

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1898

27 (28.1.1898)

Beilage zu Nr. 27 der Karlsruher Zeitung.

Freitag, 28. Januar 1898.

Badischer Landtag.

26. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer am Mittwoch, den 26. Januar 1898.

(Ausführlicher Bericht.)

Am Regierungstisch: Minister von Brauer, der Präsident des Ministeriums des Innern, Geh. Rath Eisenlohr, Geh. Rath Zittel.

Präsident Gönnert eröffnet um 9^{1/4} Uhr die Sitzung. Sekretär Frhr. von Rodman vertiest die Einläufe.

Eine telegraphische Vorstellung des in Stuttgart tagenden Kongresses deutscher Metz- und Wursttreibenden gegen die geplante Erhöhung der Wurststeuer. (Weiterkeit.)

Eine Petition der Witwe des in Heidelberg verstorbenen Gendarmen Ludwig Schuler um Erhöhung ihres Witwengehalts.

Vom Ministerium des Innern sind die Wahllisten über die Wahl in Vörsach-Land eingelaufen.

Die Wahlprüfungskommission zieht sich zur sofortigen Prüfung dieser Akten zurück. Nach Wiederaufnahme der Sitzung berichtet Abg. Hennig über das Ergebnis der Abgeordnetenwahl in Vörsach-Land am 22. Januar. Wahlberechtigt sind 124 Wahlmänner, von denen 123 abstimmten. 62 Stimmen fielen auf Hagist, 61 auf Dreher. Die Prüfung der Wahllisten ergab, daß auf einem Zettel der gedruckte Name Dreher ausgeschrieben und statt dessen der Name Hagist auf den Zettel geschrieben wurde. Die Wahlprüfungskommission erblickte darin in Uebereinstimmung mit dem Wahlprüfungskommissar keinen Grund zur Beanstandung und beantragte einstimmig, die Wahl Hagist's für gültig zu erklären. Das Haus schloß sich dem Antrag einstimmig an.

Abg. Pfefferle berichtet sodann im Namen der Budgetkommission über den Gesetzesentwurf betreffend die Fortsetzung der Bodenseebahn von Ueberlingen bis an die badisch-württembergische Landesgrenze, sowie über den Staatsvertrag zwischen Baden und Württemberg betreffend die Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Ueberlingen nach Friedrichshafen.

Nach einem kurzen historischen Exkurs über den Verlauf dieser Bahnanlage während des letzten Dezenniums verbreitet sich der Berichterstatter eingehend über die Regierungsvorlagen, die eingelaufenen Denkschriften und Petitionen, den Staatsvertrag und die Beratungen und Anträge der Kommission:

Der Gesetzesentwurf bezweckt die Fortsetzung der Bodenseebahn von Ueberlingen bis an die badisch-württembergische Landesgrenze. Er umfaßt vier Artikel und erteilt der Großh. Regierung die Ermächtigung, die Bodenseebahn von Ueberlingen über Oberuhldingen, Nimmehausen, Markdorf und Klustern bis an die badisch-württembergische Landesgrenze als normalspurige eingleisige Staatsbahn fortzusetzen und eine normalspurige eingleisige Abzweigbahn von Oberuhldingen nach dem Hafen Unteruhldingen, sowie eine normalspurige Seitenbahn von Nimmehausen nach Fridingen herzustellen. Dabei werde vorausgesetzt, daß die beteiligten Gemeinden und sonstigen Interessenten das zur Anlage der Bahn sammt Zubehör erforderliche Gelände erwerben und der Bahnverwaltung eigentümlich zur Verfügung stellen, wobei aber vorgeesehen sei, daß, wenn die Aufbringung der Gesamtkosten für die Grunderwerbungen die finanzielle Leistungsfähigkeit der beteiligten Gemeinden übersteige, ein Zuschuß aus Eisenbahnmitteln gewährt werden könne, dessen Höhe zu bestimmen der Großh. Regierung vorbehalten bleibe. Aus der Regierungsbegründung sei zu entnehmen, daß nunmehr die alte Streitfrage, ob die Fortsetzung der Bahn von Ueberlingen in der Richtung nach Friedrichshafen dem See entlang über Meersburg und Hagnau, oder unter Verührung des Salemerthals über Markdorf zu erfolgen habe, zum Austrag gebracht werden müsse, und daß für diese Entscheidung einerseits die technischen Verhältnisse dieser beiden Linien und andererseits die volkswirtschaftlichen Momente in Betracht zu ziehen seien.

Die Seelinie wie die Thallinie werden vom Bahnhof Ueberlingen ausgehend mit einem 1566 m langen bogenförmigen Tunnel um die Stadt Ueberlingen herumgeführt und haben bis Markdorf dieselbe Richtung. Von hier ab habe jedes dieser Bahnprojekte eine andere Trassenführung.

Die Seelinie verbleibe von da ab beinahe ununterbrochen am Seeufer bis zur Landesgrenze bei Immenstaad; unter der Stadt Meersburg müßte die Bahn in einem Tunnel durchgeführt werden. Diese Bahnlinie berührt fünf Gemeinden mit 3700 Einwohnern, der Bauaufwand betrage rund 7000 000 M. Der kleinste Krümmungshalbmesser sei 300 m, die größte Steigung 1 : 165 resp. 1 : 170. Die Bahnlänge betrage von Ueberlingen bis zur Landesgrenze 28,8 km, bis nach Friedrichshafen 31,7 km.

Die Thallinie ziehe von Markdorf ab mit anderer Trasse nach Oberuhldingen, von wo sie sich landeinwärts wende. Nach dem von der Großh. Regierung zur richtigen Förderung der volkswirtschaftlichen Interessen des Gebiets als geeignet befundenen Thalliniensprojekt soll diese Linie in die Nähe von Salem geführt werden, und sei die Führung über Nimmehausen, Neusach und Vermatingen nach Markdorf und von da über Klustern in südöstlicher Richtung zur Landesgrenze zum Anschluß in Friedrichshafen als die zweckdienlichste bezeichnet. Eine nähere Hineingung der Linie gegen Salem sei aus betriebstechnischen Gründen unthunlich und würde dadurch die Linie für den Durchgangsverkehr wesentlich verschlechtert. Eine Variante über Großbeuren werde zwar für den Durchgangsverkehr als die kürzeste und in den Gefällsverhältnissen günstigste Linie bezeichnet, doch müsse sie aus volkswirtschaft-

lichen Gründen deshalb, weil sie das Salemerthal nicht berühre und nur eine kleine Bevölkerungszahl in ihr Gebiet einschließe, außer Betracht bleiben. Die Thallinie berühre acht Gemeinden mit 5000 Einwohnern und seien deren Baukosten auf 6 585 000 M. berechnet. Der kleinste Krümmungshalbmesser betrage 300 m, die größte Steigung 1 : 105; die Bahnlänge betrage von Ueberlingen bis zur Landesgrenze 27,2 km, bis nach Friedrichshafen 33,4 km.

Nach diesen Angaben seien die beiden Linien, die Seelinie und die Thallinie, vom technischen Standpunkt aus betrachtet, ziemlich gleichwertig, indem weder die Längen- und Steigungsverhältnisse, noch die Höhe der Baukosten einen erheblichen Unterschied aufweisen, so daß unter diesen Umständen die Entscheidung für die eine oder andere Bahnrichtung ohne Rücksicht auf die technischen Verhältnisse lediglich nach dem Gewicht der volks- und verkehrswirtschaftlichen Momente zu treffen sei, und müsse an dem Grundgedanken festgehalten werden, daß die Bahn vor Allem den lokalen Verkehrsbedürfnissen des badischen Bodenseegebietes in thunlichst ausgiebiger Weise dienen und Gane ausschließen und dem Verkehr zugänglich machen solle, die jetzt wegen ihrer entfernten Lage vom Eisenbahnetz im Abgang ihrer Produkte gegen andere, günstiger gelegene Gegenden zurückstehen müßten.

Von diesem Gesichtspunkt ausgehend, könne nach Ansicht der Großh. Regierung kein Zweifel darüber bestehen, daß die Thallinie vor der Seelinie den Vorzug verdiene. Derselbe erlaube dem Verkehr ein Gebiet, das sehr fruchtbar und gut bevölkert sei, und würden in diesem Verkehrsgebiet eine größere Anzahl Gemeinden mit über 10 000 Einwohnern fallen; auch hätten 43 Gemeinden für die Ausführung der Thallinie bei der Großh. Regierung Bittschriften eingereicht. Andererseits befänden von denjenigen acht Gemeinden, welche für die Seelinie bei der Großh. Regierung vorstellig geworden seien, die Orte Meersburg, Hagnau und Immenstaad schon lange das Verkehrsmittel der Bodenseedampfschiffahrt, das, wenn es auch nicht so vollkommen sei wie die Eisenbahn, bisher für die Verkehrsbedürfnisse dieser Orte ausreißend gewesen sei und dies auch künftig bleiben werde, da nicht beabsichtigt sei, nach Erbauung der Thalbahn die Dampfschiffahrt einzuschränken, und sei für den lokalen Verkehr zwischen Konstanz und der neuen Bahn besondere Dampfbootverbindungen vorgesehen. Da die Hauptlinie wegen ihrer Höhenlage den Hafen von Unteruhldingen nicht berühren könne, sei die Herstellung einer besonderen Abzweiglinie von Oberuhldingen nach dem Hafen erforderlich, der bau- und betriebstechnische Schwierigkeiten nicht entgegenständen und für welche ein Bauaufwand von 300 000 M. veranschlagt sei.

Ferner werde deshalb, weil Rücksichten auf den durchgehenden Verkehr eine weitere Einbiegung der Thallinie gegen Salem nicht gestattet, und um dem nördlichen Theil des Salemerthales, der einen verhältnismäßig dichtbevölkerten und fruchtbaren Landstrich bilde, die Wohlthaten einer guten Verkehrsverbindung ebenfalls zuzuwenden, sowie um eine Erleichterung des Verkehrs des beliebten Luftkurorts Heiligenberg zu ermöglichen, vorgeschlagen, von der Station Nimmehausen eine normalspurige Nebenbahn abzuzweigen, welche über Stefansfeld und Weisdorf bis Fridingen führe. Diese Seitenbahn würde eine Länge von beiläufig acht Kilometer erhalten und einen Bauaufwand von rund 1 000 000 M. erfordern.

Die Gesetzesbegründung hebe hervor, daß die Großh. Regierung glaube, mit diesen Vorschlägen, die den Wünschen des überwiegenden Theiles der Bevölkerung entgegenkämen, die Verkehrsbedürfnisse des Bodenseegebietes in der Hauptsache vorerst befriedigen zu können.

Bezüglich der zu erwartenden Ertragsergebnisse dieser Bahn sei in der Begründung zum Gesetzesentwurf eine Voranschätzung nicht versucht, da sich eine solche mit Anspruch auf Zuverlässigkeit nicht anstellen lasse. Es werde jedoch die Ansicht ausgesprochen, daß die Herstellung der Bahn im Allgemeinen einen Aufschwung des Verkehrs auf dem nördlichen Bodenseegebiet zur Folge haben werde und daß nach Fertigstellung der Bahn bis Lindau sich auf derselben mit der Zeit ein durchgehender Personen- und Güterverkehr entwickeln könne, der jedoch nach den gemachten Ausführungen von mancherlei Faktoren günstig oder ungünstig beeinflusst werden könne, was wohl eine Vorausbeurteilung der Ertragsergebnisse erschwert haben werde. Doch werde wegen dem zu erwartenden Lokalverkehr vergleichsweise auf das Betriebsergebnis der Bahnstrecke Stahringen—Ueberlingen pro 1896 hingewiesen, bei welchem die Einnahmen die Betriebsausgaben nicht gebedt haben; auch stehe eine Verzinsung des Baukapitals in weiter Ferne. Für die neu zu erbauende Linie sei aber, so lange sie nur dem Lokalverkehr diene, ein günstigeres finanzielles Ergebnis auch nicht zu erwarten und erst dann Aussicht auf einen Ausgleich der Betriebsausgaben durch die Einnahmen und auf vielleicht eine kleine Rente des Anlagekapitals vorhanden, wenn die Gürtelbahn durchgeführt und ein Durchgangsverkehr zur Entwicklung gelangt sein werde.

Schließlich werde in der Regierungsbegründung noch die Art der Erwerbung des Bahngeländes, sowie die Beschaffung der nötigen Mittel hierfür näher besprochen. Danach soll den beteiligten Gemeinden die Aufgabe zufallen, das zur Bahnanlage erforderliche Gelände zu erwerben, da sie in der Lage seien, dieses Geschäft leichter und billiger durchzuführen, als die Staatsverwaltung. Andererseits sollen diese Gemeinden im Hinblick auf die aus der Bahnerstellung zu erwartenden Vorteile, wie dies auch bei anderen Bahnbauten geschieht, nach Verhältnis ihres Interesses und ihrer

ökonomischen Leistungsfähigkeit zur Beteiligung an den Baukosten beigezogen werden. Als beteiligt sollen nach dem Gesetzentwurf alle Gemeinden angesehen werden, welche nicht weiter als 4 km von der Bahn entfernt liegen. Welche Gemeinden im vorliegenden Falle als mitbeteiligt anzusehen sind, sei erst zu bestimmen, wenn die Zugrichtung der Bahn genau feststehe.

Die Grunderwerbungskosten stellten sich nach einer vorläufigen summarischen Einschätzung auf 1 119 500 M., und sei es ohne Prüfung der ökonomischen Verhältnisse für sich klar, daß die beteiligten Gemeinden diese hohe Summe nicht aus eigener Kraft aufbringen könnten, und sei daher die Beteiligung der Eisenbahnverwaltung an den Kosten des Geländeerwerbs unabweisbar. In welchem Umfang diese Beteiligung statzufinden habe, könne erst nach genauer Ausarbeitung des Projektes und Feststellung der Zuglinie bestimmt werden, und werde es der Großh. Regierung erst nach Fertigstellung der Vorarbeiten möglich sein, über die Höhe des zu gewährenden Zuschusses Entscheidung zu treffen. Dies würde nach eingehender Prüfung der ökonomischen Verhältnisse dieser Gemeinden im Benehmen mit der Gemeindeaufsichtsbehörde geschehen und auf die Leistungsfähigkeit der Gemeinden gebührende Rücksicht genommen werden. Der Zuschuß solle in einer festen Summe oder in einer Quote der abgeschägten Grunderwerbungsarbeiten bewilligt werden, wogegen die Gesamtheit der Gemeinden die Verpflichtung eingegangen hätte, gegen Verabfolgung des Staatszuschusses das erforderliche Gelände der Eisenbahnverwaltung kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Die Verteilung des den Gemeinden zur Last bleibenden Geländekostenanteils unter sich könne der freien Vereinbarung unter denselben überlassen werden.

Der zur Berathung gestellte Staatsvertrag zwischen Baden und Württemberg, abgeschlossen am 11. November 1887 in Stuttgart, bezwecke die Herstellung einer Verbindungsbahn von Ueberlingen nach Friedrichshafen und damit die Vollenbung der langerstrebten Bodenseegürtelbahn.

Der Staatsvertrag umfasse 12 Artikel und sehe die Erstellung dieser Verbindungsbahn als eingleisige Hauptbahn vor. Der Bau und Betrieb werde von jedem der beiden Staaten auf eigene Rechnung übernommen und soll die Bahn innerhalb sechs Jahren in betriebsfähigem Zustand hergestellt werden.

Der Betrieb der Bahn zwischen Friedrichshafen und Ueberlingen und Markdorf soll unter Wegfall einer Wechselstation an der Landesgrenze ein einheitlicher werden.

