchgehende Wagen u. s. w. voll und ganz einverstanden und beschränke sich für heute darauf, zu bemerken, daß der noch nicht ganz fertig gestellte Bericht über die Eisenbahn-Unfälle zu den gleichen Anforderungen kommen werde.

Abg. Kieser spricht der Großh. Regierung für die von ihr bezüglich der Erstellung der Linie Seckach-Wallbörn abgegebene Erklärung seinen Dank aus.

Abg. Schneider (Karlsruhe) hält gleich dem Abg. v. Feder für bedenklich, der Ansicht des Abg. Fischer entsprechend, wenn auch nur beschränkte Kredite zum Ankauf nicht genau bezeichneter Grundstücke, die vielleicht einmal die Eisenbahn gebrauchen könnte, zu bewilligen. Redner glaubt, daß sich die Landstände in jedem einzelnen Falle das Recht vorbehalten müßten, zu entscheiden, welche Grundstücke für Zwecke der Eisenbahn-Verwaltung angekauft werden sollen, und ist weiter der Ansicht, daß sich die Regierung in außerordentlichen und dringenden Fällen durch Administrativkredite helfen könne. Im Uebrigen wolle Redner die allgemeine Diskussion über das Eisenbahnbau-Budget bemerken, um das Wohlwollen der Großh. Regierung für ein Eisenbahn-Projekt wach zu rufen, welches in den letzten Wochen wieder mehr in den Vordergrund getreten sei. Bekanntlich habe vor einigen Wochen eine Versammlung in Durmersheim stattgefunden, um die Weiterführung der Rheintal-Bahn von Karlsruhe nach Rehl in's Auge zu fassen. Da die Ortsgemeinden, welche diese Bahn durchziehen würde, stark bevölkert seien und das Terrain für den Bau dieser Bahn keinerlei Schwierigkeiten biete so glaubt Redner, daß dem Projekt um so mehr eine wohlwollende Aufnahme zu Theil werden sollte, als ja bekanntlich auch auf dem linken Rheinufer im Elsaß und in der Pfalz 2 Bahnen, die eine am Gebirge, die andere längs des Rheins hinziehen.

Abg. Friederich bezeichnet die Ansicht Fischer's, als ob durch die Erstellung von Seitenbahnen die Hauptlinien rentabler gemacht würden, als irrig, weil die Erfahrung gerade das Gegentheil beweise, indem seit dem Bau der vielen Seitenbahnen unsere Eisenbahn-Rente wesentlich abgenommen habe, womit übrigens Redner keineswegs sagen wolle, daß man diese Bahnen nicht hätte erstellen sollen. Der weitere Satz, daß, weil wir eine Eisenbahn-Steuer hätten, an der alle Steuerpflichtigen zahlen müßten, auch alle Gegenden einer Eisenbahn sich erfreuen sollten, sei nicht minder unzutreffend, weil dieser Wunsch überhaupt nicht erfüllt werden könne, und durch die Erhöhung der Eisenbahn-Steuer in Folge Fortsetzung des Eisenbahnbau's die angelegte Venachtheiligung der Gegenden ohne Eisenbahnen nur noch größer gemacht würde.

Redner spricht sich über den Bau von Sekundärbahnen im Sinne des Herrn Finanzministers dahin aus, daß die Gemeinden aus eigener Initiative zwar vorgehen müßten, sobald aber vom Staate durch Gewährung der Landstraßen für den Bahnbau und Bewilligung eines Zuschusses zu demselben unterstützt werden sollten. Dabei sei allerdings im Interesse der Lebensfähigkeit der Unternehmungen darauf zu halten, daß möglichst billig gebaut werde, wobei Mitteldeutschland, insbesondere Thüringen, als Vorbild dienen könne. Redner ersuche den Abg. Fischer, einen Antrag auf Krediteröffnung zum Zwecke des Ankaufs von zum Bahnbetriebe notwendigem Gelände zu unterlassen, da die Kammer, die bisher jeweils alle zu Erweiterungen angeforderten Summen auch ohne ein völlig

ausgearbeitetes Projekt bewilligt habe, eine solche Beschränkung ihres Budgetrechtes unmöglich zugeben könne; liege ein äußerst dringender Fall vor, dann stehe der Großh. Regierung der Weg des Administrativkredits offen. Die vom Abg. Schneider (Karlsruhe) vertretene Fortsetzung der Rheintal-Bahn von Karlsruhe nach Rehl vermöge Redner als ein dringendes Bedürfnis nicht anzuerkennen, auch wäre es vom wirtschaftlichen Standpunkte verfehlt zwei Bahnen nebeneinander her laufen zu lassen, und zwar um so mehr, als diese Linie lediglich eine Ablenkung des Verkehrs auf die oberelsässischen Bahnen zur Folge hätte.

Abg. v. Neubronn weist darauf hin, daß zwischen seinen Ausführungen und den Erklärungen der Großh. Regierung hinsichtlich der Sekundärbahn-Projekte des Kaiserstuhls ein Unterschied nicht bestehe, denn auch er habe anerkannt, daß jene Unternehmungen nicht an der Haltung des Finanzministeriums gescheitert seien. Auch im Uebrigen könne Redner zu dem Standpunkte des Herrn Finanzministers mit der Maßgabe seine Zustimmung erklären, daß der Gesichtspunkt der Rentabilität nicht in dem Grade in Vordergrund treten dürfe, da in erster Reihe jedenfalls das volkswirtschaftliche Interesse der beteiligten Gemeinden zu berücksichtigen sei, baue doch auch der Staat zahlreiche Eisenbahnen, von denen er sich eine Rente niemals verspreche, weil er deren Erstellung für die Hebung und Förderung des Verkehrs der betreffenden Gegend als so vorteilhaft erkannte, daß dadurch die pekuniären Opfer reichlich aufgewogen würden. Redner gebe zu, daß das Großh. Finanzministerium angesichts eines ihm vorgelegten Projektes Rath ertheilen und seine Bedenken geltend machen könne, allein es komme sehr darauf an, wie das geschehe, und es sei leicht thöricht, die Gemeinden dabei heraushören zu lassen, daß, wenn sie schließlich alle Schwierigkeiten überwunden hätten und die finanziellen Opfer zu bringen bereit sich fänden, ihnen vom Großh. Ministerium des Innern die Genehmigung zur Kapitalaufnahme wohl werde versagt werden. Gerade bei dem vom Redner mehrfach erwähnten Kaiserstuhl-Projekte müsse in dieser Weise ein Rath ertheilt werden sein, was um so unbegreiflicher erscheine, als dort ein sehr leistungsfähiger Unternehmer die Ausführung habe übernehmen wollen, der in erster Reihe sein Geld würde auf's Spiel gesetzt haben; schon aus dieser Thatsache lasse sich der Schluß ziehen, daß von einem absolut unrentablen Projekte keine Rede sein könnte. Würde in der Folge ein derartiges Unternehmen zu Grunde gehen, so ergäbe sich daraus für den Staat durchaus nicht die Nothwendigkeit, einzutreten und mit seinen Mitteln den Betrieb fortzusetzen, sondern es werde in diesem Falle wohl nur die eben nicht seltene Erscheinung eintreten, daß, nachdem der erste Unternehmer zu Grunde gegangen, der zweite gute Geschäfte mache, wobei die Interessen der Gemeinden jedoch völlig gewahrt seien.

Abg. Mays bringt in der Generaldiskussion die Wünsche der Stadt Heidelberg auf Erstellung von Schuttdächern über den für die Züge der Odenwald-Bahn bestimmten Perrons im dortigen Bahnhof zur Sprache, weil das Budget darauf keine Rücksicht nehme und die Spezialdiskussion deshalb dazu keine Gelegenheit bieten werde. Redner begründet sein Anliegen mit dem Umfande, daß diese Bitte schon im Jahre 1880 vorgetragen worden sei und daß ein starker Verkehr von Bergnügungsreisenden auf diesen Zügen statt habe.

Abg. Schneider (Karlsruhe) glaubt, dem Abg. Friederich gegenüber, darauf hinweisen zu sollen, daß er einfach das Wohlwollen der Großh. Regierung für das Projekt einer Weiterführung der Rheintal-Bahn nach Rehl erbeten habe. Darüber, ob die Bahn als Staats-, Sekundär- oder Privatbahn herzustellen sei, habe er sich nicht ausgesprochen, da diese Angelegenheit noch nicht spruchreif wäre. Wenn der Abg. Friederich glaube, daß man diesem Projekt überhaupt entgegenzutreten müsse, weil durch diese Bahn unserer Hauptbahn Konkurrenz gemacht würde, so könne Redner diese Angstlichkeit wegen der drohenden Konkurrenz nicht theilen. Es sei eine alte Erfahrung, daß Handel und Industrie nur dort gedeihen könnten, wo ein entwickeltes System von Verkehrswegen existire, und würden gewiß auch bald zahlreiche Orte am Rhein Industrie und damit Verdienst erhalten, wenn eine Bahn an diesen Orten vorbeiführe. Gerade in seinem Wahlbezirke hätten schon größere, abseits der Bahn liegende Orte den Versuch gemacht, im Interesse der Hebung ihres Wohlstandes Fabriken herbeizuziehen. Diese Versuche seien aber jeweils gescheitert, weil die betr. Fabrikanten die Rohprodukte hätten zu theuer beziehen müssen und auch die Abfuhr ihrer Fabrikate mit zu viel Kosten verbunden gewesen wäre. Man möge deshalb dort, wo eine dichte Bevölkerung nach einer Bahn verlange, nicht zu ängstlich sein und in dieser Beziehung dem Beispiel der Reichslande nachahmen, wo man jetzt neben zwei Bahnen auch noch einen Kanal erstrecke, weil man die Ueberzeugung habe, daß mit der Zunahme der Verkehrswege auch Handel und Industrie wachsen werden.

