Karlsruher Zeitung. 1784-1933
1902

96 (9.4.1902) Badischer Landtag. Sitzungsbericht aus der Zweiten Kammer. 58. öffentliche Sitzung

Badischer Landtag.

Sitzungsbericht aus der Zweiten Kammer.

58. öffentliche Sitzung

am Montag den 7. April 1902.

Am Regierungstisch: Staatsminister v. Brauer und Regierungskommissäre.

Präsident **Gönner** eröffnet 4¼ Uhr die Sitzung, die Mitglieder des Hauses bei ihrer Rückkehr begrüßend.

Der **Sekretär** verliest die Eingänge.

Präsident **Gönner** macht einige geschäftliche Mittheilungen.

Abg. **Greiff** berichtet namens der Kommission über den Gesetzentwurf die Erbauung einer schmalspurigen Nebenbahn von Mosbach nach Mudau.

Die Vorlage wendet einer Gegend die Wohlthat einer Eisenbahn zu, der wir diese Wohlthat von Herzen gönnen. Gegen die Vorlage sind zwei Petitionen eingelaufen. Die Kommission war der Ansicht, daß das Regierungsprojekt den Vorzug verdiene, weil diese Linie leichter zu bauen ist und weil sie die wichtigsten Orte des Odenwalds anschließt an den Verkehr. Es waren schon weitgehende Zugeständnisse nothwendig, um überhaupt einen Unternehmer zu finden, es wäre noch viel schwieriger gewesen bei dem nahezu undurchführbaren Eberbacher Projekt. Zu dem langen Termin des Betriebsvertrags mußte sich die Regierung mit Rücksicht auf das zu erwartende Betriebsdefizit der Anfangszeit entschließen. Die Kommission ist im allgemeinen gegen die Erbauung von schmalspurigen Linien und hat diesen Standpunkt auch hier gegenüber der Regierung vertreten. Die Kommission hat aber die Gründe, die zur Erbauung einer nur schmalspurigen Bahn zwingen, anerkannt und erklärt sich deshalb, um ein Scheitern der Vorlage zu vermeiden, mit dem Bau in schmalspuriger Ausführung einverstanden. Die Kommission wünscht, daß auch auf dieser Strecke, bei sich einstellendem Bedürfniß, Truckgestelle oder Rollböcke Verwendung finden und der Betriebsvertrag die Bestimmung enthalten soll, daß besondere Gebühren für die Beförderung ganzer Waggonladungen mittelst Rollböcken oder Trucks nicht in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Die Kommission beantragt mit allen gegen eine Stimme:

Hohe Zweite Kammer wolle dem vorliegenden Gesetzentwurf, die Erbauung einer schmalspurigen Nebenbahn von Mosbach nach Mudau betreffend, die Zustimmung ertheilen und die beiden Petitionen:

1. Die Erbauung einer Bahn von Eberbach über Mudau nach Buchen betreffend,
2. Die Erbauung einer Schmalspurbahn von Mosbach nach Mudau, Protest betreffend,

für erledigt erklären.

Die Kommission hat sich auch mit der Frage beschäftigt, ob überhaupt der Bau von Privatbahnen zweckmäßig wäre, ob es nicht besser wäre, wenn der Staat sämmtliche Bahnen im Lande selbst betreibe. Die Kommission hat, um in eine Prüfung dieser Frage näher eintreten zu können und auch dem Hohen Hause ein klares Bild über die Privatbahnen zu verschaffen, die Regierung um Auskunft ersucht über folgende Punkte: Gesammtlänge, Baukosten, Staatsbeitrag, Rentabilität unserer Nebenbahnen. Die Kommission ist der Ansicht, daß das hierdurch erlangte, im Kommissionsbericht enthaltene Zahlenmaterial eine glänzende Rechtfertigung bildet nicht bloß für die Eisenbahnpolitik der Regierung, sondern auch des Hohen Hauses. Mit nicht viel mehr als sechs Millionen Mark Staatsbeitrag ist ein Eisenbahnnetz von 400 km mit einem Werth von 26 Millionen Mark erstellt worden. Dazu kommen dann noch weitere 100 km nicht subventionirte Nebenbahnen. Im ganzen repräsentiren diese 500 km Nebenbahnen einen Werth von 34 Millionen Mark. Baden steht an zweiter Stelle unter sämmtlichen deutschen Staaten in Bezug auf die Dichtigkeit seines Eisenbahnnetzes, sowohl nach der Grundfläche, als nach der Einwohnerzahl berechnet. Nur Sachsen übertrifft uns hinsichtlich der Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes. Wenn diese 400 km subventionirte Nebenbahnen als normalspurige Bahnen angelegt worden wären, so wären die Ansprüche an die Staatskasse erheblich gestiegen, unsere Eisenbahnrente gesunken. Alle, die unser Eisenbahnnetz nicht als abgeschlossen betrachten, sondern seine weitere Ausgestaltung wünschen, werden darin übereinstimmen, daß wir vor allem verhüten müssen, daß unsere Eisenbahnrente herabsinkt. Ich befürchte, daß wir dann die Eisenbahnsubventionen aus Mitteln des allgemeinen Staatshaushalts nehmen müßten und es dann mit der Erfüllung der Nebenbahnwünsche sehr schlecht bestellt sein würde. Wir haben mit dem Ausbau unserer Nebenbahnen ein gutes Geschäft gemacht. Heute ist das Privat-

kapital nicht mehr in dem Maße wie früher für Nebenbahnen zu haben. Das hat Württemberg zu seinem Schaden erfahren müssen.