Die Vereinbarung über die Besorgung des Fahrdienstes auf der ganzen Strecke und des Dienstes auf der Anschlußstation bleibe den beiderseitigen Eisenbahnverwaltungen überlassen und sei nach der Erläuterung zur Regierungsvorlage in Aussicht genommen, die Betriebsführung zunächst der badischen Eisenbahnverwaltung zu überlassen. Im Artikel 10 des Staatsvertrages sei sodann bestimmt, daß für den Fall die Bahn auf badischer Seite über Markdorf geführt werde, die Großh. Regierung den späteren Anschluß einer von Ravensburg ausgehenden normal- oder normalspurigen Bahn in Markdorf gestattet, vorbehaltlich der hierüber zu treffenden Vereinbarungen. Die übrigen Bestimmungen dieses Staatsvertrages regeln die Landeshoheitsrechte und die bahn- und betriebstechnische Aufsicht auf diesem Bahngelände, die Festsetzung der Fahrpläne und Tarife, und ordnen die Post- und Telegraphenverhältnisse für diese Bahn, wie solches auch bei früheren Staatsverträgen üblich war.

Infolge der beiden Regierungsvorlagen seien dem Hohen Hause eine große Anzahl Denkschriften und Petitionen zugegangen, und zwar:

1. Petitionen im Sinne der Zustimmung zur Regierungsvorlage.

Das Eisenbahnamt für die Thallinie ersuche, dem von der Großh. Regierung vorgelegten Gesetzesentwurf wegen Fortsetzung der Bodenseebahn zuzustimmen. Das gleiche Ansuchen stelle namens 21 Ortsvereinen mit 1100 Mitgliedern der beauftragte Bezirksvorstand des Badischen Bauernvereins, unter besonderer Hervorhebung der Zustimmung zu allen Theilen der Vorlage, namentlich auch zu der Zweigbahn Nimmehausen—Fridingen.

2. Petition der Gemeinde Unteruhldingen.

Diese Gemeinde richte ihre Bitte dahin, daß in erster Reihe eine reine Seelinie und erst in zweiter Reihe eine Nebenbahn ab Unteruhldingen durch's Thal in's Auge gefaßt werden möchte. Auch sei Unteruhldingen der natürliche Ausgangspunkt für die Thallinie und könnten die Thalbewohner in kürzester gerader Linie die Stadt Konstanz, den wirtschaftlichen Mittelpunkt des östlichen badischen Oberlandes, erreichen.

3. Denkschriften und Petitionen für die Seelinie.

Zunächst sei eine Anzahl Petitionen eingelaufen von den für eine Seelinie nächstbeteiligten Gemeinden Meersburg, Hagnau und Immenstaad nebst ihren Nachbargemeinden Daisendorf, Baitenhäusen, Schiggendorf, Riedelsweiler, Stetten und Kippenhäusen, sowie von den Winzervereinen Meersburg, Hagnau und Immenstaad, ferner eine Vorstellung des Robert Räuber in Hagnau. Diese Zuschriften bezwecken, dem Hohen Hause die Erstellung der Seelinie nahezu legen. Dabei werde in verschiedenen Petitionen, insbesondere auch in jener der Stadt Meersburg, neben der Erbauung der Seelinie bis Friedrichshafen, die Herstellung einer Zweigbahn ab Uhlbingen durch's Salemerthal nach Markdorf empfohlen und die ausdrückliche Bitte ausgesprochen, daß die Thallinie nicht vor der Seelinie oder gar allein zur Ausführung gelange. Auch werde darauf hingewiesen, daß die Hebung der wirtschaftlichen Lage jener

Gemeinden durch eine Eisenbahn, die ihren landwirtschaftlichen Produkten, insbesondere dem Weine, bessere Absatzgebiete verschaffe, für sie eine Lebensfrage sei, und daß die Erstellung der Thalbahn allein, oder vor der Seebahn, Meersburg mit den benachbarten Oberseeburggemeinden in ihrer Existenz schwer schädige, indem ihnen dadurch auch der bisherige Verkehr teilweise entzogen werde. Schließlich werde noch in einigen dieser Petitionen dem Wunsch Ausdruck verliehen, daß auch nach Erstellung der geplanten Eisenbahnlücken der Dampfbootverkehr im bisherigen Umfang aufrecht erhalten bleibe.

Von der Handelskammer für den Kreis Konstanz seien dem Hohen Hause zwei Denkschriften zugegangen. In der erst eingelaufenen vom 20. November 1897 werde unter näherer Darlegung der Ansicht der Handelskammer, zum Ausgleich der Interessen der einzelnen Gebietsteile, von derselben empfohlen, einerseits mit Rücksicht auf den Durchgangsverkehr, sowie auf die Seeseufergemeinden die Seelinie Ueberlingen—Meersburg—Friedrichshafen, und zugleich im Interesse der Bewohner des Salemerthales und der Stadt Markdorf eine Zweigbahn ab Unteruhldingen zu erbauen; letzteres liege auch im Interesse der Stadt Konstanz, da die Zweigbahn von da aus leicht erreicht werden könne und Unteruhldingen den natürlichen Ausgangspunkt des Salemerthales bilde. Ebenso trete die Handelskammer für die Beibehaltung des Dampfbootverkehrs im bisherigen Umfang auch nach Erstellung der geplanten Eisenbahnverbindungen ein. In ihrer zweiten Eingabe vom 7. Dezember 1897 wiederhole dieselbe, indem sie zugleich unter näherer Ausführung ihrer Anschauung dem inzwischen von der Großh. Regierung vorgelegten Gesetzesentwurf ihre Billigung versage, ihn oben niedergelegten Vorschlag der Herstellung der Seelinie mit Zweigbahn in's Salemerthal und nach Markdorf.

Auch der Stadtrath von Konstanz habe sich in einer Denkschrift an die Zweite Kammer gewandt, um seine Bedenken gegen den Gesetzesentwurf darzulegen. Nach derselben vollende der Ausbau der Bodenseebahn die Isolierung der Stadt Konstanz; wenn der Stadtrath, wie er sich ausspreche, nicht im Einverständnis mit allen Interessenten, vorbeugende Schritte zur Verhinderung der Eisenbahnlücke von Ueberlingen nach Friedrichshafen nicht unternommen habe, so sei solches deshalb gefahrlos, weil er nicht verkenne, daß rein lokale Interessen einem größeren Werke von internationaler Verkehrsbedeutung weichen müßten. Dagegen sei er der Großh. Regierung gewesen, daß diese Frage so gelöst werde, daß der Verkehr der Bodenseebahn unter sich und dem Hinterlande erhalten und dem Salemerthal die mit vollem Recht angeforderte Bahnverbindung mit den Seehafenplätzen und insbesondere mit der Stadt Konstanz, der Hauptstadt des Seekreises, bringen werde. Diese Lösung habe der Gesetzesentwurf nicht gebracht, vielmehr müsse der Stadtrath darin eine schwere Gefährdung der Verkehrsinteressen der Stadt erkennen und die Großh. Regierung und die hohen Landesstände mit aller Dringlichkeit ersuchen, die Vorlage in der eingebrachten Form nicht zum Gesetze zu erheben. Der Stadtrath von Konstanz gehe mit der Petition der Handelskammer Konstanz und deren Begründung vollkommen einig und gebe der Ansicht Ausdruck, daß manche der in seinen weiteren Darlegungen erwähnten Mängel vermieden würden, wenn die Bahnlücken nach dem Vorschlag der Handelskammer ausgebaut würden.

Außerdem sei im Namen von etwa 400 Gewerbetreibenden und sonstigen selbständigen Einwohnern der Stadt Konstanz eine Eingabe an die Zweite Kammer eingelaufen wegen Führung der Bodenseebahn über Meersburg nach Friedrichshafen nebst einer den speziellen Bedürfnissen des Salemer Thales angepaßten Zweiglinie vom Uhlbinger Hafen nach Markdorf.

Diese Eingabe schließt sich in ihren Ausführungen den Bedenken des Stadtraths und der Handelskammer an und hebe besonders hervor, daß die Annahme des Regierungsvorschlags eine ungeheure Schädigung der Geschäftswelt von Konstanz bedeute, da dessen Bewohnern des Bezirks Ueberlingen beständen in Konstanz vielfache Geschäftsbeziehungen, welche durch die projektirte Bahnführung vielfach abgeschnitten würden.

Eine Petition der Gemeinde Allmannsdorf trete für die Fortsetzung der geplanten Uferbahn von Uhlbingen über Meersburg, Hagnau und Immenstaad, sowie für eine möglichst enge und rasche Verbindung der beiderseitigen Seeseufer durch den Dampfbootverkehr ein.

4. Petitionen für Fortsetzung der Bahnlinie Rimmenhausen—Fridingen nach Stodach bezw. Engen.

Nachdem zuerst von einer Anzahl Gemeinden des Dwingen- und des Salemer-Thales eine gleichlautende Erklärung eingekommen war, daß sie an der altersher angestrebten Bahnverbindung Stodach—Dwingen—Markdorf festhalten und die recht baldige Erstellung derselben wünschen, seien dem Hohen Hause eine Reihe gleichlautender Petitionen eingereicht worden, in welchen bezüglich der Fortsetzung der im Gesetzesentwurf, die Bodenseebahn betreffend, vorgesehene Seitenlinie Rimmenhausen—Fridingen nachfolgende Bitte ausgesprochen werde:

»Der Gemeinderath hält die Fortsetzung dieser letzten Bahn über Dwingen, Stodach, Nenzingen nach Engen für die den Verkehrsbedürfnissen unserer Gemeinden am meisten entsprechende Bahnverbindung und bittet daher, Hohe Kammer wolle sich für die Fortsetzung der Bahn von Fridingen nach Stodach und bei der späteren Verbindung mit der Schwarzwaldbahn für die Fortsetzung von Stodach über Nenzingen nach Engen, diese von unsern Gemeinden seit Jahrzehnten erstrebte Bahnverbindung, entscheiden.«

Diese gedruckte Petition haben unterzeichnet die Gemeinderäthe von Villafingen, Bounsdorf, Eigeltingen, Gallmannsweiler, Göggingen, Heheln, Herdwangen, Heudorf, Hindelwangen, Hohenbodman, Hoppetenzell, Maßspüren i. Hg., Maßspüren i. Thal, Remmingen, Neßkirch, Nühlingen, Münchhof, Nenzingen, Neßelwangen, Orsingen, Dwingen, Reuthe, Raithaslach, Roggenwies, Sauborf, Stodach, Schwarzenreuthe, Wasser, Weildorf, Winterspüren, Zigenhausen und Zojnegg.

Die Gemeinderäthe von Ach und Engen geben sodann in gleichlautend gehaltenen Bittschriften dem Wunsche um Fortsetzung der Fridinger Linie über Stodach nach Engen Ausdruck; die aufgesehene Reihe umfasse fast alle nicht unmittelbar am See gelegenen Gemeinden zwischen Markdorf und Engen nebst den an der Bahnlinie Stodach—Neßkirch gelegenen Gemeinden.

Die Kommission habe diese ihr zur Berathung übergebenen Vorlagen und Einläufe einer eingehenden Prüfung unterzogen und war sich hiebei der großen Tragweite, die die Entscheidung über den Ausbau der Bodenseebahn sowohl für jene Landestheile, als auch für das allgemeine Landesinteresse hat, wohl bewußt. Dabei sei sie bemüht gewesen, die Vor- und Nachteile der verschiedenen Bahnprojekte und Vorschläge gewissenhaft abzuwägen und einen Weg zu empfehlen, auf welchem den berechtigten Wünschen der dortigen Bevölkerung und den allgemeinen Verkehrsinteressen am zweckdienlichsten entsprochen werden könne. Zur richtigen Beurtheilung der Sachlage habe die Kommission die Großh. Regierung wiederholt in einer Reihe eingehender Fragen um nähere Auskunft gebeten, die theils in ausführlichen schriftlichen Aeußerungen, theils durch mündliche Erörterungen beim Zusammenritt mit den Großh. Regierungsvertretern ihre Antwort gefunden haben.

Die Hauptfrage liege nach Ansicht der Kommission darin, nach welcher Richtung die Bodenseebahn auf dem badischen Gebiet ausgebaut werden soll. Auch der Staatsvertrag mit Württemberg, der diese Bahnverbindung bezwecke, behalte die Lösung dieser Frage mit Recht unserer Gesetzgebung allein vor. Die Entscheidung, ob Seelinie, ob Thallinie, werde für uns allerdings insofern erschwert, als die Bevölkerung der Landschaft über die Zugrichtung, je nach der Lage der Ortschaften, in zwei Lager getheilt sei und von der Wahl der Linienführung eine Förderung oder Schädigung ihrer wirtschaftlichen Interessen erwarte.

Wie aus der Regierungsbegründung zum Gesetzesentwurf ersichtlich, seien nach den Vorarbeiten die beiden Linienführungen in technischer Beziehung ziemlich gleichwerthig befunden und habe die Großh. Regierung unter Darlegung der volkswirtschaftlichen Verhältnisse der Thallinie den Vorzug gegeben und demgemäß im Gesetzesentwurf die Linienführung von Ueberlingen über Markdorf vorgeschlagen. Auch die Kommission glaube in ihrer großen Mehrheit diesem Vorschlag beitreten zu sollen, indem sie den von der Großh. Regierung in der Gesetzesbegründung ausgesprochenen Ansichten vollständig beipflichte. Auch sie sei der Ansicht, daß die neuerrichtete Bahn vor allem den lokalen Bedürfnissen der Landschaft Rechnung tragen solle, daß die Hebung der wirtschaftlichen Interessen des fruchtbaren Salemerthales durch Schaffung eines besseren Absatzes seiner Produkte durch eine Eisenbahn für jene Gegend eine Lebensfrage geworden, und daß die Bahn deshalb, weil sie weder in ihrer Betriebssicherheit, noch in den Anlagekosten hinter der Seelinie zurückstehe, andererseits aber einer größeren Bevölkerungszahl, die jetzt vom Verkehr völlig abgeschnitten sei, die Wohlthat dieses modernen Verkehrsmittels bringen werde, durch das Salemerthal und über Markdorf geführt werden solle.

Die Kommission ließ sich von dem Gedanken leiten, daß die für eine Seelinie in Betracht kommenden Gemeinden in dem Dampfbootverkehr einen theilweisen Ersatz für die Eisenbahn schon längst besitzen, der geeignet sei, in sehr erheblichem Grade den Verkehrsbedürfnissen dieser Orte zu befriedigen und damit deren wirtschaftliche Interessen zu fördern. Auch habe die Großh. Regierung nach der Gesetzesbegründung in Aussicht gestellt, den Dampfbootverkehr nach Erstellung der Thalbahn nicht einzuschränken und zur Vermittlung des lokalen Verkehrs zwischen der neuen Bahn und der Stadt Konstanz besondere Fahrten zwischen Konstanz und Uhlbingen über Meersburg einzulegen. Die Kommission spreche die Erwartung aus, daß diese Verkehrsrichtungen den Ufergemeinden erhalten und, soweit vorgehoben, verbessert werden.

Was sodann die in den Petitionen zu Gunsten der Seelinie ausgesprochenen Befürchtungen betreffe, daß mit der Durchführung der Bodenseebahn über Markdorf die Uferorte den bisherigen Verkehr verlieren würden und einer schweren Schädigung entgegenstünden, so werde solches nach Ansicht der Kommission bei weitem nicht in dem Maße eintreten, wie hier befürchtet werde. Vor allem werde der Personenverkehr, insofern er sich aus dem Touristenverkehr ergibt, durch die Thalbahn keine Einbuße erleiden, da die Wasserfahrt auf den schönen und vorzüglich eingerichteten Dampfbooten auf das reisende Publikum ihren besonderen Reiz allezeit ausübe. Der Fremdenverkehr der Stadt Konstanz wird ihr daher vor wie nachher verbleiben.

Was sodann den Lokalverkehr anbelange, so werde durch die Dampfbooteinrichtung sowie durch den von der Großh. Regierung auf Befragen der Budgetkommission in Aussicht gestellten durchgehenden Betrieb auf der Seitenbahn von Fridingen nach Unteruhldingen Vorsorge getroffen werden, daß auch hier der bisherige Verkehr der Bewohner des Salemerthales mit der Stadt Konstanz mögliche Förderung erfahren werde.