Abg. Mays erucht die Großh. Regierung um eine Erklärung über den von ihm angeregten Gegenstand.

Generaldirektor Eisenlohr bestätigt, daß Wünsche auf Erstellung von Schuttdächern über den für die Züge der Odenwald-Bahn bestimmten Perrons des Heidelberger Bahnhofes schon früher vorgetragen worden seien, jedoch habe die Generaldirektion das Bedürfnis nach solchen nicht

in dem Maße als dringlich anzuerkennen vermögen, daß eine sofortige Befriedigung desselben sich hätte rechtfertigen lassen, da die Reisenden keineswegs dem Wind und Wetter völlig preisgegeben wären, indem nämlich nur wenige Schritte von der Anfahrtsstelle der Odenwald-Bahnzüge entfernt sich eine gedeckte Halle befände. Auf andern Stationen, wie z. B. in Durlach, mache sich der Mangel an gedeckten Perrons weit empfindlicher geltend und gleichwohl sei die Großh. Generaldirektion bis jetzt auch dort noch nicht dazu gekommen, dem Uebelstande abzuhelfen. Im Uebrigen könnte Redner versichern, daß die Verwaltung z. B. mit einer Prüfung der Verhältnisse des Heidelberger Bahnhofes beschäftigt sei und daß vielleicht dem nächsten Landtage eine diesbezügliche Vorlage zugehen werde, wobei dann auch der vom Abg. Mays ausgesprochene Wunsch Berücksichtigung finden könnte.

Abg. Burg nimmt bei dieser Gelegenheit Veranlassung, über den Stand der der Kommission für Straßen und Eisenbahnen noch vorliegenden Petitionen, soweit dieselben den Eisenbahn-Bau betreffen, kurzen Bericht zu erstatten.

Abg. Ropp unterstützt die Wünsche des Abg. Mays und möchte seinerseits für Erstellung von Schuttdächern auf dem einem lebhaften Verkehr dienenden Bahnhofe in Mingolsheim eintreten.

Abg. Edelmann bestreitet, daß durch die Erbauung der Seitenbahnen ein Rückgang der Rente unserer Hauptlinien bewirkt worden sei, indem im Gegentheil deren Frequenz lediglich in Folge dieses Umstandes trotz der stetig wachsenden Konkurrenz der Elsäßer Bahnen stetig zugenommen habe.

In seinem Schlußworte als Berichterstatter betont der Abg. Hoffmann mit Genugthuung, daß die im Budget zum Zwecke der Erhöhung der Betriebssicherheit unserer Bahnen angeforderte Summe von 12 Millionen seitens der Kommission ohne Weigerung einstimmig bewilligt worden sei, ebenso wie die Position für den Ausbau der Hafenanlagen in Mannheim, weil man auch von dieser Maßregel eine Förderung unserer gesammelten Staatsbahnen sich verspreche. Angesichts der Thatsache, daß alle rentablen Bahnen gebaut seien, empfehle sich bei Erweiterung des Bahnnetzes die größte Vorsicht, weil jede neue Linie die Eisenbahn-Rente herabdrücken müsse. Die Erstellung von Sekundärbahnen solle der Staat begünstigen, jedoch dürften dabei keine allgemeinen Theorien zur Anwendung kommen, sondern die konkreten Verhältnisse müßten von Fall zu Fall beurtheilt werden.

Damit hat die Generaldiskussion ihr Ende erreicht und erfolgt nunmehr durch den Präsidenten der Schluß der Sitzung.

* Karlsruhe, 21. März. 55. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer unter dem Vorsitze des Präsidenten Lamey.

Am Regierungstische: Der Präsident des Großh. Finanzministeriums, Geheimrath Ellstätter, Generaldirektor Eisenlohr, Amortisationskassen-Direktor Helm.

Tagesordnung: Berathung des Berichts der Budgetkommission über das Budget des Eisenbahnbau's für 1884 und 1885. — Berichterstatter: Abg. Hoffmann.

Vergl. unseren vorläufigen Bericht in der gestrigen Nummer des Blattes.

A. Badisches Bahnnetz. I. Bahnstrecken.
Zu § 3. „Bahn von Wertheim bis Mitte Main gegen Lohr“ spricht der Abg. Klein der Großh. Regierung seinen Dank dafür aus, daß sie den vorhandenen Kreditrest aufrecht erhalten habe, und bittet, die noch erforderlichen Arbeiten bald in Angriff zu nehmen und namentlich Maßregeln zu treffen, welche geeignet seien, die Stadt Wertheim vor künftigen Hochwassergefahren zu bewahren.

§ 5. „Bahn von Bruchsal nach Bretten mit Bahnhof Bretten.“

Hier dankt der Abg. Walz der Großh. Regierung für die vorgenommenen Bauausführungen und spricht sodann den Wunsch aus, es möchte, soweit thunlich, nicht auf der Niederlegung der in der Nähe der Bahnlinie stehenden Obstbäume bestanden werden.

Generaldirektor Eisenlohr: Es sei allerdings in der jüngsten Zeit eine Verfügung erlassen worden, womit die Bestimmungen über die Beseitigung der in der Nähe des Bahnkörpers stehenden Bäume in Erinnerung gebracht worden seien; allein man werde in dieser Richtung jedenfalls nicht weiter gehen, als es die Sicherheit des Betriebs unbedingt erfordere.

II. Bahnhöfe und Stationen.

§ 15. Mannheim, Herstellung weiterer Hafenanlagen nebst Lagerplätzen auf der Mühlau.

Abg. Schneider (Mannheim): Der Verkehr an den Mannheimer Hafenanlagen habe sich seit Errichtung derselben so wesentlich gesteigert, daß schon heute eine Erweiterung der vorhandenen Anlagen notwendig sei, obwohl man vor 10 Jahren gartige Vorkehrungen im Interesse des Handels daselbst getroffen habe. Ohne Zweifel hätten auch diese trefflichen Einrichtungen zu der erfreulichen Entwicklung des Mannheimer Handels wesentlich beigetragen. Diese Entwicklung zu fördern sei eine Pflicht. Er erkenne gerne an, daß die Großh. Regierung stets ein offenes Auge für die Bedürfnisse der Handelsstadt Mannheim

gehabt, und danke namens der letzteren für die neuerdings wieder in das Budget eingestellten bedeutenden Anforderungen zu Gunsten der Weiterentwicklung des Mannheimer Handels. Gewiß liege eine solche Förderung nicht allein im Interesse Mannheims, sondern auch in dem der Großh. Regierung und des Landes. — Den bedeutenden Ausgaben im Eisenbahn-Baubudget ständen auch ganz erhebliche Einnahmen gegenüber. Der Pachtzins, welcher aus den Hafenanlagen gezogen werde, betrage über 100,000 M. jährlich und würde sich in Folge der Ausführung der weiter vorgesehene Anlagen ohne Zweifel ganz erheblich steigern.

Wie der Großh. Regierung, so gebühre auch der Budgetkommission aufrichtiger Dank dafür, daß sie die Bewilligung der angeforderten Summe unter dem Hinweis darauf befürwortete, daß ohne eine Erweiterung der Hafenanlagen die Weiterentwicklung Mannheims gehemmt sein würde. Er bitte das Hohe Haus, dem Antrage der Budgetkommission beizutreten.

§. 21. Mannheim, Straßenüberführung über den Neckarauer Uebergang.

Abg. Edelmann: Er sei der Ansicht, daß die Bedenken, welche einer Ueberbrückung beim Ettlinger Thor und Friedrichsthor in Karlsruhe entgegenstünden, auch hier vorhanden seien. Auch in Mannheim hätten die Fuhrleute meist nur ein Pferd als Bespannung und würden in Fortbewegung größerer Lasten im Falle der Herstellung einer Steigung gerade so gehindert, wie die Karlsruher Fuhrleute im gleichen Falle. Dazu komme, daß beim Neckarauer Uebergang nur wenige Geleise zu überschreiten seien. Den Interessenten werde nach seiner Auffassung mehr gebient sein, wenn man die Anlage belasse, wie sie sei. Schon jetzt sei ja eine starke Bewachung jenes Uebergangs vorhanden und, wenn die Wächter ihrer Pflicht genügt, dann werde eine Aenderung, die mit so bedeutendem Kostenaufwand verbunden sei, nicht nötig fallen.

Abg. Frech: Er konstatiere, daß allerdings gelegentlich der Anwesenheit der Budgetkommission in Mannheim Gemeindevertreter von Neckarau Bedenken gegen die Höherlegung der Straße erhoben hätten, allein diese Bedenken hätten ihren Grund, wie ausdrücklich ausgesprochen worden, zunächst in der Befürchtung gehabt, es könnte am Ende der Gemeinde Neckarau die Uebernahme eines Theiles der Kosten der Ueberführung zugemuthet werden. Der weitere Einwand der Neckarauer, es möchte ihnen durch Höherlegung der Straße die Zufahrt zu ihren Grundstücken erschwert werden — ein Bedenken, das auch in der Budgetkommission geltend gemacht worden sei, — werde durch die Erklärung der Großh. Regierung beseitigt, daß man der befürchteten Erschwerung des Feldbaues durch Anlegung von Parallelwegen begegnen werde. Mit dieser Erklärung habe die Budgetkommission sich beruhigen zu können geglaubt.