Abg. **Obkircher**: In einer Zeit des wirthschaftlichen Aufschwungs vieler Landestheile befand sich die hier in Frage kommende Gegend in einem bedauernswerthen wirthschaftlichen Zustande. Die Bevölkerung fand nicht mehr volle Verwerthung ihrer Arbeitskraft, die Häuserwerthe waren im Rückgang begriffen, die Auswanderung war gestiegen. Geholfen werden konnte nur durch den Anschluß an den großen Verkehr durch Erbauung einer Eisenbahn. Dem Projekt Eberbach—Mudau, das zuerst auftauchte, standen mancherlei Bedenken entgegen. In einer im Februar 1897 in Grombach stattgefundenen Zusammenkunft, in der auch die Noth der Bevölkerung und die Eisenbahnfrage zur Sprache kam und die verschiedenen Ansichten über diese Frage vertreten wurden, tauchte zum erstenmale der Gedanke einer Eisenbahn von Mudau nach Mosbach auf. Die Anwesenden begeisterten sich sofort für diese Idee, bildeten ein Comité und beschlossen die Agitation für dieses Projekt, die auch vor allem von Hauptlehrer Trunk in energischer Weise betrieben wurde. Die Freunde des Eberbacher Projekts wollten natürlich die Hoffnung auf Verwirklichung dieses Projekts nicht aufgeben. Die Meinungen in der Bevölkerung des Bezirks waren getheilt. Die Regierung hat schon in einem sehr frühen Stadium ihre Ansicht, daß diese Gegend mit dem Segen einer Eisenbahn bedacht werden sollte, zum Ausdruck gebracht, dadurch, daß sie im August 1897 Erhebungen machen ließ. Auch die Eisenbahngesellschaft Vering und Wächter hat schon damals Erhebungen gemacht. In den Bodenverhältnissen und der Dichtigkeit der Bevölkerung lag es, daß die Großh. Regierung mehr geneigt war, das Projekt Mosbach—Mudau anzunehmen. Die Regierung hat in dieser Frage ein hohes Maß von Wohlwollen gegen die Gegend und von volkswirthschaftlicher Einsicht gezeigt, so daß ich ihr namens der Bevölkerung der Gegend nur meinen allerinnigsten Dank sagen kann. Die Bevölkerung erhofft von der Erbauung der Bahn eine völlige Umgestaltung ihrer wirthschaftlichen Verhältnisse. Ich muß aber meinem Bedauern darüber Ausdruck geben, daß es nicht möglich ist, neben dem einen Projekt auch noch das andere durchzuführen, auch den andern Theil des Odenwalds mit einer Eisenbahn zu versehen. Ich möchte eine möglichst einmüthige Annahme der Vorlage wünschen. Die Schmalspurbahn und die Nebenbahn nimmt die Bevölkerung als etwas Unvermeidliches hin. Der größere Theil der Bevölkerung hat seine Hoffnungen schon lange auf nichts mehr gerichtet, weil dieselbe möglichst zu der Wohlthat einer Bahn gelangen wollte. — Ich möchte dann noch einen Spezialwunsch der Stadt Mosbach vortragen. Nach dem Projekt wird die Bahn auf der Ostseite des Bahnhofgebäudes eingeführt mitten durch eine Kastanienbaumanlage und dann auf einer verkehrsreichen Straße. Die Bevölkerung befürchtet hiervon eine Beeinträchtigung des Verkehrs und des Stadtbildes, zu dessen Zierden jene Anlage gehört. Die Bevölkerung wünscht, daß die Einmündung nicht auf der Ostseite, sondern auf der Westseite des Bahnhofs erfolgt. Das würde allerdings Schwierigkeiten begegnen, deren Beseitigung aber wohl möglich wäre. Die größeren Kosten würden dadurch wett gemacht werden, daß eine Unterführung in Wegfall käme. — Ich spreche der Großh. Regierung nochmals Dank und Anerkennung namens der betheiligten Gemeinden aus und empfehle den Kommissionsantrag zur Annahme.

Abg. **Schmid**: Ich habe, von mehreren Mitgliedern dieses Hauses unterstützt, einen Antrag eingebracht, der eine nochmalige Prüfung dieser so sehr in die wirthschaftlichen Verhältnisse der fraglichen Landesgegend eingreifenden Frage bezweckt, damit nicht unüberlegter Weise über das wirthschaftliche Interesse so vieler Gemeinden hinweggeschritten werde. Ich sehe mich gezwungen, lauten Protest dagegen zu erheben, daß hier mit einer an Ueberstürzung grenzenden Raschheit über die dringenden wirthschaftlichen Bedürfnisse einer Landesgegend hinweggeschritten werden soll. Es handelt sich hier um einen „Nothschrei" der fraglichen Gemeinden, wie die Regierungsbegründung selbst zugibt, um eine schwere Noth einer weiten Gegend, der man keine Berücksichtigung werden lassen will. Was die Regierungsbegründung über diese Noth sagt, kann ich vollständig unterschreiben; aber ich kann mich nicht damit einverstanden erklären, daß dieser Noth auf die vorgeschlagene Weise abgeholfen werden kann. Der Odenwald muß erschlossen werden. Ist das aber eine „Erschließung", wenn man ein solches „Bähnle" in das Mosbacher Thal baut? Gehören diese Gemeinden der Mosbacher Gegend allein zum Odenwald? Haben die anderen Gemeinden, z. B. die des Winterhauptes, nicht auch einen Anspruch auf Anschluß an den allgemeinen Verkehr? Durch meine 12jährige berufliche Thätigkeit in jener Gegend kenne ich sie sehr genau, und ich kann Ihnen versichern: wenn irgendwo Hilfe noth thut, so ist das hier der Fall. Ich mißgönne den bevorzugten Gemeinden ihre Berücksichtigung keineswegs, aber ich muß dagegen lauten Protest einlegen, daß mit einer solchen Raschheit hier einem Theil des Landes geholfen werden soll, während mit derselben Raschheit eine andere Landesgegend hintangesetzt wird.

Was die wirthschaftliche Seite der Frage anlangt, muß ich hervorheben, daß die Verkehrsinteressen des Odenwalds nur dann volle Berücksichtigung finden werden, wenn die Odenwaldbahn in Eberbach einmündet, weil Eberbach den Verkehrscentren des Landes bedeutend näher liegt als Mosbach. Das Holz sowie die übrigen Produkte des Odenwaldes gehen von jeher nach Eberbach, und ich kann nicht begreifen, wie die Regierungsbegründung dazu kommen kann, den Anschluß nach Heilbronn und Würzburg als besonderen Vorzug bei dem Mosbacher Projekt zu bezeichnen. Jährlich werden gegen 30 000 Festmeter Holz verarbeitet und weiterversandt, Holzkohlen und Rinde erreichen ungefähr die gleiche Umsatzhöhe, aber alle diese Produkte gehen ab in der Richtung nach Eberbach. Aber auch die landwirthschaftlichen Produkte nehmen ihren Absatzweg in der Richtung nach Mannheim, und auch diese müssen hier in Betracht gezogen werden. Denn Dank der Einsicht, der Thätigkeit und Rührigkeit der Odenwälder Landwirthe ist es gelungen, durch rationelles Halten des Bodens die Landwirthschaft und Viehzucht erfreulich zu heben. Doch das bedeutet einen wirklichen Fortschritt nur, wenn die Leute ihre Früchte billig verfrachten und leicht befördern können.

Heute gestaltet sich auch der Personenverkehr nach Eberbach viel ungünstiger, als der Gesetzentwurf glauben macht. Eine Bahn wäre dringend auch von diesem Gesichtspunkt aus zu wünschen.

Es erübrigt mir noch, die technische Ausführbarkeit des Baues beider Projekte einander gegenüberzustellen. Ich muß die Richtigkeit der Berechnung des Herrn Berichterstatters zugeben, aber solche technische Schwierigkeiten, wie sie bei der Ausführung des Eberbacher Projektes hervorzutreten scheinen, dürfen nicht allein den Ausschlag geben. Beim Bahnbau gibt es keine Unmöglichkeit, das ist eine alte Sache. Und es scheint mir, als ob die Eberbacher Projekte noch nicht genügend durchgeprüft seien. Es ist zu hoffen, daß hier doch noch eine günstige Straße entdeckt werden kann. Ich kann natürlich alle

Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei in Karlsruhe.

Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei in Karlsruhe.

die verschiedenen Behauptungen, die seitens der Eisenbahncomités einerseits und der Regierung andrerseits aufgestellt wurden, nicht hier noch einmal durchsprechen, ich will nur betonen, daß wir hier vor eine sehr folgenschwere Frage gestellt sind, und daß wir, wenn das Projekt einer Bahn von Mosbach nach Mudau zur Ausführung gelangt, eine große Zahl von Odenwaldgemeinden in ihrem Nothstande lassen. Und diese Gemeinden werden nicht aufhören, diesen Nothschrei auch weiter ertönen zu lassen.

Ich muß mich also gegen den Gesetzentwurf aussprechen und Sie bitten, meinem Antrag zuzustimmen.

Präsident **Gönner** verliest den Antrag Schmid.

Abg. **Köhler**: Die erste Frage, die man sich zwecks Bildung seiner Meinung vorlegen muß, ist die, ob die Linie Mosbach—Mudau vor dem Eberbacher Projekte den Vorzug verdient. Wem soll diese Bahn denn eigentlich dienen? Doch nicht den Mosbachern, auch nicht den Eberbachern, denn beide haben ihre Bahn, ebenso nicht den Orten in der Nähe von Mosbach und Eberbach, denn diese liegen sehr nahe bei der Bahn. Nein, der innere Odenwald kommt in Betracht, seine Bedürfnisse müssen in erster Linie berücksichtigt werden. Da hat nun die Gegend von Mudau selbst erklärt, daß ihr nur durch eine Verbindung mit Eberbach gedient sei. Mudau befindet sich zwar selbst nicht bei den Unterzeichnern des Protestes, doch war es früher auch für das Eberbacher Projekt. Als aber später von Mosbach aus so bedeutend agitirt wurde, als insbesondere der Oberamtmann von Buchen erklärte, daß nur das Projekt einer Bahn nach Mosbach eine Aussicht auf Verwirklichung habe, wurde die Gemeindevertretung mürbe und entschloß sich, für das Mosbacher Projekt einzutreten. Ursprünglich war also die ganze Gegend einmüthig für das Eberbacher Projekt, und auf diesem Standpunkt stehe auch ich. Schon jetzt weist der ganze Verkehr der Gegend auf Eberbach hin. Die Linie von Heidelberg nach Eberbach beträgt auch nur 31 km, während die Entfernung Heidelbergs von Mosbach 54 km beträgt. Würde nun auch die Eberbacher Linie eine Länge von 38 km erreichen gegenüber 28 km beim Mosbacher Projekt, so hätte man dabei gleichwohl eine Wegersparniß von 13 km zu verzeichnen. Und wenn der Staat bei Ausführung des Eberbacher Projekts größere Opfer bringen müßte, so sollte er sich davor nicht scheuen, wenn er der Gegend dadurch besser dienen kann als durch Ausführung des billigeren Projektes. Man wäre mit der Mosbacher Linie noch zufrieden, wenn man eine normalspurige Bahn bauen wollte. Aber auch hierin tritt wieder die große Ungleichheit in der Behandlung der ärmeren und reicheren Landesgegenden zu Tage: die ärmeren Gegenden verweist man auf schmalspurige Bahnen und Privatbetrieb, während die reicheren Gegenden mit Normalspurbahnen unter Staatsbetrieb bedacht werden, ganz abgesehen davon, daß die ärmeren Gegenden das Eisenbahngelände gratis stellen müssen, das der Staat in reicheren Gegenden den Gemeinden um theures Geld abkauft. Dazu kommt noch, daß die Personen- und Frachtsätze auf Nebenbahnen sich höher stellen als bei Normalbahnen. Auf diese Weise aber kann einer an und für sich armen Gegend keineswegs geholfen werden. Das heißt meines Erachtens die Gegend den Juden ausliefern. (Heiterkeit.) Durch das bei Schmalspurbahnen nöthige Umladen entstehen bedeutende Unkosten, die der Produzent zu tragen hat. Etablissements mit Massenabsatz sind infolgedessen hier ganz ausgeschlossen. Wenn man dem Odenwald eine solche Schmalspurbahn schenkt, so gibt man der Gegend etwas Ungenügendes. — Daß überhaupt etwas gethan werden soll, muß ich zwar anerkennen, doch kann ich im Interesse der Odenwaldbewohner dem Kommissionsantrag nicht zustimmen. Sollte man sich für das Eberbacher Projekt nicht erwärmen können, so wäre es meines Erachtens besser, 20 Jahre zu warten, in denen dann die Summe, die man jetzt anzulegen geneigt ist, unter Einrechnung ihrer Zinsen eine solche Höhe erreichen würde, daß es möglich wäre, damit das kostspieligere, aber den Bedürfnissen mehr entgegenkommende Projekt auszuführen.

Abg. Dr. **Weygoldt**: Ich kann das Ergebniß des langen Kampfes um eine Bahn durch den Odenwald im Interesse Eberbachs nur bedauern. Es wäre dieser Stadt eine Bahnverbindung mit dem Odenwald wohl zu gönnen gewesen, und die Dörfer auf der Höhe in rauher Gegend hätten davon einen großen Vortheil gehabt. Aber bei aller Vorliebe für Eberbach und seine Gegend muß ich doch zugeben, daß dem Projekt einer solchen Bahn von Eberbach nach Mudau sehr große Schwierigkeiten entgegenstehen. Sie müßte ganz in der Nähe Eberbachs eine Höhe von 400 Meter überwinden, was nur möglich wäre mittelst großer Bogen, die unter den größten Kosten zu bauen wären. Ich stimme darum dem Mosbacher Projekt zu in der Voraussetzung und Erwartung, daß das Projekt einer Bahn von Eberbach nach Mudau nicht aufgehoben, sondern nur aufgeschoben ist. Ich hoffe, daß in nicht ferner Zeit es möglich sein wird, eine solche Bahn als normalspurige unter Staatsbetrieb zu bauen.