Wenn aber von Seiten der Vertretung der Stadt Konstanz die Befürchtung ausgesprochen werde, daß mit der Vollendung der Bodenseebahn die Isolierung der Stadt vollendet werde, so sei dem entgegenzuhalten, daß Konstanz mit seinen vielen Staatsstellen und seinem thätigen Handels- und Gewerbestand wohl in der Lage sei, auch fernerhin für die Bewohner jenes Landestheiles ein geschäftlicher Centralpunkt zu sein und zu bleiben; überdies sei Konstanz mit seinem badischen Heimathland schon längst durch Bahn- und Dampfbootverkehr verbunden, auch müßten daselbst zwei Schweizerbahnen ein, die der Stadt gewiß auch Vorteile gebracht haben werden.

Beachtenswerther erschienen dagegen die Bedenken, welche die Stadt Meersburg in ihrer Petition wegen des zu erwartenden Verlustes des bisherigen Geschäftsverkehrs niedergelegt habe, da die vorgeschlagene Thallinie in einer solchen Entfernung hinter Meersburg durchziehe, daß zwar die Stadt für sich davon wenig Vorteile erwarten könne, dagegen die zwischen der Stadt und der neuen Bahnlinie gelegenen Orte

ihre Verkehrsbeziehungen nach der bequemeren und billigeren Eisenbahn hin suchen werden. Meersburg habe seither mit den hier in Betracht kommenden Gemeinden einen geschäftlichen Verkehr und haben diese Ortschaften bis jetzt ihren Marktverkehr größtentheils über Meersburg nach dem See unterhalten, so daß eine Verschiebung des Geschäftsverkehrs dieser Gemeinden für die Stadt Meersburg inmerhin einige Nachteile bringen könne.

Dabei lasse sich nicht verkennen, daß eine derartige Benachteiligung einer kleinen Stadt wie Meersburg, die sich aus eigener Kraft nicht, wie ein größerer Geschäftspfad, so leicht helfen könne, ihre Bedenken habe. In den Kreis der Erwägungen wurde auch noch genommen, daß Meersburg — ein historischer Platz jener Landschaft — nach und nach eine Reihe von Staatsstellen, welche den Geschäftsverkehr zu heben geeignet waren, verloren habe und daß daher eine weitere Beeinträchtigung dieses Platzes thunlichst vermieden werden sollte, sowie daß eine Bahnverbindung nach Meersburg auch geeignet erscheine, die Wünsche der Stadt Konstanz mehr zu befriedigen, da ihre dadurch die jenseitige Bahnverbindung nähergerückt würde.

Auf eine gestellte schriftliche Anfrage der Budgetkommission, ob es angängig sei, die Endstation der geplanten Hafenbahn von Ober- nach Unteruhldingen gegen die Stadt Meersburg hinzulegen, habe zwar die Großh. Regierung eine solche Verlegung der Hafenbahn aus betriebstechnischen Gründen als unthunlich bezeichnet; sie habe aber in dankenswerther Weise dem Antrag der Kommission, es solle nach Fertigstellung der im Gesetzesentwurf vorgesehene Linien die Erstellung einer Bahnverbindung zwischen Uhlbingen und Meersburg in Angriff genommen werden, ihre Zustimmung erteilt.

Der Gemeinderath der Stadt Meersburg habe infolge des Bekanntwerdens dieses Resolutionsvorschlags an das Hohe Haus eine Zuschrift gelangen lassen, mit welcher derselbe einerseits die inzwischen eingelaufene zweite Petition vom 14. Dezember 1897 abändert und andererseits mit dem Ausdruck der Befriedigung und des Dankes um Annahme dieser Resolution und um thunlichst gleichzeitige Betriebseröffnung dieser Verbindungsbahn mit der Thalbahn bittet. Die Kommission glaube jedoch auf der Resolution beharren zu sollen.

Schließlich sei aus der Kommission heraus an die Großh. Regierung die Anfrage gestellt worden, ob es angängig sei, für den Lokalverkehr auf der Dampfbootlinie Konstanz—Meersburg—Uhlbingen—Immenstaad eine Ermäßigung der Personen- und Gütertarife eintreten zu lassen. Die Großh. Regierung konnte aber nach ihren Mittheilungen in der Kommissionsitzung eine solche Erleichterung vorläufig nicht in Aussicht stellen, da sie an die Vereinbarungen mit den anderen Dampfbootverwaltungen gebunden sei; sie habe aber zugesagt, diese Angelegenheit für gelegentliche spätere Tarifverhandlungen im Auge behalten zu wollen.

Nachdem die Fortsetzung der Bodenseebahn als Thallinie innerhalb der Kommission zur Entscheidung gebracht war, galt es, die im Gesetzesentwurf von der Großh. Regierung vorgeschlagene Linienrichtung sammt den in der Gesetzesbegründung aufgeführten Varianten für die Hauptlinie, sowie auch die geplanten Seitenlinien einer näheren Prüfung zu unterziehen. Hierüber wurde zur Klarstellung der Sachlage der Großh. Regierung eine Anzahl von Fragen unterbreitet, die sich theils auf die Linienführung der Strecke Ueberlingen—Markdorf, theils auf die Fortsetzung der Linie Rimmenhausen—Fridingen nach Stodach, theils auf den zukünftigen Anschluß der neuen Bahn an die Schwarzwaldbahn zur Gewinnung des Durchgangsverkehrs bezogen haben.

Was die Bahnstrecke Ueberlingen—Markdorf anbelange, so halte die Großh. Regierung die nähergelegene der Linie nach Stefansfeld nicht ausführbar, da solches eine Verlängerung der Bahn um drei Kilometer und eine Verschlechterung derselben für den Durchgangsverkehr verursachen würde, wobei der für den allgemeinen Verkehr sich ergebende Nachtheil viel höher anzuschlagen wäre, als der Vortheil, der der Gemeinde Stefansfeld durch die nähergelegene der Linie erwachsen würde, und habe sich die Großh. Regierung eben deshalb, weil der Bogen der Hauptlinie in nordöstlicher Richtung nicht vergrößert werden könne, entschlossen, den Vorschlag zu machen, schon jetzt eine Seitenbahn bis Fridingen zu bauen.

Bezüglich der Frage, ob diese Linie wegen des Durchgangsverkehrs nicht auf dem kürzesten Weg über Grabsbeuren und in diesem Fall die Seitenlinie in's Salemerthal von Unteruhldingen nach Fridingen geleitet werden könne, erkläre die Großh. Regierung, daß ihr dies Projekt nicht annehmbar erscheine, da, abgesehen davon, daß die Erbauung von zwei getrennten Linien von Uhlbingen aus eine wesentliche Erhöhung der Baukosten zur Folge haben würde, das Projekt für den Verkehr des Salemer Thales höchst nachtheilig wäre, indem derselbe zwischen dem östlichen Theil (Markdorf) und dem westlichen (Salem) den großen Umweg über Uhlbingen machen müßte.

Wegen der Leitung des Durchgangsverkehrs und wegen eines später zu erhellenden Anschlusses der geplanten Bahnlinie an die badische Schwarzwaldbahn habe die Großh. Regierung abgelehnt, schon jetzt Stellung zu nehmen, da es sich jetzt noch nicht übersehen lasse, ob der Durchgangsverkehr auf der Bodenseebahn eine so große Entwicklung nehmen wird, daß sich die Aufwendung so großer Kosten, wie ein solcher Anschluß sie verursachen würde, rechtfertigen lasse; dagegen habe der Herr Regierungsvertreter in der Kommissionsitzung erklärt, daß der jetzt zur Berathung stehende Gesetzesentwurf keiner Durchgangslinie präjudizire.

Die Kommission verkenne die Schwierigkeit nicht, welche bei der Projektirung der langersehnten Eisenbahnverbindung für dieses Gebiet in dem Umfange, daß hier lokalwirtschaftliche Interessen und jene des durchgehenden Verkehrs in Betracht kommen, liege, sie theile aber in ihrer großen Mehrheit

die Ansicht, daß die Groß. Regierung mit diesen Vorlagen einen Weg vorgeschlagen habe, der geeignet sei, die berechtigten Wünsche des größten Theiles jener Landesgegend in sachgemäßer Weise zur Erfüllung zu bringen, wofür auch die eingelaufenen zahlreichen zustimmenden Petitionen am deutlichsten sprechen. Es werde mit Bewilligung dieser Vorschläge ein Gebiet dem allgemeinen Verkehr erschlossen, das der Wohlfahrt der Eisenbahn lange entbehren mußte und das durch die Hebung seines Absatzgebietes auch in wirtschaftlicher Beziehung gefördert werde, es werde besonders noch in den vorgeschlagenen Seitenbahnen der Förderung dieser Bestrebungen ein wesentlicher Voranschub geleistet werden.

Die Kommission könne aber weder im Hinblick auf die damit zu erzielenden großen Nachteile für den Durchgangsverkehr einer Verschiebung der Hauptlinie gegen Stefansfeld das Wort reden, noch glaube sie die Umlegung dieser Linie über Grabbeuren befürworten zu können, da wegen der dadurch bedingten Verlegung des Ausgangspunktes der Fricdinger Seitenlinie nach Uhlbingen für die Bewohner des östlichen und westlichen Saalethales, und nach dem weiteren Ausbau dieser Seitenbahn auch für jene des Dwingertales, große Verkehrserschwerungen entstehen würden, welche eine Schädigung durch Zeitverlust und höhere Fahrkosten im Gefolge haben würden. Gegen die Ausführung des letzten Projektes sprechen aber auch noch die dadurch entstehenden größeren Baukosten.

Dagegen halte die Kommission die geplante Verbindung der neuen Bahnlücken mit dem See, bei dem in Aussicht genommenen durchgehenden Betrieb auf der Linie Fricdingen—Unteruhlingen als empfehlenswerth, da damit für die Bewohner des ganzen Bodenseegebietes eine weitere Verkehrserschwerung geschaffen werde, die noch durch einen geeigneten Anschluß der Stadt Meersburg eine weitere Vervollständigung erfahren erblide.

Ebenso erblide die Kommission in dem Vorschlage der geplanten Seitenbahn von Wimmernhausen nach Fricdingen, womit das hintere Saalethal noch besser erschlossen und dem herrlich gelegenen Luftort Heiligenberg Aussicht auf namhafte Hebung des Fremdenverkehrs eröffnet werde, eine wesentliche Förderung der Landesinteressen, und werde diese Linienführung in jenen Gemeinden, welche dadurch dem Schienenverkehr nahegerückt werden, große Befriedigung hervorrufen.

Letzteres treffe aber nach Ansicht der Kommission für die Gemeinden jener Gegend, welche nördlich des Bodensees zwischen dem Saalethal und der Bahnlinie Stodach—Meßkirch gelegen sind, nämlich für die Gemeinden des Dwingertales, nicht zu. Auch sie erwarten schon lange den Zeitpunkt, wo es ihnen vergönnt sein werde, dem Schienenwege angeschlossen zu werden, um die Vorteile dieses Verkehrsmittels zur Hebung ihrer wirtschaftlichen Lage ausnützen zu können. Verhältnismäßig dicht bevölkert und produktionsfähig durch geeignete Obstfelder und namhaften Waldbestand, entbehre diese Landschaft noch immer der günstigeren Absatzgebiete, weßhalb für sie sowohl eine Eisenbahnverbindung nach dem Marktplatz Stodach und dessen Schienenverbindungen, wie gegen Markdorf—Friedrichshafen und nach den Seeufergemeinden von volkwirtschaftlicher Bedeutung wäre.

Auch die Stadt Stodach, welche in dem Anschluß der Bodenseebahn an die Linie Adolfszell—Meßkirch bei Stahringen eine wesentliche Beeinträchtigung ihrer Interessen erfährt und sich zur Hebung ihrer wirtschaftlichen Lage um eine Schienenverbindung mit der Bodenseebahn durch das ihr nahe gelegene Dwingert Thal bis Markdorf längst bewerbt, könne in der vorliegenden Gesetzesvorlage keine genügende Befriedigung ihrer Wünsche finden.

Wiederholt seien diese Gemeinden um Gewährung einer Bahnverbindung bei den hohen Landständen vorstellig geworden; ihnen sei erstmals wieder durch den jetzigen Vorschlag einer Seitenbahn von der projektierten Bodenseebahn über Salem bis Fricdingen die Erfüllung ihres Wunsches näher gerückt worden. Es war die Kommission in ihrer großen Mehrheit der Ansicht, daß die Befriedigung dieses Wunsches bei der jetzigen Vorlage zum Austrag gebracht werden sollte, da derselbe auf Berechtigung Anspruch erheben könne.

Die Groß. Regierung habe zwar ursprünglich es abgelehnt, schon in dem jetzigen Stadium der Angelegenheit eine Infrage über den Weiterbau der Seitenlinie von Fricdingen über Dwingen nach Stodach zu machen; dieselbe habe aber schließlich in wohlwollender Weise unter Berücksichtigung der von der Kommission geltend gemachten Gründe, welche noch durch die eingelaufenen zahlreichen Petitionen jener Gemeinden unterstützt wurden, zu dem Antrag der Kommission ihre Zustimmung erteilt, womit auch dieser Landtschaft die Erfüllung ihrer Eisenbahnwünsche in bestimmter Aussicht gestellt sei.

Die Absicht der Groß. Regierung, die projektierten Bahnlücken nördlich von Stodach anzulegen, und zwar die im Gesetzesentwurf als Hauptlinie bezeichnete Strecke Ueberlingen—Landesgrenze, sowie die Hafenbahn nach den Normen für die Hauptbahnen, und die Seitenlinie nach Fricdingen nach den Bestimmungen für die Nebenbahnen, entspreche angesichts der in der Kommissionsberatung abgegebenen Erklärung der Groß. Regierung, daß die jetzt projektierten Bahnanlagen für die Verhältnisse der späteren Anschlüsse nicht präjudizieren, den jetzt gegebenen Umständen. Auch sei in dieser Beziehung noch die auf Befragen der Kommission von der Groß. Regierung gegebene Auskunft hervorzuheben, daß für den Fall später das Bedürfnis aufzutreten sollte, die Seitenbahn als Vollbahn zu betreiben, die dazu erforderlichen Einrichtungen und Ergänzungsarbeiten ohne erhebliche Kosten sehr leicht nachgeholt werden könnten, daß also durch die jetzt beabsichtigte Herstellung der Strecke Wimmernhausen—Fricdingen als Nebenbahn der Frage eines künftigen Anschlusses an die Schwarzwaldbahn nicht vorgegriffen werde.

Was die von einer großen Anzahl Petitionen angeregte Anschlußlinie Stodach—Eugen betrefte, so sei die Kommission der Ansicht, daß die Frage eines direkten Anschlusses der Bodenseebahn an die Schwarzwaldbahn, welcher die Kommission an und für sich durchaus sympathisch gegen-

überstehe, insbesondere in Bezug auf die Richtung im jetzigen Stadium der Sache als eine offene behandelt werden soll.

Die Kommission sei mit der Art des Geländeerwerkes, der den vereinigten Gemeinden überlassen bleibe, einverstanden, nur empfehle sie, daß diesen Gemeinden, welchen mit diesem Vorschlag eine schwere Aufgabe erwachse, von Seiten der Groß. Regierung durch Beigabe von Sachverständigen für den Vollzug der Geschäfte, durch Besorgung der geometrischen Arbeiten und durch Befreiung von allen Staatslasten der nötige Vorschub geleistet werde.