Die Frage, ob eine Abhilfe bezüglich der an dem Neckarauer Uebergang herrschenden Mißstände geboten sei, habe die Budgetkommission im Hinblick darauf, daß schon wiederholt Unglücksfälle an dieser Stelle sich ereignet hätten und auch die Großh. Regierung erklärt habe, die Verantwortung für den dermaligen Zustand nicht länger tragen zu können, bejaht.

Abg. Edelmann: Es gehe nicht an, überall da, wo der Verkehr stark sei oder einmal ein Unglücksfall sich ereignet habe, Ueberbrückungen herzustellen. Außerdem könnten auch Unglücksfälle da vorkommen, wo solche Ueberbrückungen eingerichtet sind. Man denke nur an das Scheitern von Pferden in Folge des Pfeifens der Lokomotiven. Uebrigens glaube er, daß die Bedenken der Neckarauer Gemeindevertreter sich nicht bloß auf die Erschwerung der Zufahrt zu ihren Feldern, sondern namentlich auch auf die in Aussicht stehende Höherlegung der Straße bezogen hätten. Er halte einen genügenden Grund für Erstellung einer Ueberbrückung nicht für vorhanden.

Abg. Friederich: Er bitte dringend, die angeforderte Summe zu bewilligen, da sich auf die Dauer die Einrichtung der Ueberführung am Neckarauer Uebergang nicht vermeiden lassen und später der Ankauf des erforderlichen Geländes einen ungleich größeren Aufwand erfordern würde als heute. Der Abg. Edelmann habe mit seiner Anschauung in der Budgetkommission ganz allein gestanden. Hiermit schließt die Diskussion.

Der Berichterstatter Abg. Hoffmann weist darauf hin, daß an dem Neckarauer Uebergang ganz andere Verhältnisse vorhanden seien, als an den beiden Karlsruher Straßen, deren Ueberbrückung von der Großh. Regierung vorgeschlagen sei. An dem Neckarauer Uebergang lasse sich die Steigung bis auf 2% reduzieren, an den Karlsruher Uebergängen betrage die geringste Steigung 2,9%. Dazu komme, daß die Großh. Regierung das Bedürfnis nach Abhilfe als dringend bezeichne und daß man künftighin im Falle der Ausführung einer Ueberführung weit größere Kosten aufzuwenden haben würde.

Der Antrag der Budgetkommission wird angenommen. §. 23. Weingarten, Aufnahmsgebäude nebst Geleiseerweiterung.

Der Abg. Friederich dankt der Großh. Regierung für Einstellung der 46,900 M. unter dem Hinweis darauf, daß eine Erweiterung der Stationsanlagen in Weingarten, namentlich seitdem daselbst eine größere Fabrik mit lebhaftem Umfange errichtet worden, dringend notwendig sei.

§§ 26, 27. Karlsruhe, Straßenüberbrückung beim Ettlinger Thor und beim Friedrichsthor.

Abg. Kiefer: Die Stadt Karlsruhe stehe in Ansehung des industriellen Wachstums von allen Städten des Landes Mannheim am nächsten, allein sie habe keinen Anlaß, mit der Ordnung der Dinge ebenso zufrieden zu sein, wie Mannheim. — Auf dem letzten Landtage sei der dringende Wunsch geäußert worden, es möchte sich die Großh. Regierung wegen der weiter vorzunehmenden bahnbauartigen Aenderungen in Karlsruhe mit dem Stadtrathe daselbst in's Benehmen setzen. Allein dies sei, wenn man der

Stadtbeförderung auch Gelegenheit zur Äußerung gegeben habe, doch nicht in dem gewünschten Maße erfolgt, denn schon am 26. Mai 1882 habe sich die Stadt Karlsruhe mit aller Entschiedenheit gegen das Projekt der Ueberführungen der Ettlinger- und Rüppurrerstraße ausgesprochen und damals bereits die Einrichtung vorgeschlagen, welche nunmehr die Budgetkommission in ihrem Antrage befürwortete. Dank sei man also nicht der Regierung schuldig, wenn die Tunnel zur Ausführung gebracht würden, sondern lediglich der Budgetkommission. Allerdings sei von der Großh. Regierung eine weit größere Summe für Karlsruhe angefordert worden, als die Budgetkommission nunmehr zu bewilligen beantrage, allein die Summe mache es nicht aus. Vielmehr sei der wiederholt ausgesprochene Wunsch dahin gegangen, man möge gerade weil es sich nicht bloß um eine die Bahnverwaltung berührende, sondern um eine Stadtfrage handelte, mit dem Stadtrath, dessen Vorstellungen Gehör schenkend, in's Benehmen treten. Wäre dies geschehen, dann hätte die Stadt Karlsruhe nicht nötig gehabt, sich mit einer Petition an dieses Hohe Haus zu wenden. Das Erscheinen einer Petition beweise, daß die Anschauungen der Regierung und des Stadtraths so sehr auseinandergegangen seien, daß jede Möglichkeit einer Verständigung ausgeschlossen gewesen.

Was nun die Frage der Zweckmäßigkeit der Einrichtung von Ueberführungen für den Personenverkehr anlange — und um diesen handle es sich hauptsächlich in Karlsruhe — so müsse man vor Allem zugestehen, daß sich solche Einrichtungen für verkehrsreiche Stadttheile noch nicht bewährt hätten. — Außerdem sei unzulässig mit Ueberführungen, namentlich beim Mandoriren der Züge, eine gewisse Gefährlichkeit verbunden, wie ihn von ständiger Seite mitgetheilt, und namentlich in Nürnberg beobachtet worden sei. — Gewiß müsse man auch den Ausführungen des Stadtraths Gehör schenken, wenn derselbe darauf hinweise, daß die in Folge der Straßenüberführung entstehende Steigung dem Verkehr mit Fuhrwerken hinderlich sei. In dieser Beziehung müsse der durch die Lage Karlsruhs in einer ausgedehnten Ebene bedingten Eigenartigkeit der Bespannung der Fuhrwerke Rücksicht getragen werden. Weist würden die Fuhrwerke ja nur von einem, oft schwächlichen Thiere gezogen. Sollte mit solchem Gespann eine Ueberbrückung passirt werden, so ergebe sich aus der bis zu 4,7% ansteigenden Steigung nicht nur erhebliche Schwierigkeit, sondern auch Gefahr. — Daß gegenüber allen diesen gewichtigen Bedenken die Großh. Regierung mit solcher Zähigkeit an ihrem Standpunkte festhalte, sei schwer zu begreifen. — Beim ersten Blick scheine allerdings auffällig, daß die Stadt Karlsruhe die ihr angebotene hohe Summe zurückweise, allein in Wahrheit beweise diese Ablehnung gerade, daß man überzeugt sei, die Ausführung des Regierungsprojekts würde große Unzuträglichkeiten im Gefolge haben. Gewiß wäre es richtiger gewesen, wenn darum die Großh. Regierung den Wünschen der Stadt Karlsruhe nachgegeben hätte, um so mehr, als sie die Verantwortung, welche aus der Annahme der Vorschläge Karlsruhs entspringe, nicht zu scheuen habe, denn eine gewisse Achtsamkeit der im Verkehr Stehenden dürfe vorausgesetzt werden. — Die Einrichtung von Tunneln an der Ettlinger- und der Rüppurrerstraße werde, ohne den Wagenverkehr zu stören, dem vorhandenen Bedürfnisse Rechnung tragen. — Er bitte darum, dem Kommissionsantrage zuzustimmen.

Generaldirektor Eisenlohr: Die verehrliche Budgetkommission des Hohen Hauses habe anerkannt, daß an den Uebergängen am Ettlinger- und Friedrichsthor Mißstände vorhanden seien, welche dringend der Abhilfe bedürften, und in dem Kommissionsbericht nur ihre Meinung dahin ausgesprochen, daß das Regierungsprojekt nicht als eine ausschließlich interne Angelegenheit der Bahnverwaltung angesehen werden könne, daß vielmehr auch den Wünschen der Gemeinde billige Rücksicht getragen werden müsse. Redner sei nun weit entfernt davon, behaupten zu wollen, daß der Stadtrath eine solche Rücksicht nicht gebühre. Die Verwaltung habe dieselbe auch beobachtet und mit Genehmigung des vorgelegten Ministeriums dem Stadtrath ihre Projekte mitgetheilt. Allein der letztere habe einen so entgegengesetzten Standpunkt eingenommen, habe so vollständig verschiedene Ziele verfolgt, daß eine Verständigung nicht habe erreicht werden können. Die Großh. Regierung verkenne ja nicht, daß auch mit ihrem Projekte gewisse Uebelstände verbunden seien, allein niemals sei ihr von Seiten des Stadtraths ein die vorhandenen schweren Mißstände beseitigender Vorschlag gemacht worden und sie selbst habe keinen anderen Weg der Abhilfe als den vorgeschlagenen zu finden vermocht.

Der Stadtrath habe auch in früherer Zeit keineswegs den von ihm heute vertretenen Standpunkt eingenommen, vielmehr Anfangs der 70er Jahre in dringenden Petitionen um Beseitigung der Niveauübergänge und Erstellung von Ueberführungen gebeten, sich sogar an das Großh. Ministerium des Innern gewendet, um in polizeilichem Wege die Beseitigung des als „lebensgefährlich“ bezeichneten Zustandes herbeizuführen. Die Großh. Regierung habe damals das Bedürfnis für nicht so dringend erachtet, um den mit Erstellung von Ueberführungen verbundenen bedeutenden Aufwand zu rechtfertigen, und sich deshalb mit Errichtung eines Steges am Ettlinger Thor begnügt. — Wenn aber damals schon ein Bedürfnis nach Ueberführung der Straßen vorhanden gewesen, so sei dasselbe inzwischen unbestreitbar nur noch dringender geworden, nachdem die Einwohnerzahl des Bahnhof-Stadttheils auf 13,000 angewachsen sei und auch die auf den Straßenübergängen verkehrenden Bahnfahrzeuge sich erheblich vermehrt hätten.