Abg. **Eichhorn** erklärt, daß seine Fraktion zu dem Antrag Schmid keine Stellung nehmen könne, da ihr die einschlägigen Verhältnisse nicht genügend bekannt seien. Jedenfalls, fährt er fort, muß man vorsichtig sein mit solchen Projekten. Meine Fraktion würde vorschlagen, sowohl den Gesetzentwurf als die Petitionen und Proteste nochmals der Kommission zu wiederholter Prüfung zu überweisen. Vielleicht wird der Antrag Schmid in diesem Sinne geändert, dann würden wir ihm zustimmen. — Es steht wohl fest, daß das Projekt einer Bahn von Mosbach nach Mudau praktischer ist, doch ist das nicht maßgebend, wenn es sich herausstellt, daß das Projekt Eberbach—Mudau den Bedürfnissen der Gegend besser entgegenkommt, als das andere. Wenn der von mir angedeutete Beschluß nicht zu Stande kommen sollte, wenn es sich also nur darum handeln sollte, ob der Odenwald überhaupt zu einer Bahn kommt oder nicht, dann werden wir für den Gesetzentwurf stimmen. Leicht ist uns dieser Entschluß nicht geworden, schon deswegen, weil die neue Bahn eine Schmalspurbahn sein und in Privatbetrieb stehen soll. Wir sind prinzipielle Gegner alles Privatbahnbaus, und -betriebs. Von volkswirthschaftlichem Standpunkte aus kann und darf man sich nicht für dieses System erwärmen. Jede Verkehrserleichterung bedeutet einen Aufschwung volkswirthschaftlicher Natur, der Privatbahnbetrieb aber widerspricht der Verkehrserleichterung, da der Privatbetrieb sein eigenes Interesse verfolgt, also darnach strebt, nach Möglichkeit zu sparen zu Gunsten einer recht großen Erhöhung der Dividenden. Die Behörde hat zwar die Aufsicht über die Privatbahnen zu führen, aber jeder Anordnung wird seitens der Unternehmer aktiver und passiver Widerstand entgegengesetzt. Das schlechte Material, die schlechte Beleuchtung, das unzulängliche Personal, das wir bei den in Privatbetrieb stehenden Bahnen finden, das sind alles Erscheinungen, die auf diesem Grunde beruhen. Nur das reine Staatsbahnsystem kann die Förderung des öffentlichen Verkehrs in der nothwendigen Weise gewährleisten. Auch Bayern und Sachsen waren im Stande, alle ihre kleinen und kleinsten Bahnen — mit sehr geringen Ausnahmen — in Staatsbetrieb zu nehmen, und wenn diese kleinen Bahnen sich auch nur zu einem Prozent rentiren, so ist doch daraus zu entnehmen, daß der Staat bei eigenem Betrieb durchkommt. Wenn der Staat schließlich die

Privatbahnen aufkauft, so muß er außerordentlich hohe Preise bezahlen, so daß die Privatunternehmer aus dem Dividenden abwerfenden Betrieb und dem vortheilhaften Verkauf doppelten Gewinn ziehen. Wenn Preußen, Bayern und Sachsen den reinen Staatsbetrieb ermöglichen können, warum sollte Baden das nicht können? Einmal muß doch der Anfang damit gemacht werden. Mit der Begründung, die der Regierungsentwurf vorführt, kann man ja in alle Ewigkeit kommen! Jeder Privatunternehmer, der Geld anlegt, will damit natürlicher Weise etwas verdienen. Der Privatunternehmer wird also auch hier wohl ein ordentliches Geschäft machen, das angegebene Defizit von 15 000 Mark wird durch einen hohen Gewinn beim Bau der Bahn bald gedeckt sein. — Wenn hier von dem „geprüften" Kostenanschlag gesprochen wird, so muß ich doch sagen: den Kostenanschlag sollte doch die Regierung selbst machen, und sich nicht darauf beschränken, den von Privaten aufgestellten Voranschlag einer mehr oder minder genauen Prüfung zu unterziehen. — Es wird übrigens in einer an mich gerichteten Zuschrift behauptet, früher habe der Unternehmer die Kosten um 24 000 M. billiger berechnet als heute. Ich kann die Richtigkeit dieser Behauptung nicht prüfen, ich glaubte jedoch, die Erwähnung dieser Zuschrift hier nicht unterlassen zu dürfen. Was übrigens das „Geschenk" anlangt, das sich der Staat seitens der unternehmenden Gesellschaft durch Uebernahme des Risikos machen läßt, muß ich bemerken: ich halte es für geradezu unmoralisch, wenn der Staat es annimmt, daß die Gesellschaft jährlich 15 000 M. drauflegt, die der Staat eigentlich selbst zu zahlen hätte. — Wenn schließlich betont wird, wir können unsere Arbeiter nicht so schlecht bezahlen, wie die Privatunternehmer, und wenn das als Grund für die Abgabe des Bahnbetriebs an Private angeführt wird, so muß ich sagen: dann sollten wir erst recht dagegen Front machen, dann sollten wir erst recht verlangen, daß der Staat den Betrieb übernimmt; denn wir dürfen doch nicht dazu beitragen, daß die Arbeiter durch die Unternehmer noch mehr ausgebeutet werden! Es ließe sich auch vom finanziellen Standpunkt aus ganz gut rechtfertigen, wenn unser Staat in steigendem Maße die Privatbahnen für sich erwerben würde: 13 Prozent der Staatsbahnen sind ja heute schon Nebenbahnen in Staatsbetrieb, außerdem haben wir auch Privatbahnen in Staatsbetrieb, die sich doppelt so hoch verzinsen, als die Staatsbahnen. Wenn der Staat durchschnittlich 18 Prozent der Baukosten den Privatunternehmern beim Bau der Privatbahnen zuschießt, so macht das eine Summe aus, die einen hohen Zinsverlust sehr wohl decken könnte, wenn diese Bahnen als Staatsbahnen sich nicht genügend rentiren sollten. Wenn aber die Rente insgesammt auch etwas kleiner würde, so würde uns das doch nicht abhalten, gegen ein Prinzip zu stimmen, wie es heute befolgt wird, das wir nicht als das richtige anerkennen können. Im Laufe der weiteren Entwicklung würden wir auch zu annehmbarer Verzinsung des in Nebenbahnen angelegten Kapitals kommen, wenn wir die Privatbahnen in Staatsbetrieb nehmen würden. — Das sind die Gesichtspunkte, die es meiner Partei außerordentlich erschwert haben, für den Gesetzentwurf zu stimmen; doch sind wir dafür, weil wir die bedürftige Gegend des Odenwalds nicht der Gefahr aussetzen wollen, überhaupt keine Bahn zu erhalten. Wir hoffen aber, daß die Regierung nicht dem Beispiel Württembergs folgen wird, daß der vorliegende Gesetzentwurf — trotz der kategorischen Erklärung des Herrn Ministers — die letzte Vorlage dieser Art sein würde.

Abg. Zehnter: Auch ich bin kein zu großer Freund der Privatbahnen und der Schmalspurbahnen. Die Regierung sollte bei der Vergebung der Konzessionen möglichst reservirt vorgehen. — Der Herr Abg. Eichhorn hat hervorgehoben, daß die Eisenbahngesellschaft nach der Begründung der Vorlage auf ein jährliches Defizit von 15 000 M. zu rechnen habe, und hat sich gewundert, daß trotzdem die Gesellschaft bereit sei, den Betrieb zu übernehmen. Er hat geglaubt, das nur dadurch erklären zu können, daß die Gesellschaft sich durch einen großen Gewinn bei dem Bau der Bahn für das zu erwartende Defizit schadlos halte. Er hat aber übersehen, daß der Betrieb der Gesellschaft auf 21 Jahre übertragen werden soll, daß die Gesellschaft eine weitere Entwicklung der Bahn erwarten kann, die späterhin die Verluste wieder einbringt. Auch ich muß es lebhaft bedauern, daß nur eine Schmalspurbahn gebaut werden soll. Eine solche sollte man nur da bauen, wo es sich lediglich um Personenverkehr handelt. — Hier dagegen handelt es sich um eine Gegend mit großem Verkehr von Massengütern. Da aber die Regierung erklärt hat, daß nur eine Schmalspurbahn gebaut werden könne, so bleibt eben nichts anderes übrig, als das weniger Gute, die Schmalspurbahn, zu nehmen, obwohl ich sehr bedauere, daß nur eine solche gebaut wird.

