

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1902

158 (13.6.1902) Badischer Landtag. Sitzungsbericht aus der Zweiten
Kammer. 101. öffentliche Sitzung

Badischer Landtag.

Sitzungsbericht aus der Zweiten Kammer.

101. öffentliche Sitzung

am Mittwoch den 11. Juni 1902.

Am Regierungstisch: Staatsminister v. Brauer, Generaldirektor Staatsrath Eisenlohr, Baudirektor Basmer, Oberbaurath Baumann und Betriebsdirektor Engler.

Präsident Gönner eröffnet die Sitzung um 9¹/₄ Uhr.

Der Sekretär verliest einen neuen Einlauf.

Die Debatte über das Eisenbahnbaubudget wird fortgesetzt.

Abg. Giesler: Die Stellung meiner Partei zu den großen Eisenbahnfragen, die der Mehrheit der Budgetkommission entspricht, hat bereits der Herr Abg. Hergt dargelegt. Die Ausführungen des Herrn Abg. Fröhlich bedürfen der Erwiderung. Er hat die Sache so dargestellt, als ob wir in Eisenbahnfragen eigentlich rückständig seien, als ob die beiden Mehrheitsparteien mit „Projekten“ vom Regierungstisch fürlieb nehmen. Er hat eine Parallele gezogen zwischen der Stellung der Kammer vor zehn Jahren zu der Eisenbahnpolitik des Finanzministers Ellstätter und der Stellung zu der Eisenbahnpolitik des jetzigen Eisenbahnministers. Heute dankt man dem jetzigen Minister in derselben Weise für seine ganz andere Politik, wie vor zehn Jahren Ellstätter. Richtig ist, daß Minister Ellstätter einmal unser Eisenbahnnetz für abgeschlossen erklärt hat und daß auch einer der hervorragendsten Führer der Mehrheitspartei von damals ihm hierin zustimmte. Das ganze Haus hat aber damals diesen Standpunkt nicht getheilt, insbesondere meine Partei nicht. In dieser Allgemeinheit waren die Ausführungen Fröhlich's historisch nicht richtig. Die Kammer hat schon vor zehn Jahren große Summen für Eisenbahnbauten bewilligt und von Anfang an der Eisenbahnpolitik des jetzigen Eisenbahnministers zugestimmt. Wir wissen, daß noch viele Linien zu bauen sind. Wir haben gerade deshalb, um einzelnen Gegenden rascher zu Eisenbahnen zu verhelfen, das gemischte System unterstützt. Man darf wohl anerkennen, daß große Ausgaben für Eisenbahnbauten in den letzten zehn Jahren gemacht worden sind. Ich darf auch wohl für das Haus in Anspruch nehmen, daß wir für die Eisenbahnwünsche energisch eingetreten sind und uns nicht einfach mit Projekten vom Regierungstisch begnügt haben. Schroff brauchen wir einer Regierung, besonders der jetzigen, nicht gegenüberzutreten,

In der letzten Budgetperiode waren 84 Millionen, in der jetzigen sind 87 Millionen Mark für Eisenbahnbauten eingestellt. Das sind doch keine „Kleinigkeiten“. Wenn man weiter das Bauprogramm der Regierung mit 270 Millionen Mark betrachtet, dann kann man doch nicht sagen, daß wir stille stehen. Wir haben nach Sachsen das zweitdichteste Eisenbahnnetz. Wenn Herr Fröhlich noch weiter in dem von ihm zitierten Buche des Herrn Finanzministers nachgelesen hätte, so würde er finden, daß wir Amerika weit voraus sind in Bezug auf die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes. Herr Fröhlich hat gemeint, unsere Auffassung über das gemischte System zeige, daß wir für große volkswirtschaftliche Gesichtspunkte kein Verständnis haben. Er hat auseinandergesetzt, daß durch die Eisenbahnen ja die Steuerkraft der Bevölkerung gesteigert werde, daß die Einnahmen aus den Domänenwaldungen höhere werden würden. Wir sind immer von volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgegangen. Darin besteht ja gerade der Ruhm des jetzigen Eisenbahnministers. Daß durch Erschließung abgelegener Gegenden der Volkswohlstand erhöht wird u. s. w., das sind Wahrheiten, die wir schon längst wissen und nicht erst von Herrn Fröhlich als neue vorgetragen zu bekommen brauchen. Wir haben ja auch schon Eisenbahnlinien gebaut, wenn keine Rente zu erwarten war, indem wir uns sagten, daß die volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte ausschlaggebend sind. Wenn wir zu dem gemischten System übergegangen sind, so haben wir das mehr aus praktischen Gründen gethan, weil dadurch viele Gegenden eher zu Eisenbahnen gekommen sind. Ich sehe übrigens auch gar nicht ein, warum nicht auch das Privatkapital zu Eisenbahnunternehmungen herangezogen werden soll. Die Praxis hat gelehrt, daß wir gut daran gethan haben, das Privatkapital nicht auszuschließen. Selbstverständlich soll die Staatsaufsicht nebenhergehen, die darauf sieht, daß den Wünschen der Bevölkerung möglichst Rechnung getragen wird. Herr Fröhlich meint, daß es gleichgültig ist, ob unsere Eisenbahnschuld wächst, und glaubt, den Herrn Finanzminister dafür in's Feld führen zu können. Er hat die Sache so dargestellt, als ob, wenn unsere Eisenbahnschuld nicht wächst, dies ein Zeichen wäre, daß wir nicht vorwärts gehen. Aus dem Zusammenhang der Ausführungen Buchenberger's kann man das nicht herauslesen. Unsere Eisenbahnschuld wächst. Aber das Ideal kann es doch nicht sein, daß wir viele Schulden haben. Wenn wir den Amor-