Die Verwaltung der Ansicht gewesen, die mit den Ueberführungen verbundenen Unbequemlichkeiten müßten gegenüber der dringenderen Rücksicht auf Beseitigung der zur Zeit für die Passanten vorhandenen Gefahr zurück-

stehen und es müsse darum zur Erstellung der Ueberführungen geschritten werden. Auch habe dieselbe geglaubt, daß es kein unbilliges Verlangen sei, wenn sie von der zur Zeit schwer auf ihr lastenden Verantwortung befreit zu werden wünsche. Verweigere man die für Herstellung der Ueberbrückungen angeforderten Mittel, so werde und müsse die Verwaltung allerdings auch ferner die Verantwortung tragen, allein über das Menschen Mögliche hinaus könne sie sich nicht verpflichten, auch werden Jene sich des Mitragens der Verantwortung nicht vollständig entschlagen können, welche durch Verweigerung der erforderlichen Mittel eine gründliche Abhilfe verhindert hätten.

Was die von dem Stadtrath Karlsruhe gegen das Regierungsprojekt vorgebrachten Bedenken anlange, so liege denselben in Wahrheit der, wenn auch nicht ausgesprochene Wunsch nach einem neuen Personenbahnhof zu Grunde und es sei klar, daß dieses Projekt sehr in die Ferne gerückt werde, wenn man den Mißständen, wie sie zur Zeit an der Ettlinger- und Rüppurrerstraße vorliegen, abhelfe.

Redner hätte gewünscht, daß die Budgetkommission der Regierungsforderung nicht entgegengetreten wäre, und hoffe nur, daß sie ihren Antrag nicht zu bereuen haben werde.

Abg. Förderer: Er glaube nach seinen Erfahrungen der Budgetkommission zustimmen zu sollen, da er an den beiden Uebergängen nicht sowohl eine Gefahr, als vielmehr nur eine Unbequemlichkeit für das Publikum als vorhanden ansehe. — Wenn die Budgetkommission die Einrichtung von Tunneln beantrage, so könne er, was das Ettlinger Thor anlange, kein Bedürfnis als vorhanden anerkennen, da hierzu bereits ein Steg angebracht sei. Allerdings behaupte die Petition des Stadtraths Karlsruhe, dieser Steg sei unbrauchbar; allein dies könne nicht zugegeben werden. Der Steg sei vielmehr nur unbequem. Wer Eile habe, der werde sich nicht scheuen, denselben zu benutzen, wenn der Niveauübergang gesperrt sei. Außerdem komme in Betracht, daß die Leute, welche den Uebergang am Ettlinger Thor zu passiren hätten, gewiß auch zu ihren Wohnungen viele Stiegen hinaufsteigen müßten. Zugabe sei nur, daß man vielleicht eine Aenderung dahin treffen sollte, daß die Treppen des Stegs etwas weniger steil hergestellt würden.

Abg. Kiefer: Der Abg. Förderer hätte auf die Gründe des Stadtraths doch etwas mehr Rücksicht nehmen, auch bedenken sollen, daß es sich nicht um einen, sondern um mehrere Uebergänge handle. — Gegenüber den Ausführungen des Herrn Generaldirektors, daß der Stadtrath früher eine andere Stellung zu der Frage eingenommen, müsse er darauf hinweisen, daß die Frage in der heute vorliegenden Gestalt erst aus dem Jahre 1882 stamme. Außerdem mache man ja auch im Laufe der Zeit Erfahrungen und passe diesen seine Anschauungen an. Sei ja doch auch die Großh. Regierung in der Lage gewesen, eine Wandelung ihrer Ansicht eintreten zu lassen. — Es handle sich im vorliegenden Falle darum, vorhanden, erhebliche Mißstände zu beseitigen, ohne zugleich neue Unzuträglichkeiten zu schaffen. Dies geschehe durch Anlegung von Tunneln, wie sie der Stadtrath vorschläge. Sei erst nach Maßgabe dieses Vorschlages Aenderung geschaffen und dadurch die Hauptgefahr, der zur Zeit der Personenverkehr ausgefetzt, beseitigt, dann werde einstweilen eine betriebende Lösung geschaffen sein. — Das Regierungsprojekt dagegen führe nur neue Mißstände herbei.

Ungern habe er die Bemerkung des Herrn Generaldirektors gehört, daß hinter allen von Seiten des Stadtraths geltend gemachten Bedenken die Sehnsucht nach einem neuen Bahnhofe stehe. Er könne auf das bestimmteste versichern, daß er nirgends in Karlsruhe die Absicht wahrgenommen, der Regierung jetzt Hindernisse in den Weg zu legen, um der Erstellung eines Bahnhof-Neubaus näher zu rücken. Wäre es aber in der That ein Unrecht, wenn man sich für die Zukunft auf einen solchen Neubau Hoffnung machte? Auf die Dauer könne derselbe jedoch keinesfalls entbehrt werden. — Und wenn man den Personen-Bahnhof in Mannheim mit dem hiesigen vergleiche und dabei in Betracht ziehe, daß der Personenverkehr hier weit größer sei, als in Mannheim, dann sei es gewiß nur gerechtfertigt, wenn man sich der Hoffnung hingebende, es werde auch für Karlsruhe einst der Tag kommen, an dem man ihm einen neuen Bahnhof bewillige.

Generaldirektor Eisenlohr: Er müsse der Behauptung des Abg. Kiefer, daß die Frage der Erstellung von Straßen-Ueberführungen erst aus dem Jahre 1882 herühre, entschieden widersprechen. Der Stadtrath Karlsruhe habe vielmehr in einem Schreiben vom 26. April 1871 bereits um die Herstellung der Ueberführungen gebeten, sich dann mit weiteren Eingaben an das Handelsministerium und das Großh. Ministerium des Innern wegen Beseitigung des vorhandenen Zustandes gewendet und versucht, eine rechtliche Verpflichtung der Bahnverwaltung zur Herstellung von Ueberführungen zu konstruieren. — Die Großh. Regierung habe allerdings eine Aenderung ihrer Anschauung in so fern eintreten lassen, als sie früher das Bedürfnis nach der Herstellung von Ueberführungen nicht für ein so dringendes erachtet habe, während sie nunmehr, nachdem der Verkehr beträchtlich gestiegen, ein solches als vorhanden anerkenne.

Dem Abg. Förderer könne er sich nur anschließen, wenn derselbe behaupte, daß die Verwendung von Mitteln für Erstellung eines Tunnels am Ettlinger Thor mit Rücksicht auf den daselbst vorhandenen Steg etwas luxuriös erscheine. Man habe noch anderwärts dringenden Bedürfnisse Rechnung zu tragen und darum sei nicht gerechtfertigt, im Interesse der Bequemlichkeit des Publikums eine weitere Uebergangsmöglichkeit durch Erstellung eines Tunnels einzurichten, während die Hauptgefahr, welche das Passiren des Niveauübergangs mit sich bringe, bestehen bleibe.

Im Uebrigen könne sich Redner damit einverstanden erklären, daß an der Rüppurrer-Straße ein Tunnel erstellt

werde. Dieser Vorschlag sei in dem Projekt der Großh. Regierung inbegriffen und der Versuch mit einem solchen Durchgang werde sich dort um so mehr empfehlen, als derselbe an der Kuppurrer Straße nicht so lang werde als eventuell an der Ettlinger Straße.

Abg. Pflüger: Er wolle nur konstatieren, daß er in der Budgetkommission für die Ueberbrückungen gestimmt habe, weil er keine Verantwortung auf sich habe laden wollen. — Gewiß hätten die Vertreter der Stadt Karlsruhe eine zu schlimme Vorstellung von den Ueberbrückungen und ihr Widerstand wäre jedenfalls weniger hartnäckig gewesen, wenn man das Projekt modellirt ihnen vorgeführt hätte. Ihre ablehnende Haltung sei um so bedenklicher, als möglicherweise bei späterer Ausführung der Ueberbrückungen der Stadt ein Beitrag zu den Kosten zugemuthet werden könne. Ein Gesetz entsprechenden Inhaltes werde vielleicht in nicht zu langer Zeit, wie den Ständen anderer Staaten, so auch diesem Hause vorgelegt werden. — Der Gedanke einer Verlegung des Karlsruher Bahnhofes sei im Hinblick auf die Interessen des Haupttheiles der Stadt ein vollständiger Unsinn. — Vergleiche zwischen dem Mannheimer und dem Karlsruher Bahnhof gehörten nicht hierher, da der erstere aus der jüngsten Zeit stamme. Müßte heute ein neuer Bahnhof in Karlsruhe gebaut werden, wozu allerdings kein Bedürfnis vorliege, dann würde er jedenfalls nicht weniger großartig erstellt, als der Mannheimer Bahnhof.

Der Abg. Förderer thue nicht recht daran, wenn er die von der Budgetkommission zur Bewilligung vorgeschlagene Summe von 140,000 M. ganz ablehne. Derselbe müßte doch wenigstens die Hälfte dieses Betrages bewilligen, um die Möglichkeit der Abhilfe an der Kuppurrerstraße zu geben. — Für die Tunneln könne er sich nicht erwärmen, glaube vielmehr, daß dieselben bald so verunreinigt sein würden, daß Niemand mehr sich ihrer bedienen wolle.