Zwei Richtungen bekämpfen sich in der Tracirung der Bahn: die Route Eberbach—Mudau und die Route Mosbach—Mudau. Bei Prüfung aller Verhältnisse wird man zur Annahme der Vorlage kommen müssen. Wollte man mit der Erbauung der Odenwaldbahn warten, bis die Bahn Eberbach—Mudau gebaut wird, dann könnten leicht 20 Jahre vergehen, ohne daß die Gegend eine Bahn erhalten würde, und ich bezweifle, ob das dem Interesse der Gegend entspräche; denn das Sprichwort sagt: Schlecht gefahren ist immer noch besser, als gut gegangen. Wenn die an der Linie Eberbach—Mudau interessirten Gemeinden auch jetzt den Umweg über Mosbach machen müssen, so ist doch die Linie Mosbach—Mudau für sie besser als gar nichts. Den Argumenten, die von der Eberbacher Seite geltend gemacht werden, lassen sich gleiche für Mosbach entgegenstellen. Auch durch die Eberbacher Linie wird nur einseitig, einem Theil der Odenwaldgemeinden, geholfen. Beide Linien durchqueren den Odenwald, die eine Linie mehr von Osten, die andere mehr von Westen. Wenn nur die wirthschaftlichen Gesichtspunkte maßgebend wären, müßten wir uns vielleicht für Eberbach entscheiden; aber auf der andern Seite stehen eine ganze Reihe technischer Schwierigkeiten. Das war entscheidend, um die Mosbacher Linie als die allein technisch mögliche zu wählen. Gegenüber dem Vorwurf des Abg. Schmid, daß die Entscheidung dieser Frage überhastet und übereilt worden sei, muß ich feststellen, daß die Kommission diese Frage mit einer Gründlichkeit geprüft hat, wie sie gar nicht größer denkbar ist. (Zwischenruf des Abg. Schmid, daß sein Vorwurf auch nicht die Kommission treffen sollte.) Gerade weil manche Gründe für die andere Linie sprachen, wurde die Sache gründlich geprüft, um die Petenten zu überzeugen, daß wir keineswegs oberflächlich über ihre Wünsche hinweggingen. Bis jetzt war auch Niemand im Stande, einen neuen Gedanken vorzubringen, der nicht schon in der Kommission vorgetragen wurde. Wenn wir gleichwohl zu der vorliegenden Entscheidung gekommen sind, so würde auch eine Zurückverweisung an die Kommission kein anderes Ergebniß haben, und ich möchte bitten, einen Antrag in dieser Richtung nicht zu stellen. Den Antrag Schmid bitte ich abzulehnen. Mit Annahme dieses Antrags würden wir ein reines Vacuum, ein Nichts, schaffen. Ich werde also für den Kommissionsantrag stimmen und kann mich im übrigen auch nur dem anschließen, was der Herr Abg. Weygoldt gesagt hat. Auch ich betrachte die Eberbacher

Karlsruhe, Rüppurrerstr. 20. | v. Bodman. | Vormittags ½11 Uhr, | Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts. | heimerstr. 34.

Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei in Karlsruhe.

Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei in Karlsruhe.

Linie mit diesem Gesetz nicht für erledigt. Ihre Erbauung ist eine Frage der Zukunft, die wohl auch noch bejahend entschieden werden wird.

Abg. Dr. **Heimburger** theilt in der Frage der Erbauung von Nebenbahnen durch den Staat den Standpunkt des Abg. Eichhorn. — Der Berichterstatter hat als Vorzug des jetzigen Systems hervorgehoben, daß unsere Nebenbahnen den Staat nur 6 Millionen Mark gekostet haben. Dafür gehören aber diese Bahnen nicht uns, sondern andern Leuten. Wenn wir jetzt vor die Frage gestellt würden: soll der Staat seine Nebenbahnen selbst bauen und betreiben, dann würden wir wohl zu einer Bejahung kommen. Die Vortheile, die für die von einer Nebenbahn erschlossenen Gegenden aus dem Bahnverkehr erwachsen, sind nicht so groß, wenn diese Verkehrsindustrie dem Privatkapital überlassen wird, als wenn der Staat die Bahn betreibt. Die Klagen, die von allen Seiten über die Privatbahnen einlaufen, beweisen, daß durch den Privatbahnbetrieb die Interessen der Gegenden nicht so gewahrt werden wie bei Staatsbetrieb. Vom sozialen Standpunkt aus ist es auch nicht wünschenswerth, daß die Privatbahngesellschaften durch Halten billigeren Personals, das infolgedessen auch oft nicht so ist, wie es sein sollte, einen billigeren Betrieb erzielen als der Staat. Auf diese Weise sollte nicht gespart werden. Ich hoffe, daß auch die Regierung mit der Zeit ihre Ansicht ändern wird. Wenn in erster Linie die volkswirthschaftlichen Interessen maßgebend wären bei unserer Eisenbahnpolitik, dann hätten wir auch ein größeres Eisenbahnnetz. Mit der Rentabilität unserer Nebenbahnen ist es nicht so schlimm bestellt. Wenn die Rentabilität einer so stark frequentirten Bahn, wie die von Karlsruhe nach Herrenalb nur auf 2,6 Proz. angegeben wird, so muß irgend etwas an der Berechnung nicht stimmen vielleicht infolge zu großer Abschreibungen.

Ich habe den Antrag Schmid und Gen. unterschrieben, weil ich den Standpunkt der Regierung nicht theilen kann. Den Vermittlungsvorschlag, die Sache nochmals an die Kommission zurückzuverweisen, halte ich wirklich für zwecklos. Würde der Antrag Schmid angenommen, dann würde die Sache bis zum nächsten Landtag verschoben, und wir könnten dann vielleicht nach weiterer Prüfung zu einem andern Entschluß kommen. Die technischen Bedenken sind vielleicht nicht so schlimm, wie es jetzt scheint. Ich kann dem Gesetzentwurf nicht zustimmen, weil mit dieser Bahn dem wirklichen Bedürfniß dieser Gegend nicht so abgeholfen wird, wie dies wünschenswerth ist, weil insbesondere gerade die bedürftigsten Gemeinden keinen Anschluß erhalten. Ich fürchte, daß, wenn diese Bahn gebaut ist, dann die berechtigten Wünsche der an der andern Linie interessirten Gemeinden auf keine Erfüllung mehr rechnen können.