tificationsplan unserer Schulden nicht einhalten können, dann muß das doch wie bei einem Kaufmann zum Bankrott führen. Herr Fröhlich hat gemeint, daß in den letzten Jahren die Eisenbahnbaufkosten theilweise aus den Betriebsüberschüssen gezahlt worden seien. Es ist richtig, daß das in den letzten Jahren infolge großer Betriebsüberschüsse der Fall war. Die Eisenbahngefälle haben aber nicht immer hingereicht, um auch nur die Eisenbahnzinsen und Tilgungsquoten zu decken, so daß Zuschüsse aus der allgemeinen Staatskasse nötig waren. Redner trägt eine Reihe von Zahlen vor, die beweisen sollen, daß die Eisenbahngefälle während der ganzen Periode nicht ausreichten, um den Schuldentilgungsplan einzuhalten. Es wurden eigentlich die Baukosten gedeckt aus den allgemeinen Staatszuschüssen aus der Verkehrssteuer, die einen plutokratischen Charakter hat. Herr Fröhlich hat weiter gesagt, in den Millionen der Eisenbahnschuld stecken auch die Kosten für die Hafengebäuden. Unsere Hafengebäuden in Mannheim dienen eigentlich dem Eisenbahnverkehr. Sie sind verbunden mit dem Güterbahnhof. Die Hafengebäuden gehören deswegen mit in die Eisenbahnschuld hereingerechnet. Ich will mich aber einmal auf den Standpunkt stellen, daß die Hafengebäuden notwendig ist. Dann hätten wir eben die Hafengebäuden aus der allgemeinen Staatskasse bezahlen müssen, oder wir hätten eine besondere Klasse dafür bilden müssen. Es wird immer auf dasselbe herauskommen. Man gibt ein falsches Bild, man macht den Eindruck, als ob künstlich die Eisenbahnschuld hinaufgeschraubt wird, und das ist doch thatsächlich nicht wahr. Das Bauprogramm der Regierung erscheint Herrn Fröhlich auch ungenügend. Es scheint, daß er die Ausführungen der Regierung und des Berichts auch nicht gelesen hat, denn alle von ihm vortragenen Wünsche sind ja durch das Bauprogramm nicht ausgeschlossen. Alle als Privatbahnen zu bauenden Linien sind nicht im Bauprogramm enthalten. Was speziell die Linie Rastatt-Neckel angeht, so will ich ihre Bauwürdigkeit ja nicht bestreiten. Wenn der Verkehr weiter so steigt, wird wohl auch sie einmal gebaut werden müssen. Aber nur dann, wenn die bestehenden Linien genügend ausgenutzt werden, können wir zweite Gleise oder neue Linien bauen. Herr Fröhlich hat gemeint, wir würden die Selbstständigkeit unserer Eisenbahnen gefährden, wenn wir die Eisenbahnpolitik der Regierung unterstützen. Durch Unterstützung der jetzigen Eisenbahnpolitik leisten wir doch nicht einer Verprekungspolitik Vorschub. Wenn unsere Eisenbahnschuld weiter so wächst, wie bisher, dann sind wir kein so begehrenswerther Gegenstand für Preußen, ob wir nun die Privatbahnen noch dazu haben oder nicht. Durch eine Verbilligung unserer Eisenbahnen auf dem vom Herrn Eisenbahnminister eingeschlagenen Wege werden wir unsere Selbstständigkeit besser wahren. Ich befrühworte das gemischte System noch in ausdehnendem Sinn. Es sind noch viele Aufgaben vorhanden, die man dem Privatkapital überlassen sollte mit Staatsunterstützung, so z. B. die elektrischen Bahnen und die gleislosen Straßenbahnen. Zuschüsse für derartige Bahnen sollten nicht aus dem Budget des Ministeriums des Innern, sondern aus dem Eisenbahnbaubudget bestritten werden. An solchen Bahnen ohne Gleis hat auch das Eisenbahnministerium ein Interesse. Petitionen darum sollten auch im Eisenbahnministerium behandelt werden. Es wird sich fragen, ob solche Bahnen überhaupt konzessionspflichtig sind. Von den Vortheilen der Beseitigung der Niveauübergänge haben wir uns in der Kommission überzeugt. Auf die Wünsche der Gemeinden sollte dabei möglichst Rücksicht genommen werden. Ich möchte diesen Wunsch insbesondere auch hinsichtlich der Gemeinden Allensbach und Radolfzell und im Auftrag des Kollegen Goldschmidt für die Gemeinde Engen aussprechen.

Zum Schluß möchte ich betonen, daß wir mit Recht die Eisenbahnpolitik des Herrn Ministers unterstützen, daß wir trotz unserer wachsenden Eisenbahnschuld und unserer großen Ausgaben nicht ängstlich vorgehen und den Bedürfnissen gerecht zu werden suchen. Es gilt wohl auch hier das Wort Buchenberger's, daß wie auf allen Gebieten des staatlichen Lebens, so auch in der Eisenbahnpolitik ein vorsichtiges Vorgehen am Platze ist.

Abg. Dr. Wilkens: Auch wir stehen auf dem Boden des Kommissionsberichts, dessen eingehende und gründliche Ausführungen wir namentlich auch, was die wichtigen Fragen anbelangt, für zutreffend halten. Ich glaube, man wird auch im großen und ganzen dem zustimmen können, was der Abg. Giesler auseinandergesetzt hat. Nur möchte ich betonen, daß die große Mehrheit der nationalliberalen Partei nie den Standpunkt eingenommen hat, daß unser staatliches Eisenbahngesetz abgeschlossen sei. Allerdings war ein früheres hervorragendes Mitglied unserer Partei Ende der 80er Jahre einer solchen Meinung. Ich glaube aber sagen zu dürfen, daß nur sehr wenige von uns diese Meinung getheilt haben. Die Ausführungen des Abg. Fröhlich waren auch mir insofern befremdlich, als man angesichts derselben meinen könnte, daß wir in Baden seit langer Zeit auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens auf falschem Wege uns bewegt hätten und daß auch jetzt noch für die einschlägigen Fragen weder bei der Regierung, noch der Volksvertretung das richtige Verständnis vorhanden sei. Ich bin nun aber der Ansicht, daß das, was der Abg. Fröhlich dargelegt hat, ein derartiges Urtheil nicht zu rechtfertigen vermag. Insbesondere muß entchieden bestritten werden, daß es nur Brosamen waren, welche im letzten Jahrzehnt auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues gefallen sind. Es sind seit dem Ende der 80er Jahre eine ganze Reihe von Lokalbahnen gebaut worden, die weiten Gegenden unseres Landes zu statten gekommen sind. Es hat seither aber auch unser Hauptbahngesetz eine beträchtliche Ausdehnung erfahren. Daß noch manche Wünsche der Erledigung harren, ist richtig. Aber es muß eben in diesen Dingen schrittweise vorgegangen werden, da es nicht richtig ist, was der Abg. Fröhlich behauptet hat, daß man das Geld heutzutage auf der Straße findet. Allerdings ist das Geld zur Zeit flüssiger, wie sonst. Aber man muß, wenn man Geld aufnimmt, es auch verzinsen und allmählich wieder heimzahlen. Es ist aber umso schwieriger, seinen Verbindlichkeiten in dieser Richtung nachzukommen, je weniger rentabel das Unternehmen ist, für welches man das Geld aufgenommen hat. Es war mir daher auffallend, daß der Abg. Fröhlich, nachdem er behauptet hatte, daß wir im Vergleich zu Preußen zu viel Kapital in unseren Bahnen stecken hätten, kurz nachher dem Staat den Rath erteilt hat, noch weit mehr Kapital auf neue Bahnunternehmungen zu verwenden, von denen wenigstens eine gewisse Anzahl aller Voraussicht nach keineswegs rentabel sein wird. Der Abg. Fröhlich geht nun, wie schon der Abg. Giesler hervorgehoben hat, freilich davon aus, jede neue Bahn sei insofern rentabel, als sie, wenn auch nicht direkt, doch indirekt dadurch, daß sie die Steuerkraft der Bevölkerung hebe, der Gesamtheit in hervorragendem Maße zu Gute komme. Das ist bis zu einem gewissen Grade sicherlich zutreffend. Immerhin müssen aber doch die Kosten einer neuen Bahn in einem vernünftigen Verhältnis zum Nutzen stehen, den die Bahn der betreffenden Bevölkerung bringt. Es muß Sache verständigen Ermessens sein, von Fall zu Fall zu prüfen, ob die Verhältnisse so liegen, daß an ein neues Bauunternehmen ohne Gefährdung des Staatshaushalts herangetreten werden kann. Daß nun der Staat in einem Augenblick, in welchem auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues ohnehin sehr große Anforde-