Abg. v. Neubronn: Er werde für den Antrag der Budgetkommission stimmen. Nachdem die Regierung der Stadt Karlsruhe die Erstellung von Ueberführungen angeboten, Karlsruhe aber sich diesem Projekt widersetzt und seine Bedenken dagegen geltend gemacht habe, sei für ihn der Satz maßgebend: beneficia non obtruduntur.

Hinsichtlich der Frage, wer die Verantwortung zu tragen habe, falls die Ueberführungen nicht hergestellt würden, stehe er auf dem Standpunkt, daß hier lediglich von einer Verantwortung der Regierung die Rede sein könne. Die Regierung habe ihre technischen Beamten und müsse wissen, ob es möglich sei, den gegenwärtigen Zustand ohne Schaffung einer allerschweren Verantwortung zu belassen. Er könne die Erklärung des Herrn Generaldirektors nur dahin verstehen, daß es immerhin möglich sei, den Wünschen der Stadt Karlsruhe entgegen zu kommen und auch ferner die Verantwortung für den zur Zeit an den beiden Niveauübergängen bestehenden Zustand zu tragen. Von dem Augenblick an, in dem die Regierung, gestützt auf technische Gutachten, erkläre, daß der vorhandene Zustand unhaltbar sei und die Verantwortung für denselben von ihr nicht länger getragen werden könne, gebiete das öffentliche Interesse die Erstellung von Ueberführungen. Zur Zeit aber sei die Sachlage offenbar noch nicht der Art. Was die Tunnel anlangt, so halte er die Errichtung eines Tunneln nicht nur an der Kuppurrer-, sondern auch an der Ettlingerstraße für geboten. Allerdings berühre es eigenthümlich, wenn man, nachdem erst seit kurzer Zeit der Steg am Ettlinger Thor erstellt sei, die Einrichtung eines Tunneln daselbst verlange, allein das Verlangen sei gleichwohl berechtigt, da der vorhandene Steg seinem Zwecke durchaus nicht entspreche. Das Passieren desselben sei nicht nur un bequem, sondern im Winter auch höchst beschwerlich. Außerdem müsse dem Umstande Rechnung getragen werden, daß, nachdem der Bahnhof-Stadttheil 13,000 Einwohner umfasse, eine ganz erhebliche Zahl von Personen genöthigt sei, ihren Weg dorthin zu nehmen.

Eine andere Frage sei die der Verlegung des Karlsruher Bahnhofes. Eine solche Maßregel stehe gewiß in weiter Ferne, und wenn es dazu kommen sollte, so könne eben Verlegung auch Umbau oder Einrichtung einer Kopfstation sein. Durchaus unstatthaft wäre es jedenfalls, den Bahnhof in den Bahnhof-Stadttheil zu verlegen.

Der Präsident des Großh. Finanzministeriums, Geh. Rath Ellstätter: Er würde sich an der Diskussion nicht betheiligen haben, wenn man nicht an die oberste Spitze der Eisenbahn-Verwaltung den Vorwurf gerichtet hätte, daß der Stadt Karlsruhe nicht genug Wohlwollen gezeigt werde. Diese Aeußerung veranlasse ihn, in aller Objektivität die Gründe darzulegen, welche die Großh. Regierung bestimmt hätten, die Erstellung der Ueberführungen zu beantragen. Vor allem sei es keineswegs richtig, daß der Stadtrath Karlsruhe nur bis zum Jahre 1875 an dem Gedanken der Ueberführungen festgehalten habe, vielmehr werde noch in einem an das Großh. Finanzministerium gerichteten Schreiben des Stadtraths vom 2. März 1882 die Beseitigung der Niveauübergänge verlangt. Gleichzeitig sei allerdings der Wunsch ausgesprochen worden, man möge die Aenderungen im hiesigen Bahnhof vorerst aufschieben und zunächst der Frage näher treten, wie etwa die vorhandenen Bahnhof-Anlagen umgestaltet seien. Damit man aber über die Absichten des Stadtraths ja nicht im Zweifel sein könne, habe derselbe außerdem ein Gutachten eines hiesigen Bautechnikers vorgelegt, in welchem die verschiedenen Arten, wie ein neuer Bahnhof erstellt werden könne, aneinandergelegt worden seien. Hätte nicht bereits die Presse sich offen über die Ziele der städtischen Vertretung ausgesprochen gehabt, so wären dieselben jedenfalls aus jenen Projekten klar zu ersehen gewesen. Der Stadtrath habe aber außerdem noch weitere Schritte in der Sache gethan, die dem Großh. Finanzministerium die Pflicht zu eingehender Prüfung der Frage und Berichterstattung auferlegt hätten. Auf Grund dieser Prüfung sei das Finanzministerium

zu der Ueberzeugung gelangt, daß ein Bedürfnis nach einem Bahnhof-Neubau nicht vorhanden sei, daß vielmehr nur die an beiden Uebergängen vorhandenen Mißstände beseitigt werden müßten.

Bei dieser Sachlage sei es gewiß auffallend, wenn der Stadtrath und ein Theil der Einwohnerschaft Karlsruhe sich nunmehr gegen die Herstellung von Straßenüberführungen ausspreche. Offenbar gehe daraus hervor, daß die gründliche Beseitigung der vorhandenen Mißstände unerwünscht erscheine, weil hierdurch die Wahrscheinlichkeit eines Bahnhof-Neubaus in nicht absehbare Ferne gerückt werde. — Die Verwaltung müsse aber beachten, daß bringende Bedürfnisse auch anderwärts vorliegen, und wäre es darum durchaus ungerechtfertigt, wenn man viele Millionen aufwenden wollte, die faktisch keinen andern Sinn und Zweck hätten, als die Mißstände an den beiden in Rede stehenden Straßenübergängen zu beseitigen.

Redner halte sowohl eine Verlegung des Bahnhofes, als auch die Errichtung einer Kopfstation an der jetzigen Stelle des Bahnhofes für undurchführbar. Wollte man an dieser Stelle eine Kopfstation einrichten, so bliebe doch immer noch ein Niveauübergang bestehen. Demnach erübrige nur Höherlegung des ganzen Bahnhof-Areals, und dagegen würden, abgesehen von den kolossalen Kosten, die Techniker gewiß manche Bedenken zu erheben haben. Da nach dem Gesagten die Hoffnung auf Erstellung eines neuen Bahnhofes zunächst aussichtslos sei, so erübrige nur, den vorhandenen Mißständen in anderer Weise abzuhelfen. Mit Recht habe der Abg. v. Neubronn hervorgehoben, daß durch Ablehnung des Regierungsprojektes die Stadtbehörde bezw. das Hohe Haus nur die moralische Verantwortung auf sich nehme. Die volle Verantwortung trage nach wie vor die Großh. Regierung, speziell Redner. Gerade darum habe er aber auch genehmigt, was die Generaldirektion beantragt habe. Seine Aufgabe sei keine leichte. Die beklagenswerthen Unglücksfälle der letzten Jahre hätten ihm den Ernst der Verantwortung und deren ganze Schwere vor die Seele geführt, und er erachte sich daher verpflichtet, Anträge zu stellen, welche vorhandene Mißstände und Gefahren zu beseitigen geeignet seien. Aus diesen Erwägungen habe er die vorliegende Forderung beim Großh. Staatsministerium in Antrag gebracht. Das letztere habe sie anstandslos genehmigt. Wenn die Kammer dieselbe ablehne, so müsse er sich ja wohl fügen, allein er könne sich das Zeugniß geben, seine Pflicht erfüllt zu haben, und werde sich darauf späterhin berufen können. Das Bewußtsein der Verantwortlichkeit veranlasse ihn aber weiter zu der Erklärung, daß der vorhandene Zustand nicht bleiben könne, da er ganz erhebliche Gefahren mit sich führe, welche auch im Falle der Anlegung von Tunneln nicht beseitigt würden. Für den Abg. v. Neubronn wäre also heute schon der Moment gekommen, für die Regierungsvorlage einzutreten, denn technischer Ausführungen bedürfe es nicht, da diese ja doch nicht in mathematisch erkennbarer Weise die Größe der Gefahr darzulegen vermöchten.

Zu betonen sei des Weiteren, daß die Großh. Regierung dem Stadtrath Karlsruhe gegenüber alles Entgegenkommen gezeigt, ihm insbesondere ihre Projekte mitgetheilt, ja sogar die Straßenüberführungen habe modelliren und das Modell im Gebäude der Generaldirektion ausstellen lassen unter Einladung des Stadtraths zur Besichtigung. Der Stadtrath habe aber darauf hin nur in wenigen Zeilen die Erklärung — und zwar ohne jede Angabe von Gründen — abgegeben, das Projekt der Regierung sei nur eine Verhinderung der vorhandenen Zustände. — Nachdem die Stadtbehörde so wenig die wohlwollende Absicht der Regierung anerkannt habe, sei für diese kein Grund zu weiteren Verhandlungen mehr gegeben gewesen, zumal aus den bisherigen Erörterungen klar hervorgegangen sei, daß der Stadtrath von fahrbaren Uebergängen jetzt überhaupt nichts mehr wissen wolle. Weshalb die Ansicht der Stadtbehörde sich geändert habe, sei nicht ausgesprochen worden, aber doch Jedermann erkennbar gewesen. Daß ein Theil der Einwohnerschaft sich der Petition des Stadtraths angeschlossen, sei erklärlich, von einem anderen Theile der Einwohnerschaft aber schwer bezweifelt. Wenn man der Frage der Erstellung eines neuen Bahnhofes näher treten würde, dann werde ein Zwiespalt unter den Bewohnern der Stadt unvermeidlich sein, da die Interessen der verschiedenen Stadttheile durch diese Frage zu scharf berührt würden. Es sei aus diesem Grunde gewiß nicht wohlgethan, durch fortgesetzte Bemühungen um einen Neubau in der Stadt eine lediglich zu Unfrieden führende Situation zu schaffen.