Abg. **Hergt**: Die Kommission hat diese Frage sehr gründlich behandelt. Die Eberbacher Interessen haben in der Kommission lebhafte Vertretung gefunden. Gerade deswegen hat die Kommission von der Regierung Auskunft darüber gewünscht, ob vergleichende Untersuchungen für beide Linien stattgefunden haben, und die Regierung hat darauf die bestimmte Erklärung abgegeben, daß das geschehen sei. Es ist von den technischen Bedenken viel die Rede gewesen. Technische Bedenken in dem Sinne technischer Undurchführbarkeit gibt es beim heutigen Eisenbahnbau allerdings nicht, wohl aber vom finanziellen Standpunkt aus, wenn ein irgendwie annehmbares, zu den Kosten im entsprechenden Verhältniß stehendes Resultat bei dem Bau nicht herauskommt. — Die Kommission hatte sich nicht mit der Frage zu beschäftigen: es soll eine Eisenbahn erbaut werden, welche das ganze Odenwaldgebiet erschließt, sondern nur mit der Frage, welche der beiden Linien den Vorzug verdient. Beide Linien bringen jede nur einem Theil des Odenwaldes Vortheil. Da aber die Eberbacher Linie zur Zeit nicht ausführbar ist, so braucht man deshalb doch die von der Regierung angebotene Linie Mudau—Mosbach nicht abzulehnen. Wenn wir nicht für alle Gemeinden die Bahnverbindung bekommen können, dann wollen wir sie wenigstens einem Theil verschaffen. Damit ist die Frage der Eberbacher Linie nicht erledigt. Das Wort „Niemals" existirt in Eisenbahnfragen nicht. Die Regierung wird sich weiter beschäftigen mit dieser Frage. Ich bin auch nicht damit einverstanden, wenn der Herr Abg. Schmid den Werth der projektirten Schmalspurbahn für die Gegend so gering veranschlagt. Ich bin auch kein Freund der Schmalspurbahnen, es ist aber in jedem Fall zu prüfen, ob die höheren Kosten für eine Normalspurbahn richtig angelegt sind. In jener Gegend wird eine Schmalspurbahn dem Bedürfniß vollkommen genügen. Der geringe Waarenverkehr wird sich auch mit einer solchen Bahn behelfen können.

Staatsminister v. **Brauer** dankt zunächst der Kommission und insbesondere dem Berichterstatter für die eingehende, sachgemäße Darstellung der Verhältnisse im Kommissionsbericht. Auch mit den allgemeinen Bemerkungen desselben sei er durchaus einverstanden, nicht dagegen mit vielen Bemerkungen verschiedener anderer Redner in diesem Hause.

Wenn sonst die Regierung einen Gesetzentwurf vorlege über den Bau einer neuen Eisenbahn, so pflege der Tag, an dem er zur Berathung kommt, ein Tag von eitel Freude zu sein für den Eisenbahnminister, der dann Anerkennung und Dank erhalte dafür, daß wieder irgend ein kleines Thal oder ein abgelegener Landestheil Anschluß an den großen Verkehr erlangt habe. Wenn dann auch vielleicht einige Zweifel bestehen über die Richtung, die der Bahn im einzelnen zu geben sei, so seien doch solche Schwierigkeiten meist sehr leicht zu überwinden, da gewöhnlich alle Varianten im Bezirk eines und desselben Abgeordneten liegen, so daß dieser durch die entgegengesetzten Wünsche seiner Wähler gewissermaßen neutralisirt sei, was die Verständigung erleichtere. Heute haben wir es nicht so gut. Wir sehen vielmehr das immerhin interessante Schauspiel, daß zwei Abgeordnete jeweils für ihren Bezirk plädiren, um die Bahn für sich zu erhalten. Wenn dies die Situation einigermaßen erschwert, so liegt die Sache auf der anderen Seite doch so, daß eigentlich alle Gründe für die Linie Mudau—Mosbach sprechen und nicht für Mudau—Eberbach. Der Abg. Schmid hat ja gewiß so gut und wirksam wie nur immer möglich die Linie Mudau—Eberbach vertheidigt; er wird aber schwerlich Viele überzeugt haben. Das liegt nicht an ihm, sondern an der Macht der Thatsachen. Alle Gründe sprechen zu entschieden für Mudau—Mosbach. Ich nehme derartige Entscheidungen gewiß nicht leicht und habe stets das Gefühl der großen Verantwortlichkeit, weil ja erfahrungsgemäß fast immer derjenigen Linie der Vorzug gegeben wird, die von der Regierung vorgeschlagen wird. Kaum je aber ist mir die Entscheidung leichter erschienen, als hier. Zunächst vom finanziellen Standpunkt aus verdient die Linie entschieden den Vorzug, und wenn es auch nicht beliebt wird, wenn dieser Gesichtspunkt besonders betont wird, so muß ich doch als Minister dafür sorgen, daß die Staatsgelder nicht verschleudert werden, daß von mehreren Linien die finanziell günstigere gebaut werde, wenigstens dann, wenn sie gleiche Vortheile bietet. Den Ausschlag soll dieser Gesichtspunkt gewiß nicht geben. Wenn technische und wirthschaftliche Gründe für andere Linien sprechen, dann darf der finanzielle Gesichtspunkt zurücktreten. Wenn aber übereinstimmend technische, wirthschaftliche und finanzielle Gründe auf der einen Seite

sind, wie hier, so können wir um so leichteren Herzens unsere Entscheidung treffen.

Was die technische Seite der Frage betrifft, so hat der Herr Abg. Hergt bereits das Nöthige bemerkt. Eigentlich unüberwindliche Hindernisse gibt es für einen Techniker nicht. Die Linie Eberbach ist aber technisch insofern unausführbar, als die Höhe dicht hinter Eberbach nur mit gewaltigen Serpentinen oder Zahnradbetrieb zu überwinden wäre. Aber auch von volkswirthschaftlichen Gesichtspunkten aus verdient die Linie Mudau—Mosbach vor der anderen den Vorzug. Mosbach ist von jeher der natürliche wirthschaftliche Mittelpunkt jener Gegend gewesen und ist es auch heute noch. Eberbach ist gewiß ein mehr aufstrebender Ort als Mosbach. Mosbach ist aber nicht nur Sitz eines Amtsgerichts und Bezirksamts, sondern auch eines Landgerichts und Kreisstadt. Es wäre wirklich ein Unrecht gegenüber dieser Stadt, wenn man den bisherigen Mittelpunkt des Odenwaldes zu Gunsten des aufstrebenden Eberbach künstlich zurücksetzen wollte.