rungen sich ergeben, nicht jedes neue Projekt sofort verwirklicht, daß er vielmehr in diesen Dingen eine gewisse Vorsicht bethätigt, kann ihm gewiß nicht verübelt werden. Ich finde es auch begreiflich, daß er bei dieser Sachlage nicht ohne Weiteres alle Nebenbahnen an sich zieht, daß er vielmehr der Privatindustrie und dem Privatkapital auf diesem Gebiete einen gewissen Spielraum gewährt. Allerdings kann man im Einzelfall verschiedener Meinung darüber sein, ob es zweckmäßig war oder zweckmäßig ist, diese oder jene Linie einem Privatunternehmer zur Erbauung und zum Betrieb zu überlassen. Wir haben verschiedene Linien im Lande, die von Privatunternehmern gebaut worden sind und betrieben werden, die aber auch nach meiner Ansicht besser in den Händen des Staates sich befinden würden. Ich erinnere beispielsweise an die Kaiserstuhlbahn. Aber es ist ja noch immer die Möglichkeit geboten, daß der Staat solche Linien nach und nach durch Ankauf in seinen Besitz bringt. Jedenfalls ist eine ganze Reihe von Landesgegenden dadurch, daß man Privatbahnen zuließ, früher der Wohlthat einer Bahnverbindung theilhaftig geworden, als dies der Fall gewesen wäre, wenn von vornherein Alles auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues in der Hand des Staates geblieben sein würde. Es ist auch unbestreitbar, daß der Staat kostspieliger baut und die Bahn kostspieliger betreibt, als dies seitens der Privatunternehmer zu geschehen pflegt. Ich glaube daher, daß man auch hier die richtige Mitte einhalten muß. Man kann durchaus den Wunsch theilen, daß der Staat wichtigere Nebenbahnen nicht aus der Hand gebe, beziehungsweise allmählich in seinen Besitz bringe, braucht aber deshalb auf diesem Gebiete noch lange nicht so radikal vorzugehen, wie der Abg. Fröhlich thun möchte, dem alle Privatbahnen ohne Weiteres unzulässig sind. Im übrigen kann, wenn man die Dinge nicht überreibt, sie vielmehr nüchtern und objektiv betrachtet, nicht behauptet werden, daß wir in unserem Eisenbahnwesen im Rückstand sind.

Wir stehen, wie wiederholt hervorgehoben worden ist, in Bezug auf das Verhältnis der Bahnen zur Flächen- und zur Bevölkerung des Landes in Deutschland nur dem dicht bevölkerten Königreich Sachsen nach, befinden uns aber in dieser Beziehung sonst durchweg an zweiter Stelle. Daß wir ein verhältnismäßig größeres Anlagekapital in unseren Bahnen stecken haben, als Preußen, ist richtig. Es hängt dies aber bekanntlich damit zusammen, daß wir eben bei der geringeren Beschaffenheit vieler Theile unseres Landes theurer gebaut haben, als dies in der norddeutschen Tiefebene der Fall war. Gerade, weil wir aber ohnehin schon ein relativ größeres Kapital als andere Staaten in unseren Bahnen angelegt haben, sollten wir, wenn wir wirklich unsere Eisenbahnelbstständigkeit erhalten wollen, in welcher Richtung ich dem Abg. Fröhlich zustimme, uns davor hüten, unsere Eisenbahnschuld geradezu in's Ungemessene zu vermehren, indem sonst unter Umständen höchst fatale Konsequenzen für den übrigen Staatshaushalt sich ergeben könnten. Der Zuschuß aus allgemeinen Staatsmitteln zur Eisenbahnschuldentilgungskasse hat ja allerdings eine Zeit lang nicht mehr seine ursprüngliche Bedeutung gehabt, die darin bestand, daß er die Verzinsung und planmäßige Tilgung unserer Eisenbahnschuld ermöglichen sollte, die aus Eisenbahnbetriebsüberschüssen nicht mehr vollständig gedeckt werden konnte. In den Zeiten wirtschaftlicher Hochkonjunktur, in denen die Eisenbahnerträge besonders günstig waren, lag vielmehr die Bedeutung des in Frage stehenden Zuschusses darin, daß er das Anwachsen der Eisenbahnschuld retardirte. Jetzt liegen die Verhältnisse leider wieder schon so, daß die Betriebsüberschüsse unserer Bahnen zwar noch für die Ver-