Mit dem Vorschlage der Groß. Regierung wegen des Bezugs dieser Gemeinden zu den Kosten des Geländeerwerkes sei die Kommission vollständig einverstanden, da dies den Grundlagen entsprechen, die seit längerer Zeit bei uns für die Anlage neuer Bahnen gelten. Auch stimme sie mit den von der Groß. Regierung auf Befragen der Kommission dargelegten Gesichtspunkten für die Verteilung dieser Kosten unter die Gemeinden überein und hege die zuversichtliche Erwartung, daß bei dem Ausmaße der Lasten auf die finanziellen Verhältnisse der einzelnen Gemeinden gebührende Rücksicht genommen wird, da es sich volkwirtschaftlich nicht empfehle, die Gemeinden durch Zuweisung solcher großen Lasten für die Eisenbahn derart zu schwächen, daß sie für ihre anderen Aufgaben nicht mehr leistungsfähig sind.

Schließlich sei noch zu erwähnen, daß die Bestimmungen des Staatsvertrags zu keinerlei Erörterungen besonderer Art gegeben haben; die Kommission sei mit demselben einverstanden. Nur die im Artikel 2 auf sechs Jahre festgesetzte Frist für die Ausführung der Verbindungsbahn habe in der Kommission Anlaß gegeben, an die Groß. Regierung eine Anfrage zu stellen, und habe dieselbe erwidert, daß beabsichtigt sei und begründete Hoffnung bestehe, die Bahn von Ueberlingen bis an die Landesgrenze im Laufe der nächsten vier Jahre zur Vollendung zu bringen, und habe auch die württembergische Regierung die Absicht, ihre Strecke in gleicher Zeit fertig zu stellen, was der Kommission insbesondere auch wegen der thunlichst baldigen Ausführung der vorgeschlagenen Anschlußlinien erwünscht erscheine.

Wenn einzelne Petitionen der Befürchtung Ausdruck gegeben haben, daß der im Staatsvertrag zugesagte Anschluß einer Bahnverbindung Markdorf—Ravensburg für unsere Landesinteressen nachtheilig werden könnte, so könne die Kommission diese Ansicht nicht theilen. Sie sehe im allgemeinen in jeder Vermehrung und Verbesserung der Verkehrswege auch eine Hebung der Verkehrsbeziehungen nach beiden Seiten und durch dieselben eine Förderung der Gesamtnutzen, und sei der Ansicht, daß in der Regel mit jeder Bahnanlage mehr oder weniger große Verkehrsverbesserungen Hand in Hand gehen, und daß solche bei der Anfrischung von Eisenbahnverbindungen mit in Kauf genommen werden müssen.

Die Kommission glaube in ihrer großen Mehrheit, in der Genehmigung der beiden Regierungsvorlagen unter gleichzeitiger Annahme der vorgeschlagenen Resolution eine befriedigende Lösung der Bodenseebahnfrage gefunden zu haben, und stelle dementsprechend den Antrag:

Das Hohe Haus wolle

1. dem Gesetzesentwurf, die Fortsetzung der Bodenseebahn von Ueberlingen an die badisch-württembergische Landesgrenze betreffend,
2. dem Staatsvertrag zwischen Baden und Württemberg vom 11. November 1897, die Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Ueberlingen nach Friedrichshafen betreffend,
3. der nachfolgenden Resolution:

»Nach Fertigstellung der im Gesetzesentwurf vorgesehene Linien soll die alsbaldige Fortsetzung der Bahnverbindung von Fricdingen über Dwingen nach Stodach, sowie die Erstellung einer Bahnverbindung zwischen Uhlbingen und Meersburg in Angriff genommen werden.«

4. die vorliegenden Denkschriften und Petitionen durch obige Beschlüsse für erledigt erklären.

Abg. H u g: Als Vertreter des Bezirks Ueberlingen erachte er es vor allem für seine Pflicht, der Groß. Regierung für die Vorlage des Gesetzesentwurfs über Fortsetzung der Eisenbahn von Ueberlingen durch das Saalethal an die badisch-württembergische Grenz seinen wärmsten Dank auszusprechen, ebenso danke er den Mitgliedern der Budgetkommission für ihre freundliche Unterstützung der Regierungsvorlage, insbesondere dem Herrn Berichterstatter, Abg. Pfefferte, für seinen vorzüglichen, klaren und gegenständlich nach allen Seiten beleuchtenden Bericht. Dankend möchte er auch des Eisenbahnkomitees für Erstellung der Thallinie Erwähnung thun und namentlich des Mannes gedenken, der sich den Bau der Thallinie zu seiner Lebensaufgabe gemacht und seine reichen Kenntnisse und Erfahrungen in den Dienst dieses Unternehmens gestellt habe. Er meine den verstorbenen Domänenrath Leiblein in Salem, der leider die Früchte seines gemeinnützigen Wirkens zu sehen nicht mehr in der Lage gewesen sei. Seit Jahrzehnten schwebte der Streit um die Thal- oder Seelinie. Dem Streit liege offenbar der Gedanke zu Grunde, daß die gleichzeitige Herstellung beider Linien nach den gegebenen Verhältnissen nicht möglich sei, daß die Dichtigkeit der Bevölkerung und die Entwicklung der Industrie nicht so beschaffen sei, daß die gleichzeitige Herstellung der beiden Linien sich lohne. In Würdigung dessen habe Groß. Regierung auf Grund eingehender Untersuchung beider Linien sich für die Thallinie entschieden. Von betriebstechnischem Standpunkt seien beide Linien, die Thallinie und die Seelinie, nahezu gleichwertig; die Seelinie sei zwar, von Ueberlingen nach Friedrichshafen gemessen, um 1,7 km kürzer, als die von der Regierung vorgeschlagene Thallinie, allein dieser Unterschied sei so geringfügig, daß er bei der Entscheidung über die beiden Linien nicht in Betracht komme. Auch der Unterschied der Baukosten sei nicht erheblich; die Baukosten für die Seelinie betragen rund 7 Millionen und für die Thallinie nur 6 1/2 Millionen. Wenn nach diesen Gesichtspunkten die beiden Linien nahezu gleichwertig seien, so fallen dagegen für die

Thallinie die volkwirtschaftlichen Erwägungen ausschlaggebend in die Waagschale. Für die Beurtheilung der volkwirtschaftlichen Bedeutung einer Bahn seien offenbar drei Gesichtspunkte maßgebend, nämlich: 1. die Bevölkerung, 2. der Umfang der Gemarkung (Anbaufläche) und 3. das Steuerkapital. Die an der Thallinie beteiligten Gemeinden haben nun eine Einwohnerzahl von 19 500 (wobei Ueberlingen eingeschlossen ist), eine Gemarkungsfläche von 28 000 ha und ein Steuerkapital von 48 Millionen Mark, während die an der Seelinie interessirten Gemeinden nur eine Bevölkerung von 4 600, eine Gemarkungsfläche von 3 168 ha und ein Steuerkapital von 8 Millionen Mark aufweisen. Die Thallinie übertriffe daher bezüglich der Bevölkerung die Seelinie um das Vierfache, bezüglich der Gemarkungsfläche um das Achtfache und bezüglich des Steuerkapitals um das Sechsfache. Das Saalethal zeichne sich überdies durch große Fruchtbarkeit und landschaftliche Schönheit aus; alle diese Momente begründen den Vorzug der Thallinie vor der Seelinie; dazu komme, daß die an der Seelinie gelegenen Orte, nämlich Meersburg, Hagau und Immenstaad sich der Dampfbootverbindung erfreuen, welche den lokalen Verkehrsbedürfnissen genügend Rechnung trage. In Meersburg landen täglich 21 Dampfboote, in Hagau und Immenstaad je neun Dampfboote, wodurch die Verkehrsbedürfnisse hinreichend befriedigt werden. Ueber die zu erwartende Rentabilität der von der Regierung vorgeschlagenen Thallinie seien keine genügenden Anhaltspunkte vorhanden; die Linie Stahringen—Ueberlingen habe seit ihrem Bestand ein Reinerträgniß nicht abgeworfen, sie habe vielmehr im Jahre 1896 einen Zuschuß von 21 000 M. erfordert. Es siehe jedoch zu erwarten, daß wenn die Bodenseebahn von Ueberlingen aus bis Bregenz vollständig ausgebaut sei, eine, wenn auch bescheidene Rente erzielt werde. Sollte aber auch in den ersten Jahren ein Reinertrag nicht erzielt werden, so würden doch die volkwirtschaftlichen Vorteile, die dem Saalethal durch Förderung des Absatzes seiner Produkte erwachsen, einen Ausgleich bieten für die mangelnde oder ungenügende Rente der Thallinie. Gegen die von der Groß. Regierung vorgeschlagene Thallinie seien nun Einwendungen gemacht und Beanstandungen erhoben worden von Salem, Meersburg und Konstanz. Der Gemeinderath von Salem habe sich darüber beschwert, daß die Hauptbahn nicht über Stefansfeld geführt werde; Stefansfeld bilde nämlich den Knotenpunkt von sechs Straßen, die Straßen von Heiligenberg, aus dem Deggenhauser Thal, von Markdorf, von Meersburg, von Ueberlingen, von Stodach treffen in Stefansfeld zusammen. Der Gedanke, daß wenn einmal eine Bahn durch das Saalethal gebaut werde, dieselbe über Stefansfeld geführt werden soll, sei daher in Fleisch und Blut der Bevölkerung daselbst übergegangen. Der Gemeinderath von Salem habe deshalb an ihn das Ansuchen gestellt, dahin zu wirken, daß die Hauptlinie in der Richtung über Stefansfeld geführt werde; er habe jedoch den Gemeinderath darauf aufmerksam gemacht, daß die Groß. Regierung die Einbeziehung von Stefansfeld in die Hauptlinie mit Rücksicht auf die technischen Schwierigkeiten und die Verschlechterung der Hauptlinie für den Durchgangsverkehr entschieden abgelehnt habe. Um die von der Hauptlinie ausgeschlossenen Gemeinden des Saalethales zu entschädigen, habe Groß. Regierung die Seitenlinie von Wimmernhausen nach Fricdingen in ihrem Gesetzesentwurf vorgesehen, und damit einen Akt des Entgegenkommens vollzogen, der nach seiner Kenntniß in der badischen Eisenbahngeschichte einzig dastehe. Städte wie Lahr und Ettenheim seien f. Bt. bei Anlage der Hauptbahn von Mannheim nach Basel unberücksichtigt geblieben und nur ihrer Energie und Opferwilligkeit sei es zu danken, daß sie in späteren Jahren eine Eisenbahnverbindung mit der Hauptbahn erhielten. Im vorliegenden Falle aber sei die Regierung entschlossen, die Wunde, die einzelnen Thalgemeinden durch Ausschluß von der Richtung der Hauptbahn geschlagen werde, sofort zu heilen, indem sie ihnen als Äquivalent eine Seitenbahn zusichere. Der Gemeinderath von Salem habe sich durch diese Vorstellungen beruhigen lassen und von weiteren, eine Aenderung der Richtung der Hauptbahn bezweckenden Schritten abgesehen. Die Stadt Meersburg habe eine Deputation hierher entsandt und Petitionen an die Zweite Kammer eingereicht, um eine Mobilisation der Regierungsvorlage herbeizuführen. Sie behaupte, daß durch die von der Regierung vorgeschlagene Thallinie ihre wirtschaftlichen Existenzbedingungen aufs schwerste gefährdet, ja ihr wirtschaftlicher Ruin befürchtet sei. In diesem Sinne habe sich die Deputation ihm gegenüber ausgesprochen. Er habe jedoch diese Behauptung für eine allzu pessimistische erklärt. Wenn man nämlich frage, worin die wirtschaftlichen Existenzbedingungen der Stadtgemeinde Meersburg beruhen, so sei es in erster Reihe die fruchtbare, großentheils zum Aebbau geeignete Gemarkung. Dieser Faktor der wirtschaftlichen Existenz von Meersburg sei aber von der Eisenbahn in seiner Wirkung völlig unabhängig. In zweiter Reihe hänge die wirtschaftliche Existenz Meersburgs ab von den öffentlichen Anstalten (Schullehrerseminar, Taubstummenanstalt) und den Staatsstellen, insbesondere der Domänenverwaltung, die in Meersburg ihren Sitz habe. Auch diese Anstalten und Stellen, welche ohne Zweifel den Geschäftslenten und Arbeitern in Meersburg mannigfachen Verdienst verschaffen, werden durch die Eisenbahn nicht beeinflusst; auch wenn die Thallinie gebaut werde, werde keinerlei Anlaß geboten sein, diese Anstalten und Staatsstellen an einen andern Ort zu verlegen. Als wirtschaftliche Existenzbedingung sei in dritter Reihe zu bezeichnen das in Meersburg befindliche größere Fabrikwesen, für welches zwar eine Eisenbahn wünschenswerth, aber nicht unbedingt notwendig sei. In vierter Reihe seien hervorzuheben das Kleingewerbe, die Wirtschaften und Kaufläden, die möglicherweise durch den Bau der Thallinie manche Rundschau aus dem Saalethal verlieren, allein die Einbuße werde doch nicht so erheblich sein, daß es gerechtfertigt wäre, statt der Thallinie die Seelinie zu bauen. Die Budgetkommission sei übrigens den Wünschen der Stadtgemeinde Meersburg in freundlicher Weise entgegengekommen und habe eine Resolution in dem Sinne gefaßt, daß nach Fertigstellung der Thallinie eine Zweigbahn von Uhlbingen nach Meersburg

erbaut werde. Dieses Entgegenkommen habe um so größere Bedeutung, als die Groß-Regierung eine wohlwollende Stellung zu der Resolution einnehme und deren Berücksichtigung zugeführt habe. Die schärfste Bekämpfung der Regierungsvorlage, der stürmischste Angriff sei von Konstanz ausgegangen. Die Handelskammer, der Stadtrat und 400 Geschäftsleute von Konstanz haben sich in Denkschriften und Petitionen gegen die Regierungsvorlage ausgesprochen. Wie ein rother Faden ziehe sich durch all' diese Schriftstücke die Behauptung, daß der Verkehr mit dem Salemer Thal gewaltsam von Konstanz losgetrennt und Friedrichshafen zugeführt, daß, wie man sich drastisch ausdrückte, der Hase in die Küche der pfiffigen Schwaben gejagt werde. Auffallend sei, daß die Befürchtungen der Stadt Konstanz vor Schädigungen, welche ihr durch den Bau der Thallinie drohen, erst in den letzten Monaten zutage getreten seien. Er (Redner) sei schon seit dem Jahre 1891/92 als überzeugter Freund der Thallinie aufgetreten und niemals habe er in diesen seinen Bestrebungen einen Widerspruch der Bevölkerung von Konstanz erfahren. Erst in den letzten Monaten sei die Thallinie von Konstanz aus auf das Nachdrücklichste bekämpft worden. Er vermöge jedoch Schädigungen aus dem Bau der Thallinie für Konstanz nicht abzuleiten. Die Zugehörigkeit der Bewohner des Salemer Thals zu Baden einerseits und der Umstand, daß Konstanz der Sitz vieler öffentlichen Anstalten und Stellen, wie z. B. des Landgerichts, des Gymnasiums, der Realschule, der Oberpostdirektion etc. und der Garnisonsort eines Regiments sei, welches sich aus den militärischen jungen Männern des Seeterrains rekrutire, veranlasse viele Bewohner des Salemer Thales, Konstanz zu besuchen. Bei diesen Besuchen werden ohne Zweifel auch Einkäufe von Waaren besorgt und sonstige Geschäfte abgeschlossen, denn Konstanz habe in den letzten 20 Jahren in Handel und Industrie bedeutende Fortschritte gemacht und auch seine ökonomischen Verhältnisse haben sich dank seiner intelligenten und rührigen Stadtverwaltung gehoben, was die geschäftliche Entwicklung günstig influire; die Befürchtung, daß durch die Thallinie die Stadt Konstanz ein Abgabebereich verliere, könne er nicht theilen. Wenn der Stadtrat in Konstanz darob hinweise, daß der Trajektverkehr zwischen Bregenz und Konstanz eingestellt werden könne, so sei die Betonung dieser Gefahr doch nicht ein Argument, das ausschließlich gegen die Thallinie spreche, sondern sie bestehe auch in dem Fall, wenn die Seelinie gebaut werde. All' die Einwendungen und Beanstandungen, welche gegen die Regierungsvorlage geltend gemacht werden, können das Gewicht der Gründe, welche für dieselbe sprechen, nicht aufwiegen und sei die von der Regierung beantragte Linie allen anderen vorzuziehen. Schließlich möchte er noch zum Kostenpunkt bezüglich des Geländeerwerbs ein Wort sprechen. Der Artikel 3 des Gesetzesentwurfes stelle den Grundsatz auf, daß die beteiligten Gemeinden das Gelände unentgeltlich zu stellen haben. Er sei kein Freund dieses Prinzips, denn es involvire eine gewisse Härte und Unbilligkeit gegenüber jenen Gemeinden, welche vor dem Jahre 1880 in das Eisenbahnnetz aufgenommen wurden. Vor diesem Zeitpunkt habe nämlich der Staat nicht bloß die Baukosten, sondern auch die Kosten des Geländeerwerbs aus eigenen Mitteln bezahlt. Die Anwendung des neueren Prinzips sei für die beteiligten Gemeinden um so empfindlicher, als sie ohnehin schon dadurch benachtheiligt gewesen seien, daß sie Jahrzehnte hindurch von der Wohlthat des Eisenbahnverkehrs ausgeschlossen blieben. Er wolle jedoch das aufgestellte Prinzip, wenn er sich auch nicht mit demselben befreunden könne, nicht bekämpfen, sondern freue sich darüber, daß die Regierung eine Milderung des Prinzips in Vorschlag gebracht und eine Subvention des Staates für den Fall vorgezogen habe, daß die Kosten für den Geländeerwerb die Leistungsfähigkeit der Gemeinden übersteigen. Schließlich empfehle er die Regierungsvorlage, sammt den Resolutionen aufs wärmste Hohen Hause zur Annahme. Das von der Regierung vorgeschlagene Bahnprojekt komme einer fleißigen, tüchtigen Bevölkerung zu Gute; es erschließe ein fruchtbares Thal dem Eisenbahnverkehr und schaffe ein Bindeglied im internationalen Verkehr mit Württemberg, Bayern und Oesterreich; durch Genehmigung der Vorlage werde sich die Kammer den Dank vieler Herzen im Salemer Thal sichern.