Dem Abg. Schmid müsse er noch auf die Bemerkung erwidern, daß hier mit „Ueberstürzung, mit zu großer Raschheit" vorgegangen worden sei. Da Abg. Schmid durch einen Zwischenruf erklärt habe, daß er diesen Vorwurf nicht der Kommission habe machen wollen, so folge daraus, daß das Kompliment ausschließlich an die Regierung gerichtet sei. (Heiterkeit.) Schon vor vier oder fünf Jahren habe er im Staatsministerium Vortrag gehalten über die Nothwendigkeit der Erbauung einer Bahn in jener Gegend und als wahrscheinliche Trace Mudau—Mosbach bezeichnet. Der Bahnbau sei im Prinzip schon beschlossen gewesen, ehe die Petitionen an den vorigen Landtag gekommen seien. Man könne daher nicht von übertriebener Raschheit in der Behandlung dieser Frage sprechen; übrigens sehe er auch keinen Vorwurf darin, wenn man ihm als Eisenbahnminister rasches Handeln und Entschlußfähigkeit nachsage. (Zustimmung.)

Redner geht dann auf die Bedenken verschiedener Redner wegen der Erbauung der Bahn als Schmalspurbahn ein. Auch er sei damit einverstanden, daß das Normale die Normalspurbahn bilden solle, wenn nicht besondere Gründe für das billigere Schmalspursystem sprächen. Wo ein Durchgangsverkehr möglich oder der Kostenunterschied nicht erheblich oder eine starke Industrie vorhanden sei, müsse eine Normalspurbahn gebaut werden und nach diesem Prinzip sei auch immer gehandelt worden. Viele kleine Nebenbahnen (Haltingen—Kandern, Krozingen—Staufen, Achern—Ottenhöfen u. s. w.) seien normalspurig. Das seien Bahnen, wo der Kostenpunkt nicht so erheblich in Betracht kommen konnte, weil es sich um ziemlich ebene und gerade Strecken handelte. Wenn aber eine Bahn im Gebirge liege, wenn sie viele kleine Kurven habe, sich an eine Höhe anschmiegen solle, müsse man sich mit einer Schmalspurbahn begnügen, weil die Kosten unverhältnißmäßig groß würden. Im vorliegenden Fall wären für eine Normalspurbahn statt 2,4, 4 Millionen nothwendig. Mit diesem Plus könne man eine ganze Reihe weiterer kleiner Bahnen subventioniren. Der Herr Abg. Hergt habe mit Recht gesagt, daß diese Bahn auch als Schmalspurbahn sehr wohl geeignet sei, den thatsächlichen Bedürfnissen zu genügen.

Die Abgg. Eichhorn und Heimburger haben die Frage aufgeworfen, ob wir nicht besser daran thäten, zum ausschließlichen Staatsbahnsystem überzugehen. Unser gemischtes System sei seiner Ansicht nach das Richtige. Er sei ein unbedingter Anhänger des Staatsbahnsystems in dem Sinne, daß die Hauptbahnen und alle bedeutenderen Nebenbahnen vom Staat betrieben werden müßten. Daraus folge aber nicht, daß jede untergeordnete Seitenbahn Staatsbahn sein müsse. Der Kostenpunkt komme doch sehr in Betracht. Der Staat baue theuerer und auch der Betrieb sei theurer. Durch die Verstaatlichung aller Nebenbahnen würden wir unsere Eisenbahnschuld in einer Weise belasten, die für die Zukunft unserer Staatsbahnen, ja für die Erhaltung ihrer Selbständigkeit geradezu gefährlich werden könnte. Das Beispiel, das Sachsen und Bayern uns gegeben, und auf das uns der Herr Abg. Eichhorn verwiesen habe, ermuntere uns keineswegs zur Nachahmung. Das reiche Sachsen sei wegen seiner zahlreichen Nebenbahnen in eine prekäre Lage mit seinen Eisenbahnen gekommen. Auch in Bayern seien Viele gegen den Bau und Betrieb der Nebenbahnen durch den Staat. Das Publikum sei mit dem Betrieb der Nebenbahnen immer unzufrieden, auch wenn er durch den Staat erfolge. Das Publikum verfalle leicht in den Fehler, zu glauben, es müsse auf den Nebenbahnen mit derselben Schnelligkeit und Bequemlichkeit befördert werden, wie auf den Hauptbahnen. Unsere Eisenbahngesellschaften erfüllen im allgemeinen ihre Pflichten ordentlich, erwerben zwar keine übermäßigen Zinsgewinne bei uns, aber doch genügend, um den Wünschen des Publikums entgegenkommen zu können. Berechtigte Wünsche werden auch in der Regel gern erfüllt.

Der Herr Abg. Eichhorn habe behauptet, die Firma Vering und Wächter habe bereits früher einen Kostenvoranschlag eingereicht, der 24 000 M. weniger betragen habe. Das sei nicht richtig. Die Firma habe damals nur (ohne Spezialrechnung) eine allgemeine Angabe der Höhe der Kosten gemacht, die von dem späteren genauen Kostenvoranschlag um etwa 24 000 M. differirt habe, was bei einer derartigen allgemeinen Berechnung verhältnißmäßig nicht viel sei.

Den Wunsch des Abg. Obkircher, die Einmündung der Bahn in Mosbach wenn möglich auf der westlichen Seite erfolgen zu lassen, zu erfüllen, werde nach seiner Kenntniß der Verhältnisse ziemlich schwierig sein. Redner schließt mit der Bitte, den Gesetzentwurf anzunehmen.

Abg. **Birkenmayer**: Wir haben gehört, daß die Bahn vorzugsweise gebaut werden soll, um jener armen Landesgegend aufzuhelfen. Deswegen ist es nothwendig, daß gerade die armen Gemeinden Anschluß an die Bahn erhalten. Rücksprache mit vielen Leuten aus jener Gegend und die bisherigen Verhandlungen in diesem Hause haben mich aber in der Meinung befestigt, daß gerade die Orte an der von den Abgg. Schmid und Köhler empfohlenen Linie am nothwendigsten die Bahnverbindung brauchten. Die Linie Eberbach—Mudau wird als die theuerere Linie bezeichnet. Wenn es sich darum handelt, einer Gegend in wirthschaftlicher Beziehung aufzuhelfen, dürfen wir auf die höheren Kosten nicht sehen. Die technischen Schwierigkeiten wären zu überwinden. Für eine Schmalspurbahn kann ich mich nicht begeistern und auch nicht dafür, daß der Staat die Bahn baut und sie dann an einen Unternehmer gibt — Redner erklärt sich für den Antrag Schmid und gegen den Kommissionsantrag.