Was endlich den am Ettlinger Thor angebrachten Steg anlangt, so sei derselbe allerdings un bequem, allein diese Unbequemlichkeit müßte eben hingenommen werden um des großen Vortheiles willen, daß man den Bahnhof inmitten der Stadt habe. An anderen Bahnhofübergängen seien die Stege vielleicht noch un bequemer. Ohne Zweifel müßten früher oder später die Niveauübergänge doch beseitigt werden und es wäre darum gewiß angezeigt gewesen, dem Projekte der Großh. Regierung beizutreten.

Abg. Schneider (Karlsruhe): Nachdem die Budgetkommission in ihrem Antrage den Wünschen der Stadt Karlsruhe entsprochen, hätte er nicht erwartet, daß man Anlaß zu einer Erörterung bei dieser Position haben werde. Leider habe sich eine lebhafteste Diskussion über Fragen entsponnen, die heute jedenfalls nicht erledigt werden könnten. Immerhin aber sei es dadurch nöthig geworden, den Standpunkt eines sehr erheblichen Theiles der Karlsruher Bevölkerung darzulegen. — Was zunächst die Frage der Erstellung von Ueberführungen anlangt, so gestatte sich Redner auf die am Mühlburger Thor vorhandenen Uebelstände aufmerksam zu machen. So lange es der Großh. Regierung möglich sei, die Verantwortung für diese Zustände zu tragen, so lange werde ihr das Gleiche in Ansehung der Uebergänge am Ettlinger und am Friedrichs-Thor möglich sein. Die Stadt Karlsruhe habe ihre guten

Gründe, wenn sie die Erstellung von Tunneln verlange. Der Bahnhof-Stadttheil sei von 13,000 Personen bewohnt; die meisten Lehranstalten liegen in der Mitte der Stadt; es müßten darum zahlreiche Kinder täglich wiederholt die beiden Niveauübergänge passieren. Für Kinder aber sei die Gefahr gerade doppelt so groß als für Erwachsene. Außerdem könne man gewiß mit Recht sagen, daß eine große Zahl von Erkrankungen der Schulkinder auf das Passiren des Stegs bei zugigem Wetter zurückzuführen sei. Hier müsse also unbedingt Abhilfe getroffen werden. — Allerdings leugne Redner nicht, daß man sich hauptsächlich aus dem Grunde gegen das Regierungsprojekt ausgesprochen, weil man die Errichtung eines Bahnhof-Neubaus im Auge gehabt. Dieser Gedanke sei auch gewiß gerechtfertigt, da man fortwährend erhebliche Summen für das dermalige Bahnhof-Gebäude aufwende, ohne damit für die Dauer dem vorhandenen Bedürfnisse genügen zu können. In Betreff der Frage des Bahnhof-Neubaus wolle er aber noch auf einen Punkt aufmerksam machen: Vor zwei Jahren sei in einer größeren dahier abgehaltenen Versammlung, der Redner präsidirt habe, die Frage des Bahnhof-Neubaus diskutiert und damals der Beschluß gefaßt worden, daß der Bahnhof jedenfalls an der Stelle, wo er dormalen sich befinde, bleiben, dagegen in eine Kopfstation umgewandelt werden müsse. An eine Verlegung könne nicht gedacht werden. Der Stadtrath habe damals auch Vorschläge ausarbeiten lassen. Diese hätten bei weitem nicht die Summen ergeben, die die Techniker für die Vornahme eines Bahnhof-Umbaus als notwendig in Aussicht stellten. Gewiß hätte es, nachdem man genöthigt sei, immer und immer wieder bedeutende Summen in das dermalige Bahnhof-Gebäude zu verwenden, nahe gelegen, zu erwägen, ob man nicht besser daran thue, dem dringenden Wunsche der Stadt Karlsruhe nach Erstellung eines Bahnhof-Neubaus zu entsprechen.

Er bitte dem Antrage der Budgetkommission zuzustimmen. Abg. Kirchenbauer: Er stimme dem Abg. Kiefer zu, wenn derselbe behaupte, daß die Frage, ob Ueberführungen hergestellt werden sollten, eine Stadifrage sei, und sei des Weiteren der Ansicht, daß durch solche Ueberführungen nur neue Mißstände geschaffen würden. Auch der Erstellung von Tunneln sei er nicht geneigt, da dieselbe die vorliegende Frage nicht definitiv zu lösen vermöge. Nur eine Radikaländerung könne dauernde Abhilfe gewähren. In Ansehung der Frage eines Bahnhof-Neubaus sei auch er der Meinung, daß eine Verlegung des Bahnhofes nicht angehe, dagegen die Errichtung einer Kopfstation kein Ding der Unmöglichkeit sei. Wenn man vor den Kosten eines Neubaus zurückschrecke, so möge man doch auch erwägen, daß man fortwährend erhebliche Summen in den vorhandenen Bahnhof verwerde, die in ihrer Gesamtheit am Ende den Kosten eines Neubaus gleichkämen. — Er stimme dem Kommissionsantrage, wenigleich derselbe nur einen Nothbehelf darbiete, zu, sei aber überzeugt, daß die Frage eines Neubaus nicht von der Tagesordnung verschwinden werde.

Generaldirektor Eifenlohr: Die Aeußerungen der beiden Vorredner hätten dargethan, daß lediglich der Wunsch, einen neuen Bahnhof zu erhalten, die Stadt Karlsruhe zum Widerstand veranlaßt habe. Mit Recht sei dabei von den Vorrednern betont worden, daß jedenfalls eine Verlegung des Karlsruher Bahnhofes nicht in Frage kommen könne. Es bliebe demnach nur die Höherlegung des Bahnhofes auf seiner jetzigen Stelle übrig, denn auch die Einrichtung einer Kopfstation vermöge die vorhandenen Mißstände nur dann zu beseitigen, wenn man durch gleichzeitige Höherlegung des Bahnhofes die Ueberkreuzung der Straßen vermeide.

Die Projekte, welche der Stadtrath habe ausarbeiten lassen, hätten eine Verlegung des Bahnhofes, und zwar nach dem Osten, oder einen Umbau des Bahnhofes auf seiner jetzigen Stelle in Aussicht genommen und die von den zugezogenen Technikern berechneten Summen seien verhältnißmäßig nieder gegriffen. Allein die Techniker der Großh. Generaldirektion hätten ganz andere Summen herausgerechnet, und namentlich wenn man den Bahnhof an seiner dermaligen Stelle höher legen wollte, so würde dies einen Aufwand von einer ansehnlichen Zahl von Millionen erheischen, die das Hohe Haus zu bewilligen schwerlich die Neigung haben würde.

Allerdings seien ja bereits für den hiesigen Bahnhof bedeutende Summen verwendet worden und vielleicht werde auch noch künftighin in dieser Richtung die eine oder andere Anforderung gestellt werden, allein die bisherigen Verwendungen müßten als durchaus wirtschaftliche betrachtet werden, weil man in Folge derselben bedeutendere Summen erspart habe.

Der Abg. Schneider (Karlsruhe) habe darauf hingewiesen, daß, solange der Niveauübergang am Mühlburger Thor bestehe, die Großh. Regierung sehr wohl auch die Verantwortung für die Uebergänge am Ettlinger- und Friedrichsthor tragen könne, allein es sei zu beachten, daß der Personenverkehr am Mühlburgerthor bei weitem nicht so bedeutend sei, wie an den beiden anderen Uebergängen, und gerade in diesem liege die Hauptgefahr. Gleichwohl habe die Generaldirektion auch schon in Erwägung gezogen, wie den am Mühlburgerthor bestehenden Mißständen abzuhelfen sei, und vielleicht werde die Großh. Regierung in der Lage sein, bereits dem nächsten Landtage eine Vorlage in dieser Richtung zu machen.

Abg. v. Neubronn: Er habe die Aeußerung des Herrn Generaldirektors dahin verstanden, daß die Erstellung von Ueberführungen zwar wünschenswerth sei, aber entbehrt werden könne. Nach der Erklärung des Herrn Präsidenten des Finanzministeriums, welcher den vorhandenen Zustand als unhaltbar bezeichnet habe, könne er nicht mehr für den Antrag der Budgetkommission stimmen, sondern nur die Wiederherstellung der Regierungsforderung oder aber die Rückverweisung der Position an die Budgetkom-

mission zu nochmaliger Erwägung und Antragstellung befürworten.

Der Abg. Förderer bemerkt beiläufig, daß erst für Annahme des Antrages der Budgetkommission gesprochen.

Abg. Kiefer: Er wolle nur darauf hinweisen, daß von Seiten des Herrn Generaldirektors die Bahnhof-Frage in die Diskussion hereingezogen worden sei durch die Bemerkung, daß der dormalige Widerstand des Stadtraths gegen die Erstellung von Ueberführungen nur bezwecke, künstlich die Lösung dieser Frage näher zu rücken. Ihm gegenüber sei in Karlsruhe beabreht worden, daß man bei dem geltend gemachten Widerspruch durch diese Tendenz sich habe bestimmen lassen.