zinsung, aber nicht mehr für die Tilgung ausreichen, und ob sich die Dinge in dieser Richtung in Bälde bessern werden, ist fraglich. Nun aber ist bereits der dermalige Zuschuß von 2 Millionen Mark jährlich für unser allgemeines Staatsbudget eine verhältnismäßig große Last. Für daselbe wäre eine Steigerung dieses Zuschusses höchst mißlich, und wir können daher nicht jedes neue Eisenbahnprojekt unbedenken hinnehmen, müssen vielmehr bei solchen Unternehmungen denn doch auch die Frage aufwerfen, wie sich die Sache in finanzieller Beziehung gestalten wird und ob der zu machende Aufwand zum Nutzen in entsprechendem Verhältnis steht. Darin, daß es gelungen ist, trotz einer Anzahl von Neubauten ein stärkeres Anwachsen unserer Eisenbahnschuld hintanzuhalten, was hauptsächlich dem Zuschuß aus allgemeinen Staatsmitteln zu verdanken war, vermag ich kein Unglück zu erblicken. Ich halte es im Gegentheil für gut, daß möglichst viel auf die Wirtschaft übernommen worden ist, und kann auch die Ansicht nicht theilen, daß wir im Zusammenhang damit in unseren Betriebseinrichtungen zurückgeblieben sind. Auch für unser Eisenbahnpersonal ist im Laufe der Zeit gar manches geschehen, wovon sich der Abg. Fröhlich überzeugen kann, wenn er die Budgets der letzten zehn Jahre, sowie die Eisenbahnbetriebsberichte der Budgetkommission durchsieht. Es ist aber gewiß auch hier noch manches zu bessern, und ich bin durchaus damit einverstanden, daß bei der demnächstigen allgemeinen Revision des Gehaltstariifs insbesondere auch für unsere Eisenbahnbeamten mit ihrem schwierigen, anstrengenden und verantwortungsvollen Dienste etwas Namhaftes geschieht. Aber auch hier, wie auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues lassen sich nicht alle Wünsche mit einem Schlag erfüllen. Man muß eben im menschlichen Leben einige Geduld haben und nicht glauben, daß jedes Anliegen, mag daselbe auch berechtigt sein, immer sofort realisierbar ist. Ich will mich auf diese allgemeinen Bemerkungen beschränken und nur noch wenige Spezialpunkte berühren. Die Einbeziehung der Wirtschaften in die Perronsperre sollte nach Ansicht der Budgetkommission unterbleiben. Ich muß dies einer Bemerkung des Herrn Generaldirektors gegenüber, nach der die Verwaltung anders verfahren zu wollen scheint, ausdrücklich hervorheben. Ich möchte darauf hinweisen, daß eine derartige Absicht nicht den Wünschen der Kommission entsprechen würde. Wünschen wegen Anbringung von Uhren, die auf weitere Entfernungen hin sichtbar sind, auf größeren Bahnhöfen, wie in Rastatt, sollte man meines Erachtens thunlichst entsprechen, indem ein gewisses Bedürfnis des Publikums nach solchen Einrichtungen besteht und es vom Standpunkt der Verwaltung aus klug und zweckmäßig ist, derartige verhältnismäßig geringfügige Anliegen, über deren Nichterfüllung sich das Publikum in der Regel viel mehr echauffirt, als über wichtige Dinge, zu berücksichtigen. Auf die Linie Weinheim—Heidelberg will ich heute nicht eingehen, da diese Angelegenheit den Gegenstand einer besonderen Verhandlung in diesem Hause bilden wird. Ebenso verzichte ich jetzt auf die Erörterung der Heidelberger Bahnhoffrage, da, wofür ich der Regierung dankbar bin, der der Kammer in den nächsten Tagen zu gehende Nachtragsetat eine erste Rate für den Neubau des Heidelberger Bahnhofes anfordert. Dagegen möchte ich das Steinachthalprojekt, dessen Verwirklichung einem dringenden Bedürfnis der Bevölkerung entspricht, dem Wohlwollen der Großh. Regierung empfehlen.

Abg. Kriedte, dem unter Zustimmung des Hauses besonderer Umstände halber das Wort außer der Reihe und die Erlaubnis gegeben wird, ausnahmsweise auf Spezialpunkte in der Generaldebatte einzugehen, dankt zunächst dem Präsidenten und den übergangenen Rednern für ihre

Rücksichtnahme. Sodann fährt er etwa aus: Die Anforderung des § 7 des vorliegenden Spezialbudgets, I. Rate für die Bahn Kappel-Bonnndorf, enthält die Erfüllung eines 60jährigen Wunsches der beteiligten Gegend. Den sich immer wiederholenden Petitionen wurde die technische Unmöglichkeit der Durchführung eines solchen Projektes entgegengehalten und den Männern, die weitsehenden Blickes die eminenten Vortheile des Baus einer solchen Bahn für die wirtschaftliche Entwicklung der Gegend betonten, wurde Bereitigkeit vorgeworfen. Es ist anzuerkennen, daß erst, nachdem der jetzige Minister die Leitung der Eisenbahnverwaltung übernommen hatte, diese Frage mit Wohlwollen behandelt wurde, während man früher bei der Regierung auf absoluten Widerstand stieß. Es lag ein gewisser Hohn darin, wenn man mir sagte, ich möge mir keine Mühe mehr geben, das Projekt könne doch nicht ausgeführt werden. Allein ich muß offen bekennen, daß nicht allein der damalige Minister Ellstätter sich ablehnend verhielt, sondern auch die Mehrheit dieses Hauses. Der gegenwärtige Minister hat aber die Angelegenheit mit größtem Wohlwollen behandelt. Bei Erlaß des Gesetzes im Jahre 1900 gab er die ausdrückliche Erklärung ab, daß der Bahnbau erst beginnen könne, wenn die Bahn Neustadt-Hüfingen beendet sei. Dieser Moment ist nun gekommen. Die Eisenbahninspektion Neustadt hat den Bau im großen ganzen beendet, und das Personal steht zur Inangriffnahme der Bahn Kappel-Bonnndorf zur Verfügung. Es wurde mir die Mittheilung, daß die Regierung beabsichtigt, den sehr einfachen Bau dieser Bahn, der in sehr kurzer Zeit beendet sein kann, nicht kleinen Unternehmern, sondern einer großen leistungsfähigen Firma zu übertragen, die wohl im Stande wäre, die Arbeiten in einem Sommer zu vollenden. Da an dem Projekt viel zu verdienen ist, so wird die Firma selbst auf eine rasche Beendigung hindrängen. Vielleicht können wir dann schon im nächsten Herbst das Fest der Eröffnung der Bahn feiern, und ich lade die Herren alle im Voraus ein, daran theilzunehmen. Wir werden Ihnen am Fuße des Lindenbuchs ein Fest bereiten, von dem Sie hochbefriedigt sein werden.

Mit der Vollendung der Bahn werden aber noch nicht alle Wünsche erfüllt sein. Die zahlreichen Gemeinden hinten an der Bahn werden dann wohl mit Petitionen kommen wegen Fortsetzung der Bahn bis nach Stühlingen. Wer bei der Eröffnungsfeier der Bahn Neuhäusen-Stühlingen die Reden der Stadtoberhäupter von Jüriach und Schaffhausen gehört hat, dem blieb kein Zweifel über die Wichtigkeit einer solchen Bahnverbindung zwischen Süddeutschland einerseits und Jüriach und dem St. Gotthard andererseits. Die Regierung verhält sich diesem Projekt gegenüber ablehnend; als besonderer Grund für eine erneute wohlwollende Prüfung muß ich jedoch anführen, daß inzwischen in Jüriach und Schaffhausen ganz andere Pläne aufgetaucht sind: man hat sich mit Württemberg in's Benehmen gesetzt und kam — wie mir mitgetheilt wurde — mit der württembergischen Regierung überein, eine Bahn zu bauen, welche die Schweiz unter Umgehung Badens direkt an das württembergische Bahnnetz anschließen soll. Die Durchführung dieses Planes würde für unsere Bahnen eine Schädigung sondergleichen bedeuten, besonders für die Linien Immendingen—Singen und Konstanz—Waldshut. Schon deswegen bitte ich die Regierung, den Plan dieser Linie Bonnndorf—Stühlingen einer wohlwollenden Prüfung zu unterziehen.

Ich bin der Kommission für die wohlwollende Behandlung des Projektes Kappel-Bonnndorf recht dankbar, besonders auch weil sie befügte, eine Bauperiode von fünf Jahren erscheinen als viel zu lang. Die Regierung bitte

ich, meine Wünsche in wohlwollende Erwägung zu ziehen, und das Hohe Haus, den Kommissionsantrag anzunehmen.