Abg. Straub: Er möchte seinen innigsten Dank aussprechen für die wohlwollende Behandlung des Gesetzesentwurfes, sowie auch für den vortrefflichen Bericht, der mit Sachlichkeit und Geschick die schwierige Materie behandle. Nur die Befürchtung, daß die Interessen seines Wahlbezirkles darunter geschädigt sein würden, habe ihn in seinen Bemühungen nicht ermüden lassen. Er sei immer wieder für Stodach eingetreten, weil er immer wieder die Hoffnung schöpfen konnte, daß das Haus seinen Bestrebungen dieselbe wohlwollende Aufnahme zu theil werden lassen würde, welche sein Eisenbahnliegen stets im Hause gefunden habe. Er erinnere daran, daß bereits im Jahre 1892 und dann weiter 1894 das Hohen Haus seine Zustimmung zu einer Verbindungsbahn zwischen Salem und Stodach nach Fertigstellung der Bodenseebahn in Aussicht gestellt habe. Der Umstand, daß er eine wohlbegründete Sache vertrete, habe ihn wieder mit neuer Hoffnung seinem Plane näher treten lassen. Er stehe vollkommen auf dem Boden des Gesetzesentwurfes, jeder Kenner der Verhältnisse müsse sagen, daß der Gesetzesentwurf das Richtige getroffen habe, indem er für die Thallinie entschieden habe. Stodach wäre von jeher für diese Linie gewesen. Die für die Thallinie sprechenden Gründe seien ja eingehend dargelegt. Er wolle nur kurz bemerken, daß die Thalgemeinden eben bisher von jedem Verkehr abgeschlossen gewesen seien, während die Seegemeinden immerhin werthvollen Handelsverkehr haben. Was in der Regierungsbeurteilung über die Salemer Gegend gesagt sei, treffe vollständig auch auf die zwischen Salem und Stodach gelegene Gegend, das Dwingen und Villasinger Thal zu. Auf der einen Seite üppige Fruchtbarkeit, auf der anderen völlige Abgeschlossenheit von jedem Verkehr. Letzterer sei aber heute, insbesondere bei der Landwirtschaft hochwichtig und preisbestimmend. Auch der Waldreichtum komme in Betracht; derselbe betrage 1500 ha und die zukünftige Bahn würde allein für den Tag zwei Wagenladungen Holz zu be-

fördern haben. Es haben denn auch dementsprechend immer alle Gemeinden des Ueberlinger Thales gleichzeitig mit denen des Salemerthales eine Verbindung nach Stodach angestrebt, nicht nur die 33 von der Budgetkommission aufgeführten Gemeinden, und dieses Bestreben nach Bekanntwerden des Gesetzesentwurfes durch Petitionen kundgegeben. Was Stodach selbst betreffe, so stehe die Sache nicht etwa so, daß Ueberlingen durch seinen Handel und sein Gewerbe Stodach gegenüber mehr bieten würde, beide ständen in der Beziehung auf gleicher Höhe, wenn nicht Stodach der überlegene Theil wäre. Er erinnere an das Stodacher Eisen-, Manufaktur- und Kleingewerbe, an sein Handwerk, welches wiederholt auf Ausstellungen vertreten gewesen sei. Auch die Eisengießerei sei schon in hoher Blüthe. Die Geschäftswelt empfinde den jetzigen Zustand als eine Einbuße und sei die Stimmung der Bevölkerung nur erklärlich. Er sei deshalb der Groß-Regierung dankbar, daß sie der gefaßten Resolution zugestimmt und die Linie nach Stodach in Aussicht gestellt habe. Er richte diesen Dank ganz besonders an die Adresse des Herrn Eisenbahnministers, der mit großem Wohlwollen anerkannt habe, daß auch Stodach seinen Platz an der Sonne haben solle, die jetzt über dem nördlichen Bodensee aufsteht. Er bitte um möglichste Beschleunigung des Baues der Bodenseebahn, damit nach vier Jahren auch die Fortsetzung durchs Dwingen Thal nach Stodach erfolgen könne. Die Bedenken, die die Regierung gegen die Stodacher Linie hätte, scheinen ihm nicht in dem Maße gerechtfertigt, daß man zu einer Ablehnung hätte kommen können. Es sei ja richtig, daß die gegenwärtig für Eisenbahnbauten vorgesehene Summe von 29 Millionen einen gewissen Schrecken einjagen könne, allein man bedenke, daß 1896 die Eisenbahnen 4,38 Proz. Rente abwarfen und daß gegenwärtig sich 6,2 Proz. Rente berechnen lassen. Es können eben Landwirtschaft und Gewerbe keine wirksamere Unterstützung finden als durch Erstellung der notwendigen Bahnen. Er möchte es als einen Akt ausgezeichneter Gerechtigkeit nennen, wenn man der Resolution zustimme, deren Annahme er dem Hause recht dringend ans Herz lege. Bezüglich der Petition Meersburg stehe er auf dem Boden der Kommission. Konstanz werde durch die Thallinie so gut wie gar keine Einbuße erleiden. Es werde Konstanz mehr zu Gute kommen, wenn die wirtschaftlichen Interessen der Seeterrise im ganzen gehoben werden, als wenn der eine oder andere Tourist seine Schritte nicht nach Konstanz lenke. Seine Vorzüge beständen in seiner Eigenschaft als Kreisstadt, als Garnisonstadt, in seiner unvergleichlichen Lage. Was für Konstanz von größter Bedeutung sei und worauf man zu seiner Verwunderung noch nicht gekommen sei, das sei die Errichtung einer Bahnlinie von Konstanz nach Rheinfelden. Er möchte nur wünschen, daß es einer richtigen Mischung von Strohmeier'schem Unternehmungsgeist und Weber'scher Vorsicht gelingen möge, die Verbindung Konstanz—Rheinfelden zu erlangen. Der Thurgau sei ganz außerordentlich für Konstanz eingenommen, im ganzen Thurgau werde von Konstanz nur als der Stadt *Karlsruhe* gesprochen. Er könne es nur bestätigen, wenn man eine direkte Bahnverbindung von Konstanz nach Zürich anstrebe. Was die Schwarzwaldbahn betreffe, so könne er auch seinerseits dieser Verbindung nur von ganzem Herzen das Wort reden. Die Worte der Regierungsvorlage, daß bei Bahnanlagen ein Hauptgewicht auf die volkswirtschaftliche Seite zu legen sei, möchte Redner als „goldene Worte“ bezeichnen. Er hoffe nur, daß diese goldenen Worte auch goldene Früchte tragen mögen, und wenn auch die Erträgnisse der Bahn zunächst nur bescheiden sein würden, so sei er doch überzeugt, daß die Bahn schließlich auch eine goldene Rente abwerfen würde.

Abg. Müller: Er schließe sich den Vorrednern in allen Theilen an und gebe gerne seine Zustimmung zur Regierungsvorlage und zu den Beschlüssen der Kommission. Obwohl der Gesetzesentwurf seinem Wunsche, daß die Bahnlinie von Stodach nach Engen fortgesetzt werde, nicht mit Sicherheit entspreche, so hoffe er doch, daß durch die Linie Fridingen—Stodach die erste Etappe hierzu geschaffen werde. Sei die Bahn bis Stodach erstellt, so werde sich dort der Verkehr nicht nur aus dem Salemerthal, sondern auch vom Pfullendorfer Bezirk zusammenziehen und es werde dann die Entwicklung des Verkehrs von selbst auf die Herstellung einer Verbindungslinie mit Engen hindrängen. Die Entfernung Stodachs von der Bahnlinie Singen—Radolfzell betrage 43 km, während Engen von Stodach nur 18 km entfernt sei. Der Unterschied betrage also 25 km. Diese Thatsache allein schon begründe die Fortsetzung der Linie von Stodach nach Engen. Außerdem verdiene aber auch der Lokalverkehr der bedeutenden Orte Aach, Eigeltingen, Bollershausen, wo die großen Wasserkräfte der Aach durch blühende Fabriken und Mühlen nutzbar gemacht seien, volle Berücksichtigung; auch die großen Erzfahnen Steiglinsen, Langenstein und Drüngen würden dem Bahnverkehr näher gerückt sein. Die Terrainverhältnisse für eine Bahn Stodach—Singen seien sehr günstig. Er hoffe, daß diese Thatsachen von der Groß-Regierung gewürdigt werden, und in diesem Sinne stimme er für den Kommissionsantrag.

Die Abgg. Venedey, Heimburger, Bles und Fischer I beantragen in Ziffer 3 des Kommissionsantrages das Wort „sowie“ durch die Worte „gleichzeitig mit denselben“ zu ersetzen.

Abg. Venedey: Zu seinem lebhaften Bedauern sei er nicht in der Lage, wie die verschiedenen Herren Vorredner, Gefühlen des Dankes Ausdruck zu geben. Für die von ihm vertretene Stadt Konstanz sei die Frage eine viel ernstere, indem sich hier jetzt eine Gefahr, der man schon lange entgegen gesehen, zu einer wirklichen Thatsache verdichtet habe. Es sei ja begreiflich, daß man in Konstanz von jeher dem Bahnprojekt mit einer gewissen Besorgnis gegenübergestanden hat. Es liege ja auf der Hand, daß jede Bahn, die von Ueberlingen nach Friedrichshafen gehe, einen großen Theil des Verkehrs über das nördliche Ufer an Konstanz vorbeiführe. Von jeher habe man nicht vermoht, sich zu dieser Bahnfrage freundlich zu stellen, und heute seien die Besorgnisse um so stärker, als die Bodenseegürtelbahn leider nicht diejenige Richtung genom-

men habe, welche man in Konstanz immer noch als die annehmbarste angesehen habe — mit einem Worte, daß man nun endgiltig statt der Seelinie die Thallinie gewählt habe. Als Vertreter der Stadt Konstanz müsse er mit aller Entschiedenheit deren Standpunkt vertreten. Die großen Vorzüge der Seelinie vor der Thallinie sprängen ja ins Auge. Für den Touristenverkehr, der mit Gewalt auf die Seelinie hinweise, sei diese die kürzere, an landschaftlichen Schönheiten reichere. Bei allen landschaftlichen Reizen des Salemer Thales sei doch die Schönheit des Bodensees einzig in ihrer Art, eine Fahrt an seinen Ufern sei ein sonst in Deutschland vielleicht nicht so leicht wiederzufindender Genuß. Auf manchen aus Norddeutschland kommenden Bergnügungsreisenden werde es daher einen eigenthümlichen Eindruck machen, daß man der Thallinie den Vorzug gegeben habe. Aber auch Erwägungen in volkswirtschaftlicher Hinsicht sprächen seines Erachtens für die Seelinie. Er glaube, daß man die Interessen der Gemeinden am See selber dort zu gering angeschlagen habe. Die Meersburger seien eben auf den Verkehr angewiesen, durch die Thallinie der Bahn sei ihnen der Verkehr mehr oder weniger abgeschnitten. Die Industrie sei in stetem Aufstreben begriffen. Ein großes Baumaterialiengeschäft exportire im Jahre ungefähr 2000 Wagen à 10000 kg, von der außerordentlich intensiven Beinausfuhr ganz abgesehen. Die Interessen der Seeterrise seien also durchaus nicht zu unterschätzen. Leider haben Regierung und Kommission diese Ansicht nicht theilen können. Man habe die große Zahl der an der Thallinie interessierten Bevölkerung der angeblich kleinen der Seeterrise gegenübergestellt. Die Differenz, an sich schon nicht groß, verschwinde aber ganz, wenn man an die Stadt Konstanz denke. Er glaube insbesondere, daß die Gefahr, der Verkehr könnte einerseits nach Ravensburg, andererseits nach Friedrichshafen gedrängt werden, nicht so leicht genommen werden dürfe. Auch hier gelte eben das Wort, daß Einem das Hemd näher sei, wie der Rod. Die Württemberger seien sehr praktische Leute und er habe die Befürchtung, daß, wenn Markdorf eine Bahn nach Ravensburg bekäme, ein großer Theil des Verkehrs aus dem Salemer Thal nach Ravensburg hingedrängt würde, einer Stadt mit lebhaftem Verkehr und sehr unternehmungslustigen Einwohnern. Auf der anderen Seite könnte der Verkehr nach Friedrichshafen gravitiren und auch das müsse schließlich zu einer Begünstigung der württembergischen Dampfschiffahrt führen. Diese gegen den Staatsvertrag geltend gemachten Besorgnisse seien also durchaus nicht zu unterschätzen. Wenn man nun die Uferorte und Konstanz auf die Dampfschiffahrt hinweise und diese als genügendes Gegengewicht bezeichne, wenn man ferner sage, daß der Touristenverkehr nicht leiden werde, so halte er dies doch nicht für ganz richtig. Im Gegentheil befürchte man in Konstanz eine ganz erhebliche Beeinträchtigung des Touristenverkehrs. Man lege mit Recht Besorgnisse für den Verkehr vom Arlberg her. Etwas anderes wäre es, wenn die Bahn am Ufer entlang nach Meersburg geführt würde, denn dann wäre ein gewisser Anhaltspunkt dafür da, daß der Touristenverkehr im großen und ganzen vom Arlberg über Meersburg nach Konstanz gelenkt würde. Ueberhaupt sei ja die Dampfschiffahrt kein vollständiger Ersatz. Der Tourist werde eher zwanzig Minuten mit der Bahn als zwei Stunden mit dem Dampfschiff fahren, denn auch für ihn gelte der Grundsatz: Zeit ist Geld! Ganz abgesehen davon, sei die Dampfschiffahrt viel zu kostspielig, die Tarife viel zu hoch. Er möchte die Regierung bitten, auf diesen Punkt Gewicht zu legen und, wenn möglich, eine Verbilligung der Dampfschiffahrt einzuführen. Auf der anderen Seite seien ja die Vorzüge des Salemer Thales nicht zu verkennen, aber man könnte sich dort mit Nebenbahnen der Seelinie begnügen. Von einer Antragsstellung nehme er angesichts der völligen Ausföhrlosigkeit Abstand. Obwohl ja an dem Schicksal des Gesetzesentwurfes nichts mehr zu ändern sein werde, werde doch hoffentlich das Haus sowohl wie die Regierung für Konstanz etwaige Kompensationen zu schaffen suchen. Er möchte zunächst den Wunsch aussprechen, daß die Regierung besonderen Werth darauf lege, daß der Dampfschiffverkehr nicht nur seine Einbuße erleide, sondern vielmehr noch eine reichere Ausgestaltung erfahre, wie bisher. Er glaube, daß die Verbilligung der Dampfschiffahrt von höchster Bedeutung sei. Auf dem Dampfschiffe koste das Kilometer zweiter Klasse ungefähr das Doppelte, wie auf der Eisenbahn. Man sollte doch annehmen, daß der Dampfschiffverkehr weniger Betriebskosten verursache. Man habe betont, daß man hierin an den Vertrag mit anderen Uferstaaten gebunden sei. Wenn dies der Fall sei, so möge man alsbald behufs späterer Verbilligung mit den anderen Bodenseestaaten in Unterhandlung treten. Es erscheine ihm auch sehr bedenklich, daß der deutschen Regierung die Vorlage gemacht wurde, wonach der Trajektverkehr von Bregenz nach Konstanz nicht in dem bisherigen Maße beibehalten würde, er möchte die Regierung bitten, in dieser Sache ihren ganzen Einfluß anzubieten. Den Meersburgern, denen man durch die jetzige Bahn einen großen Theil ihres Hinterlandes entziehe, werde man durch die spätere Fortführung der Bahn bis zu ihrem Orte nicht viel helfen können. Der Verkehr sei dann eben einmal abgelenkt und es sei schwer, ihn nachher für die Interessen Anderer zu gewinnen. Es sei vielleicht undiplomatisch von ihm, in dessen Gesetze er offen ein, daß er die Hoffnung auf spätere Erstellung der Seelinie noch nicht aufgabe, man würde das in Konstanz dann als eine gewisse Abschlagszahlung betrachten. Nach einige andere Anliegen habe er auf dem Herzen. Außer der Einstellung von direkten Dampfbooten zwischen Ushdingen und Konstanz möchte er auch einen Trajektverkehr zwischen diesen Orten eingeführt wissen. Er möchte dafür plaidiren, daß der Dampfschiffverkehr auf dem oberen See in vollem Maße aufrecht erhalten werde, ferner im Interesse des Touristenverkehrs, daß direkte Füge von Bregenz über Lindau nach Konstanz (nicht via Radolfzell) eingerichtet würden, und endlich daß die Kilometerhefte auch für die Bodenseedampfschiffe Giltigkeit erlangten. Er möchte dann noch auf die Bahnverhältnisse hinweisen. Hier seien die Räumlichkeiten so beschränkt, daß Abhilfe geschaffen werden müsse. Durch den-