Generaldirektor Eisenlohr: Er bemerke dem Abg. Kiefer gegenüber, daß er die Bahnhof-Frage allerdings gestreift habe, allein er hätte dies thun müssen, um einen Standpunkt zu gewinnen, von welchem aus der Widerspruch des Stadtraths gegen das Regierungsprojekt sich erklären lasse. Uebrigens wüßte er auch nicht, aus welchem Grunde dieser Gegenstand nicht sollte erwähnt werden dürfen.

Hiermit schließt die Diskussion.

Verichterstatter Abg. Hoffmann: Von Seiten der Großh. Regierung sei wiederholt behauptet worden, daß das dormalen vorliegende Projekt dem Stadtrathe offiziell zur Einsicht mitgetheilt worden sei. Dies sei unzutreffend. Vielmehr sei nur dem Einzelnen Gelegenheit gegeben gewesen, von dem Projekte private Einsicht zu nehmen. Dagegen sei richtig, daß man das im Jahre 1882 im Auftrage der Regierung ausgearbeitete Projekt dem Stadtrath zugestellt habe. Dies Projekt sei aber ein anderes gewesen, als das heute in Vorschlag gebrachte, und habe insbesondere keine Ueberführung am Friedrichsthor in Aussicht genommen. — Es sei zuzugeben, daß Anfangs der 70er Jahre der Stadtrath den Wunsch nach Einrichtung von Ueberführungen ausgesprochen habe, allein mit den Personen wechselten eben auch die Anschauungen, und dies nicht allein bei Stadtvertretungen, sondern auch bei der Regierung. — Jedenfalls stehe fest, daß die Großh. Regierung im Jahr 1882 erklärt habe, es sei von weiteren Erörterungen über die Verlegung des Bahnhofs Umgang zu nehmen. Von da ab mochten wohl noch einzelne Karlsruher an dem Projekt des Neubaus festgehalten haben, allein jedenfalls sei dasselbe von dem Stadtrath seitdem nicht weiter verfolgt worden. Daß der dem Regierungsvorschlag entgegen gesetzte Widerstand lediglich aus diesem Vorschlage selbst resultire, ergebe sich daraus, daß bei der von Seiten des Stadtraths über das Projekt in öffentlicher Sitzung gepflogenen Verhandlung dasselbe von keiner Seite damit bekämpft worden sei, daß dessen Ausführung der Errichtung eines Bahnhof-Neubaus im Wege stehe. Die Gründe des Widerstandes seien allein in den Hemmungen gefunden worden, welche der Fahrwerk-Verkehr durch Herstellung von Ueberführungen erleiden würde. Die Budgetkommission habe sich darum gewiß mit Recht dagegen ausgesprochen, daß die angeforderte Summe voll bewilligt werde. Sie schlage aber vor, so viel zur Verfügung zu stellen, als nöthig sei, um die Hauptgefahren zu beseitigen, denen der Personenverkehr beim Fortbestehen des dormaligen Zustandes ausgesetzt sei. Die Budgetkommission gehe dabei weiter von der Ansicht aus, daß nach Erstellung der Tunnel das Publikum angewiesen werde, diese an Stelle der Niveauübergänge zu benutzen. Jedenfalls könnte, falls fahrbare Ueberführungen hergestellt und in Folge dessen die Niveauübergänge für das Publikum geschlossen würden, der schmale Steg am Eitlinger Thor nicht genügen, den bedeutenden Personenverkehr an jener Stelle aufzunehmen. — Wenn der Abg. Pflüger die Annahme des Regierungsprojektes unter dem Hinweise darauf bestritte, daß die Stadt riskire, später einen Theil der Kosten der Herstellung von Ueberführungen tragen zu müssen, da ein Gesetz in Aussicht stehe, das entsprechende Verpflichtungen der Beteiligten statuire, so glaube er denn doch, daß ein derartiges Gesetz keine Aussicht auf Annahme haben würde. — Nach allen diesen Erwägungen könne er nur die Annahme des Antrages der Budgetkommission dringend empfehlen.

Der Präsident des Großh. Finanzministeriums Geh. Rath Elstäter: Er würde nach Schluß der Diskussion das Wort nicht noch einmal ergriffen haben, wenn nicht der Herr Vorredner in dem ersten Theile seiner Ausführungen nicht sowohl als Berichterstatter der Budgetkommission, sondern vielmehr als Stadtrath der Stadt Karlsruhe gesprochen hätte. (Heiterkeit.) Derselbe beabreht, daß das dem hohen Hause dormalen vorliegende Projekt dem Stadtrath mitgetheilt worden sei. Dies sei allerdings richtig, allein nachdem die Großh. Regierung im Jahre 1882 das identische Projekt dem Stadtrathe mitgetheilt, demselben ein Modell desselben zugänglich gemacht und doch nur auf eine schroff ablehnende Haltung gestoßen sei, habe sie von einem nochmaligen Benehmen mit dem Stadtrath Umgang nehmen zu sollen geglaubt, um so mehr als man mit Sicherheit gewußt, daß auf eine Zustimmung des Stadtraths, der nun einmal im Ausblick auf einen neuen Bahnhof den vorhandenen Zustand hätte belassen wollen, nicht zu rechnen sei. Konstatirt sei, daß der Stadtrath die Verlegung des Bahnhofs in Anregung gebracht habe, daß derselbe ferner in offizieller Weise Schritte gethan, einen Neubau durchzusetzen. Demnach erscheine die Behauptung unrichtig, daß nicht in offizieller Weise die Errichtung eines Neubaus betrieben und von der Verlegung des Bahnhofs niemals die Rede gewesen sei.

Die sachlichen Entgegnungen des Vorredners stützten sich auf die enormen Steigungen, welche die Straßen im Falle der Herstellung von Ueberführungen erhalten würden. Diese Steigungen seien aber durchaus nicht ungewöhnlich und insbesondere in Mannheim an dem sogenannten Rindenhof-Weg sowie an der Rheinbrücken-Auffahrt erheblich stärker. Was aber dort ohne Beschwerde ertragen werden könne, werde auch in Karlsruhe möglich sein. — Im Falle der

Ablehnung ihrer Anforderung werde die Großh. Regierung genöthigt sein, auf ihr Projekt zurückzukommen, und Redner hoffe, daß alsdann eine willfährige Haltung der städtischen Vertretung dazu beitragen werde, die Genehmigung der Rammern herbeizuführen.

Der Antrag der Budgetkommission wird bei der Abstimmung von der überwiegenden Mehrheit des Hauses angenommen.

§ 34. Appenweier, Trotsir- und Geleiseerweiterungen: 34,000 M.

Zu dieser Position fragt der Abg. Burg an, ob die Großh. Regierung der Ansicht sei, daß die hier eingestellte Summe zur Beseitigung der vorhandenen Mißstände genügen werde oder ob später im Falle des Eintritts der durch die neuen Bahneröffnungen bedingten Verkehrssteigerung etwa eine neue Anforderung erfolgen solle. Er unterstelle, daß jedenfalls mit Bewilligung der angeforderten Summe nicht etwa späteren Petitionen vorgegriffen werde. Redner benützt zugleich die Gelegenheit, um der Großh. Regierung für die in Offenburg vorgenommenen Herrstellungen seinen Dank auszusprechen.

Generaldirektor Eisenlohr: Was mit den angeforderten 34,000 M. geschehen solle, spreche die Regierungsbegründung zu dieser Position aus. Es solle damit ein neues Geleise für die Aufstellung von Güterzügen hergestellt und der derzeitige zu schmale dritte Mittelperron im Interesse der Sicherheit der Reisenden verbreitert werden. Allerdings vermöchten diese Maßregeln den vorhandenen Mißständen nicht vollständig abzuhelfen, aber man werde dafür Sorge tragen, daß die jetzigen Aufwendungen sich später bei Vornahme weiterer Verbesserungen nicht als nutzlos darstellten.

Der Abg. Jungmann bittet, die direkte Verbindung zwischen Offenburg und Appenweier im Auge zu behalten und eventuell einen Theil der Wechselverbindung nach Offenburg zu verlegen.

§ 37. Vellingen, Errichtung einer Güterhalle: 11,800 M.

Hier dankt der Abg. Däublin der Großh. Regierung, daß sie die Petition der Gemeinde Vellingen berücksichtigt habe, bedauert aber, daß nicht auch für ein besseres Stationsgebäude in Vellingen Vorsorge getroffen worden sei.

Der Abg. Pflüger bittet ebenfalls um baldige Erstellung eines Aufnahmgebäudes in Vellingen. Der Abg. Vogelbach schließt sich den Ausführungen der beiden Vorredner an.

§ 38. Waghäusel, Erweiterung der Geleiseanlagen.

Hier spricht der Abg. Nopp der Regierung seine Anerkennung dafür aus, daß dieselbe eine Erweiterung des Bahnhofs in Waghäusel in Aussicht genommen habe, und bedauert nur, daß man bei der ursprünglichen Anlage des Bahnhofs den Interessen der Zuckerfabrik Waghäusel nicht genügend Rechnung getragen habe. Befremdend sei es auch, daß man der Fabrik einen Beitrag zu den Kosten der Bahnhof-Erweiterung in Höhe von 23,000 M. zumuthe. Er bitte, von dem Verlangen dieses Beitrages Umgang zu nehmen oder letzteren doch wenigstens zu ermäßigen.