Abg. **Frühauf**: In der Sache selbst theile ich den Standpunkt der Vorlage. In Bezug auf die Frage der Erbauung von Nebenbahnen durch den Staat möchte ich feststellen, daß von allen Parteien der Standpunkt vertreten worden ist, daß grundsätzlich der Privatbahnbetrieb und ebenso der Schmalspurbahnbetrieb ausgeschlossen sein sollen. Redner weist auf die schlimmen Erfahrungen in Württemberg mit dem gemischten System hin. Daß die Nebenbahn Karlsruhe—Herrenalb nur mit 2,6 Prozent rentiren soll, erscheint auch mir unwahrscheinlich und vermuthlich auf unrichtige Berechnung zurückzuführen. Die Gesellschaften scheinen alles aufzubieten, um eine möglichst geringe Rentabilität ihrer Bahnen zu berechnen. Aber

Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei in Karlsruhe.

Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei in Karlsruhe.

auch in der Bevölkerung ist man der Ansicht, daß die Unternehmer sich nicht so stürmisch um neue Konzessionen bewerben würden, wenn sie nur 2—3 Proz. Gewinn haben würden. Das wäre in der That unverständlich. — Die Zustände auf der Albthalbahn spotten jeder Beschreibung. Wenn übrigens die Verwaltung einmal dem Publikum entgegenkommen will, dann tritt ihr die Regierung durch die Handhabung der Staatsaufsicht hindernd entgegen, so z. B. als sie 500 km-Hefte zu 10 Mark einführen wollte, aber von der Regierung veranlaßt wurde, statt dessen 400 km-Hefte zu 10 M. auszugeben. Ich stelle nur fest, daß die Regierung hier in einer Richtung vorgeht, die nur mißbilligt werden kann. Wenn in Sachsen mit dem reinen Staatsbahnsystem schlimme Erfahrungen gemacht worden sind, so liegt das an der preußischen und sächsischen Eisenbahnpolitik, insbesondere auch an der verkehrsfeindlichen Haltung der sächsischen Verwaltung. — Ich glaube, daß das System des gemischten Betriebs wachsender Abneigung in immer weiteren Kreisen begegnet und daß das reine Staatsbahnsystem den Vorzug verdient, verzichte jedoch darauf, weiter auf diese Frage heute einzugehen.

Abg. **Armbruster**: Ich stehe im großen auch auf dem Standpunkte, daß Normalspurbahnen die Regel bilden sollen. — Wenn der Herr Abg. Schmid auch nachträglich erklärt hat, daß er der Kommission den Vorwurf der Uebereilung nicht habe machen wollen, wohl aber der Regierung, so trifft dieser Vorwurf eben doch auch die Kommission. Implicite, nicht mit ausdrücklichen Worten wird ihr damit der Vorwurf gemacht, als ob sie es ebenso eilig gehabt habe, wie die Regierung. Wir sind mehrfach mit der Großh. Regierung zusammengetreten, und es wurde uns ganz bestimmt erklärt, daß sorgfältige Voruntersuchungen angestellt worden seien, daß weiter die Linie Eberbach—Mudau vor Eberbach zweifellos als Zahnradlinie gebaut werden müßte. Nicht ein einziger neuer Gesichtspunkt wurde heute vorgebracht. Man hat in der Kommission sowohl die technischen als auch die wirthschaftlichen und insbesondere auch die finanziellen Gesichtspunkte ausdrücklich und weitläufig erörtert.

Abg. **Wacker**: Auf dem Gebiete der Kritik unserer Eisenbahnpolitik sollten wir recht zurückhaltend sein. Ich kann in der Richtung unserer Eisenbahnpolitik im letzten Jahrzehnt einen Fortschritt gegen früher verzeichnen. Gegenüber dieser Thatsache sollten wir uns doch in der Kritik ein größeres Maß von Zurückhaltung auferlegen. — Ich würde es für einen Vortheil halten, wenn wir etwas weniger Privatbahnen hätten. Wir haben eine Reihe von Privatbahnen, wo wir sagen müssen, die Rentabilitätsberechnungen unserer Eisenbahnpolitiker haben nicht gestimmt. Auf diese Fragen (ob ausnahmslos Staatsbahnbetrieb vorzuziehen ist ꝛc.) werden wir übrigens bei anderer Gelegenheit zurückkommen und auch die Budgetkommission wird dazu noch Stellung nehmen. Wenn die Auswahl der Bahnstrecken, die man den Privatunternehmern überlassen hat, etwas vorsichtiger gewesen wäre, würde man vielleicht auch heute über das gemischte System günstiger urtheilen. Der Herr Minister hat seine Anerkennung dem Privatbahnbetrieb gegenüber etwas vorsichtig zum Ausdruck gebracht. Man hat daraus entnehmen können, daß bei einzelnen Privatbahnen zu Beschwerden und Klagen Anlaß gegeben ist. Von verschiedenen Seiten sind die Verhältnisse der Albthalbahn zur Sprache gebracht worden. Gerade diese Linie wäre besser vom Staat erbaut und betrieben worden. Unsere Eisenbahnbehörde wird die Verhältnisse dieser Bahn einmal gründlich prüfen müssen. Man darf wohl annehmen, daß dieselbe Eisenbahnbehörde auch als Aufsichts- und Kontrollbehörde nicht minder weitherzig im Interesse des Publikums ihres Amtes waltet, wie bei ihrer eigenen Verwaltung.

In der vorliegenden Frage bin ich auch der Meinung, wir nehmen, was jetzt zu haben ist, in der Erwartung und Hoffnung, daß in einem späteren Zeitraum auch der andere Wunsch erfüllt werden wird.

Abg. **Schmid**: Der Anregung des Abg. Eichhorn, die Sache nochmals an die Kommission zu verweisen, kann ich nicht beistimmen. Ein derartiger Antrag wäre wirklich zwecklos. — Der Vorwurf der Uebereilung war auch gegen das Ministerium gerichtet. Wenn ich von größerer Raschheit, als mir lieb war, gesprochen habe, so möchte ich das damit begründen, daß die Vorlage große Freude bei dem Vertreter von Mosbach, große Ueberraschung dagegen bei mir hervorrief. Ich möchte bitten, unserem Antrag zuzustimmen. Wenn er durchfallen sollte, dann möchte ich mich dem Abg. Dr. Weygoldt anschließen und nur den Wunsch und wo möglich die Bitte an die Großh. Regierung richten, sie möchte doch einem späteren Projekt Eberbach—Mudau nicht entgegentreten, wie heute. Dann würde ich gegen diese Raschheit nichts mehr einzuwenden haben. (Heiterkeit.)

Artikel 1 bis 4 werden hierauf ohne Debatte angenommen.

Der **Berichterstatter** verzichtet auf das Schlußwort. (Beifall.)

Der Antrag der Abgg. Schmid und Genossen wird mit allen gegen acht Stimmen abgelehnt, das Gesetz in namentlicher Abstimmung gegen acht Stimmen angenommen.

Der Antrag der Kommission,

die Petitionen für erledigt zu erklären,

wird einstimmig angenommen.

Hierauf wird die Sitzung 7½ Uhr abgebrochen.

Verantwortlich für die Landtags-Beilage: E. Umhauer. — Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei. Beide in Karlsruhe.

Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei in Karlsruhe.
Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei in Karlsruhe.