Abg. Dr. Heimburger: Die Einladung des Herrn Vordredners haben wir mit größter Befriedigung aufgenommen und werden ihr gerne Folge leisten. Wie weit der Ruf der Gastlichkeit Bonnndorfs berechtigt ist, werden wir dann selbst konstatieren können; vielleicht haben wir auch Gelegenheit, den Streit der Abgg. Kriechele und Pfeffeler über die Aussicht vom Lindenbuch aus persönlicher Anschauung zu entscheiden. (Geisterkeit.)

In der Frage, ob reines Staatsbahn- oder gemischtes System den Vorzug verdiene, theile ich die Ansicht des Abg. Frähauf. Für die Entwicklung des Eisenbahnwesens und seine Nuhbarmachung für die wirtschaftliche Hebung unserer Bevölkerung wäre es nützlich, wenn der Staat den Bau und den Betrieb der Nebenbahnen in die Hand nähme, denn es ist zweifellos, daß das Privatkapital nicht in erster Linie die wirtschaftlichen Interessen der Gegend, sondern die Dividenden in's Auge faßt. Nun wird gesagt, die Dividenden seien sehr gering, aber ich muß gestehen, ich theile in dieser Hinsicht den Skeptizismus des Abg. Frähauf. Als Hauptgrund für das gemischte System wird gewöhnlich angeführt, daß bei demselben eine große Anzahl von Gegenden der Wohlthat eines Anschlusses an den großen Verkehr theilhaftig werden, die ihn sonst entbehren müßten. Das ist wohl richtig — aber nur deshalb, weil die Regierung eben solchen Wünschen gegenüber immer sehr zurückhaltend war. Es besteht darüber kein Zweifel, daß Privatbahnen nicht so dem Interesse der Bevölkerung dienen, wie Staatsbahnen. Das ist schon daraus zu schließen, daß auf jedem Landtag der Regierung für den Betrieb der Staatsbahnen hohes Lob gesendet wird, sobald aber die Rede auf die Privatbahnen kommt, wird ein ganz anderer Ton angeschlagen. Ich habe noch nie gehört, daß diesen ein ähnliches Lob gezollt wurde. (Abg. Frähauf: „Sehr gut.“) Das weist darauf hin, daß die Bevölkerung mit den Privatbahnen keineswegs so zufrieden ist, wie mit den Staatsbahnen. Und diese Thatsache ist keineswegs darauf zurückzuführen, daß unsere Bevölkerung sehr anspruchsvoll wäre. Der Herr Abgeordnete Giesler hat bemerkt, daß gewisse Gegenden sich immer wieder bemühen, das Privatkapital heranzuziehen, und daraus hat er geschlossen, daß seine Leistungen nicht so schlecht seien. Die Thatsache ist richtig, diese Gegenden wünschen aber Privatbahnen nur, weil sie etwas besseres nicht bekommen können. Der Abg. Giesler hat sich auch gegen die Bemerkung des Abg. Frähauf gewendet, es sei kein Verstandniß für Verkehrspolitik in diesem Hause vorhanden. Wenn man die betreffende Bemerkung Frähauf's im Zusammenhang nimmt, so ergibt sich doch ein von der Auffassung des Abg. Giesler abweichender Sinn: die Bemerkung fiel im Zusammenhang mit der Besprechung der Staats- und Privatbahnen. Der Abg. Frähauf meinte, man sollte sich auf einen prinzipiellen Standpunkt stellen: wir wollen das Staatsbahnsystem, und es sollte nicht jeder einzelne Abgeordnete für seinen Bezirk eine Staatsbahn oder Ankauf einer Privatbahn durch den Staat verlangen. Das bleibt ja immer ein Lokalwunsch. Stellt man sich aber auf den prinzipiellen Standpunkt des Staatsbahnsystems, dann kann man diese Forderungen mit viel größerem Nachdruck aufstellen. In diesem Sinn war die Bemerkung durchaus richtig. — Ob unser Eisenbahnbau rückständig ist, das ist eine Frage, über die man verschiedener Meinung sein kann. Was heißt überhaupt „rückständig“? Im Vergleich mit anderen Staaten nehmen wir eine gute Stelle ein, aber wir dürfen ein so großes Gebiet wie Preußen nicht mit unseren Bahnen

vergleichen. Das gilt noch mehr bezüglich Amerikas. In diesem jungen Kulturland finden sich so große Kulturunterschiede und so verschiedene Verhältnisse in dem außerordentlich ausgedehnten Gebiet, daß ein Vergleich mit unseren Verhältnissen unmöglich ist. — Unsere grundsätzliche Stellung in der Frage des Staatsbahnsystems darf man nicht dahin auslegen, daß wir absolut gegen die weitere Konzession von Privatbahnen wären. Eine solche Konsequenz wollen wir nicht aus unserem Standpunkt gezogen wissen. Wenn die Regierung sich nicht entschließen kann, unserem Rathe zu folgen, so wollen wir uns lieber mit dem weniger Guten begnügen, als daß der Bau von Nebenbahnen nun überhaupt ins Stocken käme.

Das Projekt einer Bahn von Rastatt nach Kehl wurde in der Debatte verschiedentlich erwähnt. Es besteht eine zwingende Nothwendigkeit für den Bau dieser Bahn. Durch die Rheinregulierung wird der Bahnverkehr ein größerer werden. Neue billige Verkehrswege steigern den Verkehr oft in ungeahntem Maße. Man bezweifelt, ob der Verkehr überhaupt noch einer so großen Steigerung fähig sei, und doch haben wir schon oft gesehen, wie wenig solche ängstliche Berechnungen zuträfen. Vielleicht gibt es in 50 Jahren auch Leute, die sich wundern, wie wenig Verständnis wir für die Steigerung hatten, deren der Verkehr fähig war! Die Verhältnisse werden gebieterisch eine solche Bahn heischen, die auch strategischen Werth haben würde, so daß das Reich wohl auch einen Zuschuß leisten würde. Wir hören, daß wohl bald die zwei Gleise der Hauptbahn von Rastatt bis Offenburg nicht mehr ausreichen. Wenn zwei neue gelegt werden, so wird es nicht notwendig sein, dieselben direkt neben die alten zu legen, sondern in Gegenden, die noch keine Bahn haben, am Rheinufer entlang nicht nur bis nach Kehl, sondern auch bis zum Kaiserstuhl hinauf. Wir haben ja eine Privatbahn von Kehl nach Ottenheim, doch die Klagen über sie sind zahlreich, und für die Gegend südlich von Ottenheim gibt es keine Bahnverbindung.

Der Abg. Hoering hat für den Umbau des Bahnhofes Dinglingen das Projekt II empfohlen, das den Bahnhof der Stadt Lahr näherücken will. Ich habe die Generaldirektion auch ersucht, mir Einsicht in die Pläne zu gestatten, sie wurde mir aber verweigert. Meine Sachkenntniß gründet sich also nur auf Zeitungsnachrichten. Die Mehrheit der Lahrer Einwohnerschaft wünscht Verlegung des Bahnhofes, aber auch die Niedergemeinden sind daran interessiert, wo der Bahnhof hinkommt, und sie können eine Verlängerung des Weges dahin, wie sie das Projekt II mit sich brächte, nicht wünschen. Die Nebenbahn, die diese Gemeinden mit dem Bahnhof verbindet, hat so schlechte Anschlüsse, daß sie nicht als entsprechendes Surrogat gelten kann.