Generaldirektor Eisenlohr: Das Bedürfnis nach einer Erweiterung des Bahnhofs in Waghäusel sei von der Großh. Regierung anerkannt worden, allein dieselbe sei von dem Gedanken ausgegangen, daß die Zuckerfabrik in Waghäusel mit einem Beitrag zu den Kosten dieser Erweiterung beizuziehen sei, was um so gerechtfertigter erscheine, als der Güterverkehr der Fabrik außerordentlich wechselnd sei und man bei Vornahme der Erweiterung auf das zu Zeiten des stärksten Verkehrs vorhandene Bedürfnis Rücksicht nehmen müsse. Der Beitrag, den man der Zuckerfabrik als Hauptinteressentin zumuthe, sei auch verhältnismäßig nicht groß, da der Verwaltung immer noch ein Aufwand von 70,000 M. zur Last bleibe.

Wenn der Abg. Nopp behaupte, man habe bei Anlage der Station Waghäusel nicht in genügendem Maße auf die Fabrik Rücksicht genommen, so müsse er dieser Behauptung entgegenreden, da man den dormaligen Platz der Station gerade zu dem Zweck gewählt habe, eine direkte Schienenverbindung mit der Fabrik zu ermöglichen.

§ 39. Eschelbronn Güterstation 9450 M.

Der Abg. Frey spricht der Großh. Regierung namens der Gemeinde Eschelbronn den Dank für Einstellung dieser Summe aus.

§ 50. Erweiterung kleinerer Stationen und kleine Erweiterungen auf größeren Stationen.

Hier fragt der Abg. Strübe an, ob es nicht möglich sei, im Hinblick auf den großen durch die Ziegelhäuser Fabriken bedingten Güterverkehr eine Einrichtung zu treffen, welche die Verladung der Güter auf der Station Schlierbach ermöglicht.

Der Abg. Frank bittet um Einrichtung einer Haltestelle bei Bilsingen und stellt einen Beitrag der Gemeinde zu den Kosten in Höhe von 1500 M. in Aussicht. Die gewünschte Herstellung lasse sich gewiß leicht durch Erweiterung des bei Bilsingen vorhandenen Bahnwärt-Hauses treffen.

Generaldirektor Eisenlohr: Wenn die Einrichtung einer Haltestelle bei Bilsingen eine so einfache Sache wäre, daß man nur ein Bahnwärt-Haus zu erweitern hätte, dann wäre dem Wunsche der dortigen Bevölkerung wohl schon längst Rechnung getragen worden, allein bei wiederholt vorgenommener Prüfung hätten sich die Schwierigkeiten als so bedeutend herausgestellt, daß man auf Einschaltung einer Haltestation bei Bilsingen verzichten müsse. Dies Haupthinderniß liege darin, daß gerade in jener Gegend das stärkste Gefälle der ganzen Strecke sei und daß man, um die gewünschte Einrichtung zu ermöglichen, eine horizontale einschleichen müsse, was nicht nur durch unpassende Gestaltung der Steigungsverhältnisse den Betrieb auf die Dauer sehr erschweren, sondern auch wegen Umbaus des

Planums erhebliche Kosten verursachen würde, gegenüber welchen der angebotene Beitrag von 1500 M. nicht in Betracht komme.

Außerdem sei auch, da die beiden nächsten Stationen Bilsingen und Königsbach noch nicht $4\frac{1}{2}$ Kilometer von einander entfernt lägen und zu denselben der Weg von Bilsingen nur 2 Kilometer betrage, ein bringendes Bedürfnis nach dieser Haltestelle kaum vorhanden.

Was den von dem Abg. Strübe bezüglich Schlierbachs angeregten Wunsch anlangt, so habe die Großh. Generaldirektion sich keineswegs ablehnend verhalten, sondern die Erstellung einer Verladerrampe von einem angemessenen Beitrage abhängig gemacht, einer zusagehenden Antwort auf die hierwegen an dieselben gerichteten Anfrage sei dieselbe aber heute noch gewärtig.

Der Abg. Klein befürwortet die Erstellung von Schirmbäckern auf den Stationen der Strecke Osterburken-Laubach.

Abg. Strauß: Er bitte, auch Mosbach, das durch Erstellung des Bahnhofs in Neckarelz erheblichen Schaden erlitten, zu berücksichtigen, und erbiete sich, falls wieder von Beteiligten, wie heute seitens der Stadt Karlsruhe, eine angebotene Summe zurückgewiesen werde, solche für Mosbach anzunehmen. (Heiterkeit.) Zudem er auch für Mosbach um ein Schirmdach bitte, empfehle er diese Station dem Schutz und Schirm der Großh. Regierung. (Beifall.)

§ 55. Die Ausdehnung der elektrischen Beleuchtungseinrichtung im Bahnhof in Karlsruhe 135,000 Mark.

Abg. Schneider (Mannheim): Nach der Regierungsvorlage bestehe die Absicht, den ganzen Bahnhof in Karlsruhe mit Ausnahme der Werkstätten-Räume und Güterhallen elektrisch zu beleuchten und die Budgetkommission befürworte die Anforderung unter dem Hinweise darauf, daß im Falle der Bewilligung der Verwaltung Gelegenheit gegeben sein werde, Erfahrungen zu sammeln bezüglich der Beleuchtungs-, sowie der Unterhaltungskosten im Vergleich mit der Gasbeleuchtung. Er fürchte, daß diese Probe, die ja unter gänzlicher Beseitigung der Gasbeleuchtung gemacht werden solle, für den Betrieb gefährlich werden könne, da die Technik in Ansehung der elektrischen Beleuchtung noch nicht so weit gekommen sei, um die Kontinuität des Lichtes zu garantiren. Durch ein plötzliches Versagen der Vorrichtungen aber könne das größte Unglück herbeigeführt werden.

Abg. Kiefer: Die heutige Vorlage stelle sich wohl nur als eine Konsequenz der früher zu gleichem Zwecke erfolgten Bewilligungen dar. Abticht der Verwaltung sei es, die Versuche in Ansehung der Beleuchtungsweise auszubehnen, der ohne Zweifel die Zukunft gehöre. Auch anderwärts habe man bereits die gleichen Vorrichtungen getroffen, die man nunmehr hier durchzuführen beabsichtige. Jedenfalls sei die dormalen bestehende verschiedenartige Beleuchtung garabzu unerträglich und mache eine Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung dringend wünschenswerth. Wollte man die angeforderte Summe ablehnen, so würde dies einer nicht zu rechtfertigenden Umkehr auf dem betretenen Wege gleichkommen.

Generaldirektor Eisenlohr: Er danke dem Abg. Kiefer für seine Ausführungen und könne dieselben nur als zutreffend bezeichnen. Der Abg. Schneider sehe wohl etwas zu schwarz, denn wenn auch an den Maschinen immerhin einmal etwas passiren könne, so werde man ja im Falle der Bewilligung der angeforderten Summe Reservemaschinen zur Hand haben, die sofort eintreten könnten. — Nachtheilig wäre allerdings, wenn nicht an den elektrodynamischen, sondern an den Licht erzeugenden Maschinen eine Störung eintreten würde, allein diese Gefahr liege doch sehr fern und eine ähnliche Gefahr sei auch mit der Gasbeleuchtung verbunden, wenn etwa an dem Gasometer ein Unglück passire. In solchen Fällen müsse man eben vorübergehend mit einer anderen Beleuchtung abzuwehnen suchen. — Jedenfalls seien die Bedenken des Abg. Schneider nicht geeignet, eine Ablehnung der Regierungsvorlage zu begründen, um so weniger, als man ja anderwärts bereits die elektrische Beleuchtung in vollem Umfange zur Einführung gebracht habe, ohne daß sich bis jetzt durch Versagen der Maschinen Betriebsstörungen ergeben hätten. — Allerdings seien noch Unvollkommenheiten an den Apparaten vorhanden, allein die Technik werde gewiß hier bald weitere Verbesserungen bringen, wie es ihr insbesondere auch bereits gelungen sei, das Schwanken in der Stärke des elektrischen Lichtes, das sog. Juden wesentlich zu vermindern.

Der Abg. v. Feder bittet um Auskunft darüber, wie hoch sich die Kosten der elektrischen Beleuchtung belaufen und in welchem Verhältnisse dieselben zu den Kosten der Gasbeleuchtung stehen.

Generaldirektor Eisenlohr: Die Verwaltung habe, da man sich zur Zeit noch im Stadium des Versuchs befinde, auch manche der ursprünglich getroffenen Einrichtungen, weil verbesserungsbedürftig, hätten abgeändert werden müssen, bisher noch nicht zu einem bestimmten Schlusse über die Höhe der Kosten der elektrischen Beleuchtung kommen können. Auch habe einer zutreffenden Berechnung der Kosten der weitere Umstand im Wege gestanden, daß wegen Mangels von Reservemaschinen die Gasbeleuchtung neben der elektrischen Beleuchtung nicht zu entbehren gewesen sei. Bis jetzt sei nur so viel festgestellt, daß man bei elektrischer Beleuchtung bei gleichem Aufwand eine ungleich größere Intensität des Lichtes zu erzeugen im Stande sei, als bei Gasbeleuchtung, auch könne wohl in Aussicht genommen werden, daß die Kosten trotz der größeren Helligkeit sich bei elektrischer Beleuchtung nicht höher stellen würden, als bei Gasbeleuchtung. Eine definitive Berechnung werde sich erst anstellen lassen, wenn die elektrische Beleuchtung in vollem Umfange im hiesigen Bahnhofs eingeführt sei.

(Schluß folgt in der 2. Beilage.)