jetzigen Bahnübergang werde der Verkehr zwischen Eisenbahn und Dampfschiff zeitweilig vollständig unterbunden. Er habe mit Vergnügen aus einer Mitteilung der Regierung an den Stadtrat gesehen, daß man sich hier ernstlich mit dem Gedanken an Abhilfe befaßt und die Anlegung einer Stadtabfertigungsstelle in Petershausen plane, wodurch der Verkehr auf dem Hauptbahnhof entlastet würde. Er möchte anregen, im Nachtragsetat dies zu berücksichtigen. Was der Abg. Straub bezüglich der Bahn nach Rheinfelden gesagt, habe ihn gefreut, zumal er eine Uebereinstimmung mit seinen eigenen Anschauungen konstatieren könnte. Leider habe man in Konstanz selbst, wo er früher seine Ansicht über dieses Projekt unterbreitet habe, der Sache sehr wenig Gewicht beigelegt. Man habe gehofft, daß die Regierung bezw. die Generaldirektion einen entsprechenden Zuschuß zu den erforderlichen 100 000 M. leisten werde, welche Hoffnung er, zumal Konstanz von allen badischen Städten die höchste Umlage zahlen müsse, nicht aufgeben. Zum Schlusse müsse er sich noch gegen die auf einen Durchgangsverkehr Bodenseebahn—Stodach—Eugen abzielenden Bestrebungen aussprechen. Denn das wäre für Konstanz geradezu eine Lebensfrage. Ungeheure Summen würden vollständig ihren Werth verlieren und die Regierung würde sich gewiß ein Verdienst erwerben, wenn sie durch eine entsprechende Erklärung zur Beruhigung der aufgeregten Gemüther beitragen wolle. Er sei nicht direkt gegen den Gesetzesentwurf, weil er den betreffenden Bezirken die Bahn gönne, aber als Vertreter von Konstanz könne er der Vorlage nicht zustimmen und möchte nur wünschen, daß alle seine vorgebrachten Anliegen Berücksichtigung fänden.

Minister v. Brauer: Es sei bei Anlässen, wie dem heutigen, üblich, auch seitens der Regierung zunächst der Kommission und dem Herrn Berichterstatter Dank zu sagen. Er erfülle diese Pflicht um so lieber, als ja der Herr Berichterstatter einen durch Gründlichkeit, Sachlichkeit und Sorgfalt ausgezeichneten Bericht geliefert habe, der über alle wichtigen und oft recht schwierigen Fragen ein klares Bild gebe. Er könne mit Freuden konstatieren, daß die Regierung und die Kommission sich in völliger Uebereinstimmung hinsichtlich des Gesetzesentwurfes befinden. Er glaube sich deshalb auch sehr kurz fassen zu können. Was den Hauptstreitpunkt anlangt, den die Kommission zu entscheiden gehabt, nämlich die Frage, ob die Bahn über Meersburg oder über Markdorf gehen solle, so seien die Einzelheiten ja bekannt; neue Gründe vermöge er nicht beizubringen und die alten wolle er nicht erst wiederholen. Er beziehe sich auf die Regierungsvorlage und darauf, daß die Kommission mit derselben einverstanden gewesen sei. Daß nun die Stadt Meersburg mit der getroffenen Entscheidung nicht einverstanden sei, sei ja natürlich und begreiflich. Die Stadt Meersburg habe zwar seit einer Reihe von Jahren gute Dampfschiffverbindungen mit Konstanz und anderen Städten, sie sei damit an den Großverkehr bereits angeschlossen, während Markdorf einer modernen Verkehrsverbindung noch entbehre. Aber trotzdem sei es erklärlich, wenn Meersburg noch neue Bahnlinien zu besitzen wünsche. Es wird sich indessen mit dem Wechsel auf die Zukunft vertragen müssen, der in der Resolution liege, und es habe sich auch damit getraut.

Wenn er also den Standpunkt Meersburg's durchaus begreife, so habe er auf der anderen Seite kein Verständnis für die Wünsche der Stadt Konstanz, Stadtrat und Handelskammer von Konstanz hätten protestiert gegen die Bahnlinie Ueberlingen—Markdorf, sie hätten aber keine Gründe dafür anführen können, weshalb damit eine Schädigung der Interessen von Konstanz verbunden sei, und auch in den Ausführungen des Herrn Abg. Benedey habe er solche nicht finden können. Man müsse bei der Frage, ob Interessen der Stadt Konstanz geschädigt würden, doch unterscheiden, ob die angelegte Interessenschmälerung durch den Bau der Bodenseegürtelbahn überhaupt oder durch die jetzt geplante Linienführung sich geltend mache. Was den Bau der Bahn überhaupt betreffe, so könne man ja ohne weiteres zugeben, daß bei einer gewissen oberflächlichen Betrachtung die Befürchtung ausgesprochen werden kann, daß durch die Bodenseegürtelbahn die Interessen der Stadt Konstanz geschädigt werden. Er halte das aber für unrichtig. Die Bodenseegegend liege einigermassen außerhalb des großen Verkehrs. Sie werde mit ihm durch die geplante Linie verknüpft und es werde eine solche Hebung von Handel und Verkehr eintreten, daß die schon gelegene Stadt Konstanz unbedingt den Löwenanteil davon haben werde. Was nun vollends den Fremdenverkehr der Stadt Konstanz betreffe, so könne er gar nicht einsehen, weshalb sich dieser durch die Bahnrichtung vermindern sollte. Die Reisenden, die diese Linie benutzen würden, seien entweder solche, die sich ihrer als des nächsten und bequemsten Beförderungsweges bedienen, um von ihrem momentanen Aufenthaltsort, also z. B. dem Borarlberg, an ihr Ziel, wie Straßburg oder Frankfurt, zu gelangen. Diese Herren benutzen die Bahn, weil sie sie am bequemsten an ihr Ziel bringe, und es sei für Konstanz einerlei, ob sie über Markdorf oder über Meersburg fahren. Der aber es seien Reisende, die sich am Bodensee des Vergnügens oder geschäftshalber aufhielten, und diese würden sich doch wahrlich nicht abhalten lassen, den bekanntermaßen schönsten Punkt des Bodensees, die Stadt Konstanz, und wenn es Geschäftsleute seien, den bedeutenden Handelsplatz Konstanz aufzusuchen, weil es von Uhlbingen 8 oder 10 Minuten weiter nach Konstanz sei als von Meersburg! Er könne also gar nicht einsehen, welche Interessen Konstanz an der Linienführung über Meersburg habe. Wenn der Abg. Benedey mit Recht betone, daß der Dampfschiffverkehr nicht geschwächt werden dürfe, so hoffe er, Redner, nicht allein, daß derselbe in dem bisherigen Umfang erhalten bleiben werde, sondern er halte es sogar für sehr möglich, daß der Dampfschiffverkehr ein größerer werden würde, weil der Gesamtverkehr sich steigern werde. — Der Herr Berichterstatter habe dann in seiner Rede noch besonders auf den Wunsch der Kommission hingewiesen, daß die Großh. Regierung die Gemeinden bei Erwerb des erforderlichen Geländes möglichst unterstützen möge. Er könne in Aussicht stellen, daß die Regierung diesen Wunsch sehr gern erfülle. Die Beforgung der geometrischen Arbeiten werde von den Staatsgeometern aus-

geführt. Ähnlich liege es auch mit der Befreiung von den Staatslasten. Da es sich ausschließlich um Erwerb von Ländereien für den Staat handle, so werde auch die Liegenheitssteuer nicht in Ansatz gebracht.

Was die Resolution betreffe, so habe er sich bereits mit derselben einverstanden erklärt. Er habe sie allerdings für überflüssig gehalten, denn schon auf dem letzten Landtag habe man sich zu der Erwägung bereit gefunden, wie die Bahnverbindung nach Stodach zu erstellen sei. Die Regierung müsse sich aber vorbehalten, alle Detailfragen erst dann in Betracht zu ziehen, wenn die Bahn fertig und der Betrieb aufgenommen sei. Also alle Fragen, ob normal- oder schmalspurig, ob Staats- oder Privatbahn u. s. w., könnten erst entschieden werden, wenn man an die Fertigstellung der Bahnlinie herantrete. Damit sei auch seine Stellung angedeutet, die er dem Antrag Benedey gegenüber einnehme. Er habe erst aus der Rede Benedey entnommen, daß die Worte des Antrages die Bedeutung haben sollen, daß die Bahn, die nach Meersburg führen soll, gleichzeitig mit den andern Linien in Angriff genommen werden soll. Das müsse er ablehnen, gerade so, wie er es in der Kommission bereits abgelehnt habe. Es müsse das Bestreben der Regierung sein, jetzt die Bahnverbindung nach Friedrichshafen endlich herzustellen und erst, wenn das erreicht, könne man an die Seitenbahnen gehen. Hinzu käme, daß es wirklich ein schweres Unrecht gegen Stodach wäre, wenn man Meersburg anders wie Stodach behandeln wolle. Er glaube deshalb, daß es das Gerechteste wäre, man verschiede beide Fragen, man arbeite zunächst an der durchgehenden Bahn und gehe dann an weitere Linien.

Abg. Delisle bedauert, daß seinem Wunsche auf Vorlage des Materials, das zur Begründung des Gesetzesentwurfes ausgearbeitet wurde, nicht stattgegeben worden sei. Die Ingenieure, die vor ihm das Haus zierten, die Herren Gerwig und Bücklin hätten es leichter gehabt als er, da sie das Material besser kannten als der Minister. Er hoffe, daß in dieser Richtung in Zukunft ein anderer Usus herrsche. Auch wäre es wünschenswert, wenn mehr Ingenieure in die Kammer kämen. Er sei entschieden für die Thallinie. Die Linie über Großbeuren sei um 2,5 km kürzer. Mit den dadurch ersparten Baukosten könne man reichlich die Nebenbahn Wimmernhausen—Uhlbingen herstellen. Auch der Betrieb sei weniger kostspielig, weil hier bedeutend bessere Steigungsverhältnisse vorliegen. Die Verlängerung des Weges von Salem über Ueberlingen sei in wirtschaftlicher Hinsicht von Vorteil, in sofern dadurch der Tenenz, den Verkehr nach Württemberg abzulenken, entgegengewirkt werde. Der Verkehr vom Salemthal nach Markdorf sei verhältnismäßig unbedeutend, könne aber steigen. Es sei ungerechtfertigt, wenn Markdorf ein Vorrecht verleihe würde bloß auf Kosten der Ueberlingen und Meersburg. Von einem Durchgangsverkehr Eugen—Stodach—Markdorf könne keine Rede sein. Es sei undenkbar, neben einer Vollbahn über Ueberlingen eine zweite Hauptbahn über Stodach zu führen. Auf eine etwaige spätere Umwandlung der Seitenbahn in eine Vollbahn müßte man schon beim Bau Bedacht nehmen. Denn eine Nebenbahn würde 4, eine Hauptbahn 6 bis 7 Millionen kosten. Der Redner bedauert wiederholt, daß die Regierung den Abgeordneten keine Pläne zur Verfügung stellt, nicht einmal ein Längprofil habe man bekommen können. Einen Antrag, die Bahn über Großbeuren zu führen, wolle er nicht stellen, schon deswegen nicht, damit wenigstens die Bahn Markdorf—Friedrichshafen sobald als möglich erstellt würde. Redner recapituliert seinen Standpunkt dahin, daß die Linie über Großbeuren erstens nicht mehr kosten, daß sich ferner der Betrieb günstiger gestalten würde und daß die bessere volkswirtschaftliche Wirkung unzweifelhaft sei. Diese Momente sollten die Regierung veranlassen, die Sache noch einmal ernstlich zu prüfen. Damit sie freie Hand habe, möchte Redner bei § 1 beantragen, die Worte »bei (von) Wimmernhausen« zu streichen. Wenn in der Bevölkerung Unzufriedenheit entstehe, dann werde dieses daher kommen, daß man sich sage, die ganze Linie sei im Interesse einer Ständeherrschaft erbaut, womit er übrigens nicht sagen wolle, daß dem so sei.

Herr Rath Zittel: Der Abg. Delisle habe sich für die Thallinie ausgesprochen, nicht für die Seelinie. Er habe aber an der Thallinie ihre Richtung anzusetzen gehabt, die ihm nicht gefallen wolle. Nun sei die Richtung der ganzen Linie auf der Strecke von Ueberlingen bis Uhlbingen sozusagen durch die Natur gegeben, ebenso von Markdorf nach Friedrichshafen. Anders verhalte es sich mit der Strecke Uhlbingen—Markdorf. Hier könne man ganz verschiedene Richtungen nehmen, je nachdem man mehr Gewicht auf den Durchgangsverkehr oder auf die örtlichen Verkehrsverhältnisse lege. Die Generaldirektion habe eine ganze Reihe von Linien ganz genau nach jeder Richtung hin geprüft. Von allen seien schließlich vier in Betracht gekommen: Großbeuren, Buggenfelg, Wimmernhausen und Salem.