Abg. Land unterstützt den Wunsch des Abg. Geppert nach Anlegung eines Verbindungsweges zwischen dem Güterbahnhof Achern und Fautenbach lebhaft. Als dieser Wunsch schon auf dem letzten Landtag ausgesprochen wurde, erklärte der Herr Generaldirektor, daß ihn die Regierung in Erwägung ziehen werde. Wenn die Verhandlungen mit der Gemeinde Achern zu keinem Ziele führen, so bleibt nichts anderes übrig, als ohne Zögern dort einen Weg auf Staatskosten anzulegen. Die Eisenbahnverwaltung hat alles Interesse, dafür zu sorgen, daß den Fautenbachern dieser Umweg erspart wird. Ich hoffe, daß der Plan recht bald zur Ausführung gelangt. Wenn dies nicht der Fall sein sollte, dann werden der Abg. Geppert und ich auch einmal nach dem Rezept des Abg. Frühhauf schroff auftreten. (Heiterkeit.)

Dem Abg. Frühhauf bin ich dankbar dafür, daß er ein Anhalten der Schnellzüge in Bühl und Achern so warm befürwortet hat. Bei der Eisenbahnbetriebsdebatte habe ich mir Mühe gegeben, zu erreichen, daß wenigstens Nachmittags Schnellzüge dort halten. Die Sache hat sich aber nicht machen lassen, wir hoffen jedoch, daß dies im nächsten Winter der Fall sein wird. Zu dem Vorschlag, ein 3. und 4. Gleis anzulegen, kann ich mich nicht entschließen, denn man müßte das dann auf der ganzen Strecke durchführen, was sehr viel Geld kosten würde. Eile mit Weile! Daß die Gemeinden Bühl und Achern deshalb, weil sie keinen Schnellzugshalt haben, eine elektrische Bahn nach Ops bauen wollen, ist mir nicht bekannt. Sie würde ihnen aber selbstverständlich die Schnellzüge nicht ersetzen. Ich hoffe, daß die Regierung diese Frage nicht aus dem Auge lassen wird.

In der Frage des gemischten Systems stehe ich auf dem Standpunkt der Kommissionsmehrheit. Wenn der Abg. Frühhauf die Politik des früheren Eisenbahnministers erlebt hätte, dann würde er gewiß anders sprechen. Damals hieß es: das Staatsbahnsystem ist abgeschlossen, und sobald es sich um Nebenbahnen handelte, wurde der Geldbeutel zugehalten. Als ich mit einer Deputation bei Minister Ellstätter wegen Erbauung einer Bahn von Bühl nach Bühlerthal vorstellig wurde, bekamen wir zur Antwort: „Haben die Herren sonst noch etwas?“ (Heiterkeit.) Der jetzige Minister ertheilte uns den Rath, noch abzuwarten, da die Regierung es sich überlegen wolle, ob nicht der Staat die Bahn bauen sollte. Daß man damals diesem Räte nicht folgte, hat man inzwischen oft bereut. — Wir fahren bei dem jetzigen System gut — ich meine nicht das Fahren in den Zügen! (Heiterkeit.)

Thatsache ist, daß in der Bahnhofswirtschaft in Karlsruhe ein großer Raumangel herrscht. Gehen Sie nur einmal an einem Samstag oder am Tag vor einem Feiertag dahin, dann werden Sie sehen, wie Liberale und Centrumsleute pelo-melo untereinander sitzen, während sie doch sonst getrennt in verschiedenen Wirtschaften sitzen das ganze Jahr hindurch! (Große Heiterkeit.) Eine Abhilfe ist nöthig, so rasch als möglich! (Heiterkeit.)

Im Allgemeinen stehe ich also auf dem Standpunkt der Kommissionsmehrheit, und so sehr ich dem Abg. Frühhauf alles Gute für die Zukunft wünsche, den Wunsch hege nicht, daß er in absehbarer Zeit an Stelle des Herrn Generaldirektors oder gar des Herrn Eisenbahnministers das badische Eisenbahnwesen leitet. (Große Heiterkeit.)

Staatsminister v. Brauer: Bei der Rede des Abg. Frühhauf war ich leider infolge dienstlicher Verhinderung nicht anwesend, ich habe sie aber nachträglich in der Zeitung gelesen. Ich will heute nicht näher auf sie eingehen, nachdem ihm schon aus dem Hause selbst in einer Weise erwidert wurde, mit der ich mich völlig einverstanden erklären kann. Besonders haben die Abg. Gieseler und Wildens den Standpunkt der Regierung richtig wiedergegeben. Ich selbst habe schon dort, wo es hingehört, nämlich bei der allgemeinen Finanz- und bei der Eisenbahnbetriebsdebatte unsere Eisenbahnpolitik ausführlich erörtert und glaube meine damaligen Ausführungen heute nicht wiederholen zu sollen. Der Abg. Heimbürger hat wie Frühhauf das reine Staatsbahnsystem empfohlen. Auch darüber ist das Nöthige von mir schon vorgestern gesagt worden. Er hat geglaubt, die Zahlen anzweifeln zu müssen, die wir über die Rentabilität der Privatbahnen veröffentlicht haben. Wie er sich dies denkt, weiß ich nicht. Die Privatgesellschaften müßten ja förmliche Fälschungen vornehmen, die bei der Revision un-

merkt werden, wenn jene veröffentlichten Zahlen trügen sollten! Der Abg. Heimbürger wird schwerlich einen so bedenklichen Verdacht haben aussprechen wollen. Die Rente ist thatsächlich nicht größer, als veröffentlicht wird; und daß diese in den letzten Jahren nicht mehr gewachsen ist, ist auch der Grund, weshalb heute in der That kein so großes Drängen nach Konzessionen neuer Bahnen jener Gesellschaften mehr stattfindet wie früher.

Der Abg. Krieckle wünscht, daß die Bahn nach Bönndorf so rasch als möglich fertig gestellt werde. So schnell aber und so einfach, wie er es sich vorstellt, liegt die Sache nicht. Es sind noch gar keine Detailprojekte ausgearbeitet; so lange das aber nicht geschehen, kann eine Vergebung an einen Unternehmer nicht stattfinden. Es ist unmöglich, die Bahn schon zum Herbst nächsten Jahres fertig zu stellen. Deshalb verlage ich mir auch heute schon auf keinen weiteren Wunsch nach Fortsetzung der Bahn einzugehen. Was Herr Krieckle mit dem Gespenst einer direkten Bahnverbindung zwischen der Schweiz und Württemberg, das er uns vorgemalt, gemeint hat, habe ich nicht recht verstanden. Eine direkte Bahnverbindung beider Länder, ohne Baden zu berühren, ist ja nach der geographischen Lage nicht möglich.

Ich habe es nie begriffen, warum das Bahnprojekt Raftatt—Kehl mit so viel Eifer betrieben wird, ist doch gar kein Bedürfnis für die Erstellung einer solchen Bahn zur Zeit vorhanden! Dem Totalverkehr genügt die Bahn Bühl—Kehl und für Erstellung einer durchgehenden Linie Kehl—Raftatt liegt zur Zeit nicht das geringste Bedürfnis vor. Auf der Hauptbahn haben wir den nötigen Spielraum, um Güter-, Schnell- und Totalzüge in genügender Zahl verkehren zu lassen, und eine Abfözung um wenige Kilometer wäre kein Anlaß, so große Kosten aufzuwenden, um so weniger als eine Schiffahrtstraße nach Kehl in Aussicht steht, die den Güterverkehr auf der Bahn nördlich von Kehl immerhin eher vermindern, als vermehren wird; denn was zu Wasser in Kehl ankommt, wird doch nicht wieder stromab, sondern nach Süden weiter befördert. Möglicherweise entwickelt sich unser Verkehr in den nächsten Jahren so, daß wir ein 3. und 4. Gleis brauchen. Wenn diese Notwendigkeit einmal an uns herantritt, dann werden wir allerdings vorsichtig prüfen müssen, ob diese neuen Gleise den alten einfach anzugliedern seien, oder ob es nicht nützlicher wäre, die neuen Gleise in Form einer neuen Bahn mehr am Rhein entlang anzulegen. Soweit sind wir aber noch nicht, zumal mit Einführung elektrischer Streckenblockierung werden die vorhandenen zwei Gleise noch lange Zeit dem Bedürfnis genügen. — Was aber den dieser Strecke vom Abg. Heimbürger beigemessenen strategischen Werth anlangt, meine ich, wird der Generalstab die Notwendigkeit einer strategischen Bahn wohl besser beurtheilen können, als der Abg. Heimbürger und ich zusammen. Wenn eine strategische Bahn nötig fallen sollte, so werden wir im Interesse der Landesverteidigung dafür zu haben sein, trotz Reichszuschuß bin ich aber doch kein Freund solcher Bahnen, und ziehe es vor, diese ausschließlich nach wirtschaftlichen Rücksichten erstellen zu können.

Die Frage der Steinachthalbahn ist in Stillstand gerathen. Bei den Erhebungen, die seinerzeit ange stellt wurden, ergaben sich große Schwierigkeiten für die Einführung in den Bahnhof Neckarsteinach. Vielleicht wird die Lage nach Erstellung des zweiten Gleises günstiger. Bis dahin müssen wir die Frage vertagen.

Der Abg. Dr. Wildens hegt die Besorgnis, die Bahnhofswirtschaften könnten in die Bahnsteigsperrre einbezogen werden. Er hat das geschlossen aus

einer Aeußerung des Herrn Generaldirektors, die nicht so ernst zu nehmen war. Er wollte nur sagen, daß, wenn in Raftatt die Wirtschaftsräume lediglich infolge des großen Andranges des Publikums aus der Stadt zu enge wurden, es das Aushilfsmittel gäbe, diese Räume mit Hilfe der Bahnsteigsperrre mehr für die Durchreisenden zu reserviren. Im allgemeinen werden die Bahnhofswirtschaften außerhalb der Bahnsteigsperrre bleiben; das gilt insbesondere auch von Heidelberg, was wohl den Abg. Wildens besonders interessieren wird.

In Betreff der Bahnhöfen hat die Regierung eine ganz bestimmte, meines Erachtens unanfechtbare Auffassung: wir sind nach der Betriebsordnung verpflichtet, für Anbringung genügender Uhren auf den Bahnsteigen und am Eingang der Bahnhöfe zu sorgen. Aber den Einwohnern Gelegenheit zu geben, schon von weither zu sehen, ob sie noch rechtzeitig vor Zugabgang ankommen, das halten wir für eine Angelegenheit der Gemeinde. Trotzdem aber zeigten wir den Städten auch darin großes Entgegenkommen, indem wir uns stets bereit erklärten, eine weithin sichtbare elektrische Uhr zu beschaffen, sofern nur die Stadt den Ständer dazu bezahlt. Genau so war es auch in Heidelberg, und wenn Raftatt das gleiche Entgegenkommen gezeigt hätte, wie die Gemeinde Heidelberg, so wäre auch dort schon längst eine weithin sichtbare Uhr aufgestellt.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß der Dinglinger Bahnhof eines völligen Umbaues dringend bedürftig ist. Die Entwürfe wurden den beteiligten Gemeinden zugänglich gemacht. Leider war es aber bis jetzt nicht möglich, sich über den Entwurf zu einigen, der allen Interessen am besten entspricht: die Stadt Vahr ist, wie wir gestern aus dem Munde des Abg. Hoering gehört haben, für den Entwurf II, der den Bahnhof der Stadt näher rückt, während die Generaldirektion und die beteiligten Landgemeinden mehr dem Entwurf III zuneigen, der den Bahnhof im wesentlichen auf der alten Stelle beläßt. Der Entwurf II würde die Linie Heidelberg—Basel um 600 m verlängern und das Nivellement der Linie verschlechtern, auch werden die Kosten erheblich höher sein als beim Entwurf III. Wenn alle 11 000 Einwohner Vahrs — einschließlich der Säuglinge (Heiterkeit) — für den Entwurf II sind, so stehen ihnen die Landgemeinden mit ungefähr der gleichen Seelenzahl gegenüber. Die Frage ist also nicht leicht zu entscheiden. Ich hoffe aber, daß es gelingen wird, die Stadt Vahr davon zu überzeugen, daß auch der Entwurf III sehr wohl mit den Interessen der Stadt vereinbar ist, und daß es für diese vor Allem darauf ankommt, bald zu einer Einigung zu gelangen. Wenn dem Abg. Heimbürger die Einsicht in die Pläne versagt wurde, so geschah dies wohl zu einer Zeit, als sie noch nicht feststanden, und weil es möglich ist, Pläne, die noch nicht die Genehmigung des Ministeriums gefunden haben, nach außen mitzutheilen. Im jetzigen Zeitpunkt können sie allezeit von ihm eingesehen werden.