Wenn man von der Ansicht ausgehe, daß die Bodenseebahn vorzugsweise für den Durchgangsverkehr bestimmt sei, dann müsse man unbedingt die Linie Großbeuren als die richtige bezeichnen. Diese Linie sei kürzer als die Seelinie, sie habe auch günstige Steigungsverhältnisse, die Maximalsteigung betrage 1:165. Allein die Regierung sei der Ansicht, und neuerer gründliche Untersuchungen hätten sie darin bekräftigt, daß die Bodenseebahn für den Durchgangsverkehr eine sehr große Bedeutung niemals haben könne. Diese Ansicht habe ja auch schon vor 10, vor 20 Jahren bestanden und die jetzigen Erwägungen hätten sie wieder vollständig bestätigt. Gewiß werde die Bahn auch einmal einen Durchgangsverkehr bekommen, allein von großer Bedeutung werde er voraussichtlich nie werden. Man könne deswegen von einer Hauptverkehrslinie, die den deutsch-österreichischen Verkehr zu bewältigen haben werde, durchaus nicht sprechen. Das seien Phantasien, in Wahrheit werde das niemals der Fall sein. Man sei vielmehr der Ansicht, daß die Lokalverkehrsverhältnisse die Hauptfrage sind. Von diesem Gesichtspunkte aus hätte auch die Linie Großbeuren ausgeschlossen werden müssen, weil sie die lokalen Verhältnisse nicht berücksichtige. Was die Kosten betreffe, von welchen der Abg. Delisle glaube, sie seien nicht höher, so sei dies nicht richtig. Obwohl die Linie um 2 1/2 km kürzer sei,

als die über Wimmernhausen, seien die Kosten doch um 300 000 M. höher, weil die Erdbewegungen auf dieser Strecke viel größere seien. Außerdem würden durch Erstellung der Nebenbahn weitere 400 000 M. Mehrkosten erwachsen. Die Linie über Salem habe beinahe ausschließlich nur die Lokalverhältnisse im Auge. Diese Linie würde aber eine so große Ausbuchtung gegen das Thal ergeben, daß auch sie nicht in Betracht kommen könne. Es blieben dann noch zwei Linien übrig. Das seien die eigentlichen Vermittlungslinien. Die Linie über Buggenfelg sei kürzer; sie habe außerdem auch günstigere Steigungsverhältnisse. Diese Vorzüge bezüglich der betriebstechnischen Seite haben auch die Generaldirektion in erster Reihe für diese Linie eingenommen. Wenn die Regierung trotzdem die Linie über Wimmernhausen in Vorschlag gebracht habe, so sei sie dadurch veranlaßt worden, daß sie sich sage, es sei von Wichtigkeit, daß die Thallinie das Herz des eigentlichen Thales in möglichster Nähe von Salem berühre, also mindestens nach Wimmernhausen geführt werde. Diese Frage sei doch von großer Bedeutung. Es habe ja sowohl der Abg. Pfefferle, als der Abg. Hug die Bedeutung dieses Punktes schon ausgeführt und glaube er sich deshalb kurz fassen zu können. Es seien beide Linien in die Karte eingezeichnet, und wenn sich die Kommission für die Linie über Buggenfelg entschieden hätte, würde die Regierung erhebliche Einwendung nicht erhoben haben.

Nun habe der Abg. Delisle noch die Frage aufgeworfen bezüglich der Umwandlung der Seitenlinie von Fridingen nach Stodach in eine Hauptbahn. Diese Strecke sei technisch sehr einfach und im Falle des Bedürfnisses ohne Schwierigkeit in eine Vollbahn umzuwandeln. Man habe auch die Bahn von Stahringen nach Ueberlingen nach der Norm der Sekundärbahnen hergestellt und wenn sie jetzt als Vollbahn benützt werden müsse, so werde auch hier eine Vervollständigung der Strecke notwendig sein. Aber auch diese Arbeiten würden nur einen verhältnismäßig geringen Aufwand veranlassen. Allerdings sei die Sache bei Fortsetzung der Strecke von Fridingen nach Stodach etwas anderes, weil die Kosten dieser Bahn sich viel höher stellen würden.

Abg. Wilkens: Er möchte seiner Genugthuung darüber Ausdruck geben, daß die Bodenseebahnfrage, welche schon so lange die Gemüther beschäftige, nun zum Abschluß gelangt sei, und zwar zu einem solchen, den er für zufriedenstellend halte. Er glaube, daß die Lösung der Frage, wie sie die Regierung in Vorschlag gebracht und wie sie seitens der Subkommission zur Annahme empfohlen worden sei, den in Betracht kommenden Interessen verhältnismäßig am meisten Rechnung trage. Alle Interessenten zufrieden zu stellen, sei allerdings unmöglich, allen Menschen es recht zu machen, sei eine Kunst, die Niemand kann. Wenn man allgemein Zufriedenheit hätte erreichen wollen, dann wäre nichts anderes übrig geblieben, als die Thallinie und die Seelinie zugleich zu bauen. Nun sei ja die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, daß man später auch an die Erstellung der Seelinie herantreten werde, indessen jetzt könne gar nicht davon die Rede sein, weil dies ganz entschieden über die finanziellen Kräfte des Landes hinausgehe. Er für seine Person sei auch für die Thallinie. Bei Gelegenheit eines längeren Sommeraufenthaltes im vorigen Jahre in dem prächtigen Heiligenberg habe er die ganze dortige Gegend bereist und sie habe einen außerordentlich günstigen Eindruck auf ihn gemacht. Ein so wohlhabender, stark bevölkerter Landstrich dürfe nicht länger die Segnungen moderner Verkehrsmittel entbehren. Je weiter die Bahn in dieses schöne und fruchtbare Thal hineingehe, desto mehr trage sie seinen wirtschaftlichen Interessen Rechnung. Deshalb könne er sich nicht für das Projekt des Abg. Delisle erwärmen. Er glaube, die Regierung habe ganz recht gehandelt, wenn sie sich von den wirtschaftlichen Interessen der Gegend habe bestimmen lassen. Für das Delisle'sche Projekt könne er sich um so weniger begeistern, als ja, wie der Herr Berichterstatter hervorgehoben, die Ausführung desselben zur Folge hätte, daß alle, die aus Markdorf kommen, zuerst nach dem See befördert werden müßten. Solche Unbequemlichkeiten müsse man eben der Bevölkerung ersparen. Viel mehr Werth lege er auf den lokalen Verkehr, weil, wie schon seitens der Regierung betont sei, sich ein stärkerer Durchgangsverkehr überhaupt nicht entwickeln werde. Sehr sympathisch habe ihn der Vorschlag der Regierung berührt, die Bahn von Wimmernhausen nach Fridingen fortzuführen, und es sei ihm sehr erwünscht, wenn sich jetzt schon die Fortsetzung von Fridingen nach Stodach erreichen ließe. In der Kommission habe man bei dieser Frage seitens der Regierung auf später verwiesen. Man habe zwecks Berücksichtigung berechtigter Wünsche den Weg einer Resolution gewählt, wie sie jetzt in dem Kommissionsbericht enthalten sei. Das »Wie« sei allerdings noch offen gelassen. Er persönlich sei der Meinung, daß, wenn eine normalspurige Nebenbahn von Wimmernhausen nach Fridingen gebaut würde, mindestens dann die Bahn nach Stodach fortgesetzt werden müsse. Also in dieser Beziehung könnten sich seiner Meinung nach die Stodacher beruhigen. Man wolle aber auch die Frage offen lassen, ob diese Bahn später zur Aufnahme des durchgehenden Verkehrs bestimmt sein solle oder nicht. Es sei nicht notwendig, sich jetzt schon damit den Kopf zu zerbrechen. In erster Linie werden die wirtschaftlichen Interessen ausschlaggebend sein müssen, und wenn dies der Fall, werde man auch hier zu einer befriedigenden Lösung gelangen können. Es sei dann der Antrag eingebracht worden, der sich auf Fortsetzung der Bahn nach Meersburg beziehe, und auch hier seien ernstliche Versuche gemacht worden, zu erreichen, daß von Uhlbingen eine Nebenbahn nach Meersburg gebaut würde. Allein die Regierung habe hier denselben Standpunkt, wie den Stodachern gegenüber eingenommen, und erklärt, daß nach Erbauung der Hauptlinie auch für entsprechende Verbindungs-linien von Uhlbingen nach Meersburg gesorgt werde. Man habe aber richtig zu handeln geglaubt, wenn man neben der Zustimmung zu dem Gesetzesentwurf noch gleichzeitig in einer unzweideutigen und klaren Resolution sowohl den Wünschen der Stodacher, wie auch denen der Meersburger für die Zukunft wenigstens Rechnung trage. Dabei könnten sich beide Städte vorerst sehr wohl beruhigen. Wie der Herr Minister

betont habe, würde es ein Unrecht gegen die Stodacher sein, sie auf die Zukunft zu verweisen und die Meersbürger jetzt schon zu berücksichtigen. Was die Benachteiligung der Stadt Konstanz angehe, so habe er schon in der Kommission diese Benachteiligungen für stark übertrieben bezeichnet. Der Touristenverkehr werde ja, wie schon mit vollem Rechte gesagt sei, nach wie vor, aller Voraussicht nach, sich auf den See abspielen. Die schöne Fahrt auf dem See werde sich keiner entgegen lassen. Daß freilich für Konstanz durch die Seelinie erhebliche indirekte Vorteile entstünden, sei außer allem Zweifel. Daß man, wie Abg. Benedey sagt, den sonstigen Wünschen der Konstanzer Rechnung tragen möge, dem möchte auch er das Wort reden. Die Bahn sei ein Kompromiß der verschiedensten Interessen. Das Haus möge diesem seine Zustimmung erteilen.

Abg. Flüge: So sehr er der Großh. Regierung Dank wisse für diese Vorlagen, so müsse er doch bei dieser Gelegenheit betonen, daß sie bisher nichts gethan habe, um die Stellung der Nebenbahnen zu erleichtern. Jahr z. B. habe seiner Zeit auf eigene Kosten eine Anschlagbahn an die Hauptbahn erstellen müssen; trotzdem habe die Regierung nichts gethan, um diese Linie zu fördern, ja man habe sie sogar geschädigt. (Rufe: »Vodensee!«) Präsident Gönner: Der Abg. Flüge habe sich sehr weit von der Tagesordnung entfernt.

Abg. Fieser: Er kenne die Verhältnisse in Konstanz und am Bodensee aus persönlichem Augenschein, da er lange Jahre in der Gegend zugebracht habe. Wer die Verhältnisse kenne, müsse sich überzeugen, daß vor allem Markdorf, Meersburg, Stodach und Salem berücksichtigt werden müssen. Ueberlingen scheide aus, weil dessen Interessen genügend gewahrt sind. Die Regierungsvorlage entspreche am besten allen Interessen, mit Ausnahme Meersburgs. Redner betont den Umchwung der Verkehrsverhältnisse gegenüber der früheren Zeit. Die Gegend sei jetzt auf sich selbst angewiesen und könne ihre Produkte nur nach Oberschwaben und nach der Meßkircher Gegend hin absetzen. Nach dieser Richtung müsse man den Verkehr lenken. Die Entwicklung eines Durchgangsverkehrs Ueberlingen-Friedrichshafen sei unbedenklich, nachdem sich in neuerer Zeit die Verkehrsverhältnisse am Bodensee total verändert haben. Die Hauptsache bleibe der Lokalverkehr. Auf Kosten Meersburgs werde Ushdingen zu einem bedeutenden Platz gemacht. Da Meersburg von seinem natürlichen Hinterland getrennt werde, so habe man in der Kommission den Antrag gestellt, es an die Bahn anzuschließen. Der Minister habe erklärt, daß die Stadt eine Bahn bekommen solle, wenn sie auch noch eine Weile warten müsse. Die heutige Erklärung des Ministers habe den Stodachern starkes Wasser in den Wein gegossen. Allgemein war die Kommission der Ansicht, daß mindestens eine normalspurige Bahn von Friedrichshafen nach Stodach geführt werden müsse. Er hoffe auch, daß der Minister bei näherer Prüfung nicht an eine Privatbahn oder eine schmalspurige Nebenbahn kommen werde. Es gelte der gewerblichen, tüchtigen Bevölkerung der Stadt Stodach zu Hilfe zu kommen. Der Abg. Delisle habe bedauert, daß nicht mehr Techniker in der Kammer seien. Er gebe zu, daß diese allein fachverständig seien, wenn es sich um Betriebs- und Steigungsverhältnisse handle, wie ja auch aus der überzeugenden Darstellung Delisle's hervorgehe. Aber in Bezug auf die volkswirtschaftliche Seite verstehen andere Leute auch etwas, manchmal sogar noch mehr als die Techniker. Er erinnere nur daran, daß Gerwig, der sich durch die Schwarzwaldbahn mit Recht einen Weltruf erworben, diesen Ruf sicherlich nicht erlangt hätte, wenn er nur die Bahn Radolfzell-Stodach gebaut hätte. Auch bei der Schwarzwaldbahn hätte man viel sparen können. Man dürfe auch derlei technische Geschichten erzählen. Was Konstanz betreffe, so habe diese Stadt kein Recht, sich zu beklagen, wenn andere Städte einmal etwas beanspruchen, wozu sie berechtigt seien. Er habe eine große Anhänglichkeit an Konstanz, aber eine Gefährdung der Konstanzer Interessen könne er in jenem Verlangen nicht erblicken. Es sei möglich, daß ein Theil des Verkehrs abgelenkt würde; dies gebe Konstanz aber noch kein Recht, andere am Aufkommen zu hindern. Redner weist auf die großartige Entwicklung hin, die Konstanz in den letzten 40 Jahren genommen, und betont, daß Konstanz der Ort des Hauptfremdenverkehrs am See bleiben werde trotz der projektirten Bahnen.

Denn wer den See sehe, der sage sich: »Eisenbahn hin, Eisenbahn her, ich gehe aufs Dampfsschiff.« Redner ist damit einverstanden, daß die Regierung dem Trajektverkehr ihre Aufmerksamkeit zuwenden. Dieser müsse man unter allen Umständen erhalten werden. Wenn dem nördlichen Ufer Vergünstigungen gewährt werden, dann seien Stodachs Interessen gewahrt, die Konstanzer aber noch lange nicht geschädigt.

Abg. Benedey: Er könne nicht verstehen, wie der Herr Minister der Stadt Konstanz den Vorwurf der Kleinmüthigkeit und Engherzigkeit habe machen können. Er glaube, daß Konstanz diesen Vorwurf um so schwerer empfinden werde, weil der Generaldirektor seinerzeit der Stadt die beruhigende Versicherung gegeben habe, die Seelinie werde gebaut werden, so daß sie sich in vollständiger Sicherheit gefühlt habe. Erst durch den nachherigen Entwurf habe man sich enttäuscht gesehen. Konstanz hätte den Vorwurf keineswegs verdient. Man sehe aber, was Andere gethan haben, wie z. B. die Ueberlinger Deputation Ministerium und Kammer unausgesetzt in Anspruch genommen hätte. Demen gegenüber hätte Konstanz die weitgehendste Selbstlosigkeit an den Tag gelegt. Er begreife nicht, wie man die für Konstanz sich ergebenden Nachteile bestreiten könne, und beziehe sich hierbei auf den Abg. Fieser. Wohl aber hätte er gewünscht, daß der Herr Minister für seine verschiedenen anderen Anliegen ein freundliches Wort gehabt hätte.

Abg. Delisle bemerkt gegenüber dem Abg. Fieser, er habe nur sagen wollen, daß auch in Zukunft in der Kammer Ingenieure vertreten sein mögen. Im übrigen können sich auch Juristen irren, wie die zahlreichen Refuse und Revisionen beweisen. Wenn er hätte annehmen können, daß 1 km auf der Grasbeurer Linie auf 400 000 statt nach seiner Berechnung auf 280 000 M. kommen würde, so hätte er seinen Vorschlag nicht gemacht. Denn gerade der Kostenpunkt sei seine Hauptstütze gewesen.

Abg. Hug: Von dem Abg. Delisle sei darüber Beschwerde geführt worden, daß ihm das Material der Generaldirektion über die Untersuchung der Thallinie und Seelinie und der Verbindungslinien mit der Schwarzwaldbahn nicht ausgeteilt wurde. Derselbe habe angedeutet, daß, wenn die Ausfolgung des Materials von der Budgetkommission mit schärferem Nachdruck verlangt worden wäre, das Verlangen wohl bei der Regierung Berücksichtigung gefunden hätte. Dem müsse er entgegenhalten, daß, wie die Juristen in der Budgetkommission ausführten, staatsrechtliche Gründe der Billigung des Ansuchens um Mittelteilung des Materials entgegenstünden. Die Regierung sei nicht verpflichtet, alle von der Generaldirektion aufbewahrten Materialien über Untersuchung von Bahnlagen der Kammer oder einer Kommission zur Einsichtnahme vorzulegen. Ähnliche Grundfälle seien auch bei der Reichsregierung im Verkehr mit dem Reichstag und dessen Kommissionen maßgebend, was Redner an einem Beispiel nachweist. Der Vorschlag des Abg. Delisle, die Hauptlinie nach Ueberlingen über Stodach zu führen, empfehle sich zwar vom Standpunkte des Durchgangsverkehrs, dagegen erwerbe der Anschluß der Seitenlinien in Ushdingen mit Rücksicht auf die lokalen Verkehrsbedürfnisse doch Bedenken. Ueberlingen habe ja der Abg. Delisle seinen Vorschlag im Hinblick auf die Mehrkosten, die dadurch veranlaßt werden, zurückgezogen. Die von dem Abg. Benedey beantragte Aenderung der Resolution, wonach die Zweigbahn nach Meersburg gleichzeitig mit dem Bau der Thallinie hergestellt werden soll, sei zwar aus einer für die Interessen der Stadt Meersburg wohlwollenden Gesinnung hervorgegangen, allein sie verkehre ihren Zweck, nachdem die Regierung sich gegen die Modifikation ablehnend ausgesprochen habe. Die von der Kommission vorgeschlagene Resolution habe bei der Regierung Zustimmung gefunden und trage hiernach im Falle deren Annahme die Garantie in sich, daß sie s. Zt. vollzogen, also die Zweigbahn nach Meersburg nach Vollenbung der Thallinie hergestellt werde. Der Benedey'sche Antrag dagegen, wenn er auch materiell für die Stadt Meersburg günstiger sei, entbehre der Zustimmung der Regierung und würde deshalb im Falle seiner Annahme für die Realisirung des Projekts der Zweigbahn von Ushdingen nach Meersburg weniger Sicherheit bieten, als die von der Kommission beantragte Resolution. Er werde daher für die im Kommissionsbericht vorgeschlagene Resolution stimmen. Im übrigen möchte er für die von dem

Abg. Benedey im Interesse der Stadt Konstanz empfohlenen Wünsche, die sich auf den zu errichtenden Trajektverkehr zwischen Ushdingen und Konstanz, auf Ermäßigung der Schiffahrtspreise zc. beziehen, auf's wärmste unterstützen.

Minister v. Brauer: Der Abg. Benedey möge ihn zu einer Erwiderung. Er habe nicht behauptet, daß die Konstanzer oder die Konstanzer Behörden einen kleinlichen Standpunkt zu der vorliegenden Frage eingenommen haben. Das, was er habe sagen wollen, sei nur dies: es wäre ein kleinlicher Standpunkt, zu meinen, daß eine durchgehende Bahn, wenn sie nicht unmittelbar eine größere Stadt berühre, dieser schaden müsse. Er sei auch jetzt noch der Meinung, daß Konstanz durch die neue Bahn nicht nur keinen Schaden, sondern vielmehr einen Vorteil erzielen werde. Die Bahn werde der Industrie neue Wege ebnen und überhaupt neues Leben in die Gegend bringen. Er sei fest überzeugt, daß die Stadt Konstanz in 10 oder 15 Jahren theilweise infolge der neuen Bahn einen bedeutenden Aufschwung erzielt haben werde. Der Abg. Benedey habe es bemängelt, daß er, Redner, auf seine verschiedenen Wünsche nicht näher eingegangen sei, die er gleichsam als Entschädigung der Stadt Konstanz für die Bahnlänge der Regierung zur Erwägung anheim gegeben habe. Er halte es schon deswegen nicht für nöthig, darauf näher einzugehen, weil er solche »Schadenersatzpflicht« nicht anerkenne. Er glaube eben nicht an eine Interessenschädigung der Stadt Konstanz. Was die Verbilligung des Dampfsschiffverkehrs betreffe, so sei das Nöthige darüber ja schon in dem Kommissionsbericht gesagt, und er liebe es nicht, etwas zum zweiten Male vorzubringen. Die Frage bezüglich des Trajektverkehrs von Ushdingen nach Konstanz könne man erst in Erwägung ziehen, wenn die Bahn in Betrieb sei und wenn man sehe, welche Güter auf der Bahn zu befördern sein werden. Wenn der Güterverkehr kein großer werde, so sei auch kein Trajektverkehr nöthig. Sollte aber das Gegentheil der Fall sein, so werde die Regierung sehen, wie die Interessen von Konstanz zu wahren sein werden. Der Abg. Benedey habe dann die Bahnhofsverhältnisse in Konstanz zur Sprache gebracht. Es sei richtig, dieselben fangen an, der Bahnverwaltung über den Kopf zu wachsen, es sei kein Zweifel, daß man hier besser müsse. Der Bahnhof selbst, speziell der Güterbahnhof, sei einer Vergrößerung nicht mehr fähig. Man müsse eben streben, den Güterverkehr mehr als bisher hinüberzuleiten auf Petershausen. Dies werde in hohem Maße im Interesse der Stadt Konstanz liegen. Ob sich die Bahnhofsfrage Petershausen noch zu einer Vorlage für den Nachtragsetat verdichten werde, könne er jetzt nicht übersehen. Jedenfalls aber werde sie das Haus spätestens im nächsten Landtage beschäftigen.

Abg. Straub: Mit Delisle's Linienführung über Grasbeuren sei er nicht einverstanden. In der Salamer Gegend sei man keineswegs, wie Delisle meine, beunruhigt über die Regierungsvorlage. Die Unruhe sei erst entstanden, als der Abg. Delisle im Bezirk erschienen und sich als Gegner des des Regierungsentwurfs bezeichnete. Redner verliest als Beweis einen Brief aus Friedrichshafen. Bezüglich der Resolution theile er die Ansicht des Abg. Wildens; die Frage, ob gebaut werden soll, müsse unbedingt bejaht werden; das »Wie« sei vorerst nebensächlich, da ja die Verhältnisse ohnehin auf eine normalspurige Bahn hindrängen. Redner bittet schließlich, auch die althergebrachten Verkehrsbeziehungen zu berücksichtigen.

Abg. Heimburger zieht seinen Antrag zurück, weil nach den Erklärungen der Regierung und des Hauses eine Annahme wohl nicht zu erwarten sei. Wenn der Minister bestreite, daß Konstanz geschädigt werde, so möchte er darauf hinweisen, daß dies auch von der anderen Seite des Hauses zugegeben werde. Im übrigen hoffe er, daß die Regierung die angeregten Wünsche bezüglich der Konstanzer Verkehrsverhältnisse berücksichtigen werde.

Nach einem kurzen Schlusswort des Berichterstatters Pfefferle tritt das Haus in die Spezialberatung ein. Sämmtliche Paragraphen werden debattelos genehmigt. Hierauf werden die beiden Gesetzesentwürfe und die Resolution in namentlicher Abstimmung einstimmig angenommen. Schluß der Sitzung 2 1/2 Uhr.

Verwaltungssachen.

R. 252. Nr. 35. Regl.
Bekanntmachung.

Zur Fortführung der Vermessungs- und der Lagerbücher nachfolgender Bemerkungen ist im Einverständnis mit den Gemeindevorständen der beteiligten Gemeinden Tagfahrt jeweils auf dem Rathhause der betreffenden Gemeinde anberaumt, für die Bemerkung:

1. Dorf Kehl, Samstag den 5. Februar, Vorm. 1/9 Uhr.
2. Auenheim, Dienstag den 8. Februar, Vorm. 1/9 Uhr.
3. Reuteckheim, Donnerstag den 10. Februar, Vorm. 1/9 Uhr.
4. Boderweier, Samstag den 12. Februar, Vorm. 1/9 Uhr.

Die Grundeigentümer werden hiermit mit dem Anfügen in Kenntniß gesetzt, daß das Verzeichniß der seit der letzten Fortführung eingetragenen, dem Gemeinderath bekannt gewordenen Veränderungen im Grundeigentum während acht Tagen vor dem Fortführungstermin zur Einsicht der Beteiligten auf dem Rathhause auflegt; etwaige Einwendungen gegen die in dem Verzeichniß vorgemerkten Veränderungen in dem Grundeigentum und deren Beurteilung im Lagerbuch sind dem Fortführungsbeamten in der Tagfahrt vorzutragen.

Die Grundeigentümer werden gleichzeitig aufgefordert, die seit der letzten Fortführung in ihrem Grundeigentum eingetragenen, aus dem Grundbuch nicht ersichtlichen Veränderungen dem Fort-

führungsbeamten in der bezeichneten Tagfahrt anzumelden. Ueber die in der Form der Grundstücke eingetragenen Veränderungen sind die vorgeschriebenen Handrisse und Messurkunden vor der Tagfahrt bei dem Gemeindevorstand oder in der Tagfahrt bei dem Fortführungsbeamten abzugeben, widrigenfalls dieselben aus Kosten der Beteiligten von Amtswegen beschafft werden müßten.

Auch werden in der Tagfahrt Anträge der Grundeigentümer wegen Wiederbestimmung verlorener Grenzmarken an ihren Grundstücken entgegengenommen.

Kehl, den 24. Januar 1898.
Der Großh. Bezirksgeometer:
Döffel.

Vermischte Bekanntmachungen.

Holzversteigerung.

R. 188.2. Großh. Bezirksforstei Mittelberg — Eutingen versteigert unter den üblichen Bedingungen losweise mit Zahlungsfrist

Dienstag, 1. Februar 1898, Vormittags 11 Uhr,

in der Margzeller Mühle: aus dem Großlosterwald, Kapellenberg oberhalb Frauenalb: 10 aborne Wagnersangen, Nadelholz: 344 starke und 782 Ausschüßstangen, 1245 Hopfenstangen I, 745 II, 1510 III, 1410 IV. Klasse, 2680 Rebsteden und 725 Bohnensteden. Aus dem Oberlosterwald nächst der Altschallandstraße bei Margzell: Nadel-

holz: 1700 starke und Ausschüßstangen, 765 Hopfenstangen I, 575 II, 705 III, 1315 IV. Klasse, 940 Baumstämme, 5095 Rebsteden und 5815 Bohnensteden. Aus dem Unterwald: 73 starke und Ausschüßstangen und 170 versch. Hopfenstangen.

Donnerstag, 3. Februar 1898, Vormittags 11 Uhr,

im Rathhause zu Langenauß aus dem Distrikt Tannwald, dortiger Gemarkung: 19 Nadelholzstämme I, 147 II, 361 III, 447 IV. und 42 V. Klasse, 16 Nadelholzspaltlöcher und 101 Säglöcher, sowie 2 Buchen- und 16 Eichenabgange. Sodann 2 Ster tannenes Spaltholz, 970 Ster buchenes, 256 Ster tannenes und 17 Ster forlenes Scheit- und Klotzholz.

Samstag, 5. Februar 1898, Vormittags 11 Uhr,

auf dem Mittelberg aus Distrikt Mittelberg: 87 tannenes und sichtige Säge- und Baumstämme, 7 ländliche Baumstämme, 12 Nadelholzspaltlöcher, 105 Eichen III. und IV. Klasse, 6 Buchenabgange und 130 buchenes Wagnersangen. Ferner an Nadelholz: 90 starke und 1533 Ausschüßstangen, 1555 Hopfenstangen I, 1380 II, 3090 III, 4615 IV. Klasse, 7555 Rebsteden und 1855 Bohnensteden.

Nähere Auskunft erteilen über die Holz- und Forstlosterwald: die Forstwart Eisele in Burbach und Schurr in Margzell, im Oberlosterwald: Forstwart Kunz in Schelberg, Langenauß Tannwald: Forstwart Huberer in Schelberg, Mittelberg: Forstwart Kraß auf dem Mittelberg.

Neuholzversteigerung.

R. 211.2. Nr. 142. Großh. Bezirksforstei Pforzheim versteigert aus Domänenwald Hagenschloß mit Vorzugsbewilligung am

Montag den 31. Januar d. J., Morgens 9 Uhr, im Seehaus:

105 Nadelstämme I. und II., 275 dto. III., 1236 dto. IV., 168 dto. V., 184 Stück tann. Sägholz, 27 Buchen, 1 Linde, 488 Ster 2 und 3 m lange Nadelrollen, 3995 Gerüst-, 2455 Leiterstangen, 4325 tann. und sichte. Hopfenstangen I, 3215 dto. II., 4555 dto. III., 5415 dto. IV., 9340 Reb-, 5950 Bohnensteden. Ustenauszüge nach Guldstritten durch die Forstwart Künkele in Pforzheim, Keller in Eutingen, Bauer in Niefern, Messerschmidt und Waier auf Seehaus, woselbst auch das Hauptverzeichniß auflegt.

Das Holz wird vorher durch die Genannten auf Verlangen vorgezeigt.

R. 27.2. Forstbezirk Schwetzingen.

Holzversteigerung.

Montag den 31. d. M., Morgens

9 Uhr anfangend, werden im Alder in Ostersheim mit Vorzugsbewilligung: Aus Distrikt Ketscherwald: 46 forlene Stämme und Klöße 3. Kl., 131 desgl. 4. Klasse, 348 desgl. 5. Kl. Aus Abth. Raddudel: 29 forlene Stämme 3. Klasse, 10 desgl. 5. Klasse. Aus Abth. Ziegelweg: 45 forlene Stämme 3. Klasse, 10 desgl. 5. Klasse. Aus Abth. Grünhaus: 20 forlene Stämme 3. Klasse, 7 desgl. 4. Klasse. Aus Abth.

Holzversteigerung.

R. 264. Nr. 66. Die Großh. Bezirksforstei Durlach versteigert am

Montag den 31. Januar d. J., Vormittags halb 11 Uhr,

auf dem Rathhause zu Wüßlingen aus dem Domänenwalde Hochberg, Abtheilung 3 von einer Richtung, Abtheilung 1 von einer Durchforstung und Abtheilung 2, 4, 5, 7, 8 von Durchforstung, Grenzaußtieb:

174 Ster buchenes, 4 Ster eichenes, 5 Ster gemischtes, 1 Ster Nadelholz-Scheitholz, 27 Ster buchenes, 40 Ster gemischtes, 1 Ster Nadelholz-Prügelholz, 825 buchenes, 700 gemischte Laubholz-Wellen, 175 Laubholz-Faschinenwellen, 1 Loos Schlagbaum.

Domänenwaldhüter M u n z in Wüßlingen zeigt das Holz auf Verlangen vor.

Aus Distrikt Schönbühl, Abtheilung 2 von einer Durchforstung, Abtheilung 1 und 3 von Durchforstung an Fichten:

305 Baumstämme, 900 Rebsteden, 1700 Bohnensteden, 175 gemischte Wellen, 825 Laubholz-Faschinenwellen, 1 Loos Schlagbaum.

Domänenwaldhüter Geis in Wüßlingen zeigt das Holz auf Verlangen vor.