Abg. Pfefferte: Die Anschauungen der Budgetkommission über die allgemeinen Eisenbahnfragen haben im Allgemeinen Zustimmung gefunden. In den Erörterungen hat das Bauprogramm der Regierung einen breiten Raum eingenommen. Es wurde mit Befriedigung begrüßt. Der Herr Abg. Hug, bekanntlich ein sehr vorsichtiger Finanzpolitiker, hat mit Recht in der Beibehaltung des Zuschusses von 2 1/2 Millionen aus der allgemeinen Staatskasse zur Eisenbahnschuldenstilgungskasse ein beruhigendes Moment gefunden. Seine Hoffnung, daß bei Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse dieser Zuschuß wegsallen werde, wird sich leider wohl in absehbarer Zeit nicht erfüllen. Die Frage der

Privatbahnen hat die Kommission, veranlaßt durch frühere Erörterungen in diesem Hause, behandelt. Der Umstand, daß in einer früheren Sitzung in schroffer Weise allgemein gegen das gemischte System gesprochen worden ist, veranlaßt mich, auch darüber zu sprechen. Privatbahnen können ja zweifellos an und für sich nicht so gut verwaltet werden, wie Staatsbahnen. Wenn ich also die Mißstände zugebe, so will ich doch auch die Ursachen hervorheben. Ein Hauptmißstand ist die Verbindung von Personen- und Güterverkehr, durch die ab und zu Verzögerungen eintreten. In der Beurtheilung dieser Verhältnisse sollte man etwas milder sein. Wir sind eben vermöhnt durch den guten Betrieb der Staatsbahnen. Manche Gesellschaft hat auch zu wenig Personal. Das nötige Personal muß aber da sein, gerade wenn es sich um gemischte (Personen- und Güter-)züge handelt, um Verzögerungen zu vermeiden. Es gibt dann noch eine Reihe anderer Beschwerden über Beleuchtung, Reinhaltung der Wagen etc. Wenn ich auch alle diese Mißstände zugebe, so muß ich doch andererseits sagen, daß man doch auch den Verhältnissen Rechnung tragen muß. Der Herr Abg. Hug hat mit Recht betont, daß man doch nicht nach Oben, nach den Verhältnissen bei der Staatsbahn schauen sollte, sondern nach ähnlichen Einrichtungen in anderen Ländern. Manche Gesellschaften haben das Bestreben, den Wünschen des Publikums entgegenzukommen und auch die Regierung hat z. B. in meiner Gegend das Ihrige gethan durch gute Anschlüsse etc. Hierfür sollte besonders gefordert werden, und in dieser Richtung sollte auch die Staatsaufsicht thätig werden, damit für eine möglichst guten Verkehr gesorgt wird. Wo der Verkehr zunimmt, sollte an eine Trennung von Personen- und Güterverkehr, an die Einführung von Serpilletwagen etc. gedacht werden. Die meisten Redner haben sich für das gemischte System ausgesprochen. In dem Kommissionsbericht sind die Gründe dafür ausführlich dargelegt. Die Herren Abgg. Frähauf, Heimburger und Geiß haben eine gegentheilige Ansicht vertreten. Im Kommissionsbericht ist, wie Herr Abg. Frähauf schon bemerkt hat, irrtümlich angegeben, daß nur ein Mitglied in der Frage des gemischten Systems eine andere Ansicht vertreten habe (Seite 6), während auf Seite 7 von der Ansicht „der überwiegenden Mehrheit“ der Kommission die Rede ist, also eine Korrektur eingetreten ist. Es beruht auf einem Versehen, daß nicht auch auf Seite 6 eine entsprechende Korrektur eingetreten ist. Herr Abg. Frähauf hat in seiner lebhaften Weise seiner Ansicht Ausdruck gegeben, daß nicht alles gethan worden sei, was notwendig wäre. Nun sind aber im letzten Jahrzehnt 270 km Staats- und 390 km Privatbahnen, zusammen 660 km neue Bahnen erstellt worden. Da kann doch von keiner Rückständigkeit die Rede sein. Herr Frähauf hat übersehen, daß es nur durch die Zuschüsse aus der allgemeinen Staatskasse und den allgemeinen Aufschwung der 90er Jahre möglich gewesen ist, unsere Eisenbahnschuld auf gleicher Höhe zu erhalten. Ob das auch fernerhin möglich sein wird, ist eine andere Frage. Herr Frähauf hat auch das preussische Eisenbahntkapital mit dem unsrigen verglichen und die Differenz für uns ungünstig gefunden. Herr Abg. Siehler hat bereits erwidert, daß das auf unsere vielen Gebirgsbahnen zurückzuführen sei. Bei Hinzurechnung des Privatkapitals würde sich ein günstigeres Bild ergeben. Herr Frähauf hat auch auf die frühere verschiedene Ansicht vieler Kollegen hingewiesen. Wenn Herr Frähauf die Entwicklung miterlebt hätte, so würde er unsere Ansicht begreiflich finden. Herr Abg. Frähauf hat allgemein den Wunsch ausgesprochen, daß möglichst Staatsbahnen gebaut werden möchten. Wir theilen diesen

Wunsch. Herr Frähauf nimmt dabei aber keine Rücksicht auf die finanziellen Verhältnisse, während wir einen praktischen Weg einschlagen, auf die Verhältnisse Rücksicht nehmen. Wir werden schließlich doch nach und nach den Erfolg haben, die Eisenbahnwünsche einer Reihe von Gemeinden erfüllen zu können. Bezüglich der Rentabilitätsberechnungen unserer Nebenbahnen hat der Herr Minister bereits betont, daß sie auf richtiger Grundlage beruhen. Meine Rentabilitätsberechnungen (im Kommissionsbericht) beziehen sich auf das Gesamtkapital (mit Einschluß der Beiträge des Staates und der Gemeinden). Dadurch erscheint die Rentabilität weniger günstig, als wenn man nur den Bauaufwand der Unternehmer zu Grunde legt. Es erscheint mir dies richtiger. Nur durch die Beiträge des Staates und der Gemeinden sind die Gesellschaften einigermaßen auf ihre Kosten gekommen. Mit einem Ankauf unserer Privatbahnen würde der Staat kein gutes Geschäft machen. Das schließt aber die Erörterung der Frage des Ankaufs der einen oder andern Bahn nicht aus. Durch das gemischte System sind eine Reihe von Gemeinden früher zu der Wohlthat einer Eisenbahn gekommen. Wenn durch eine solche Bahn auch die finanziellen Verhältnisse einer Gegend, wie z. B. derjenigen, in der ich wohne, gebessert werden, so bedeutet das doch auch finanziell ein günstiges Geschäft. (Abg. Frähauf: Sehr richtig.) Im allgemeinen wird freilich das Staatsbahnsystem das beste System sein. Aber das gemischte System bringt, wie die Erfahrungen in meiner Gegend zeigen, rasch, was notwendig ist.

Der Berichterstatter unterstützt sodann eine Reihe von vorgebrachten Wünschen: des Abg. Schüler auf Verbesserung des Dreifacher Bahnhofgebäudes, des Abg. Hug auf Verbesserung des Aufnahmehausgebäudes bei der Dampfboothaltestelle in Neersburg, der Abgg. Birkenmayer und Blümmel auf Förderung des Projekts der Bahn St. Blasien—Rheinthal, des Abg. Birkenmayer auf Aenderung der Stationsbezeichnung der Station Reisklingen in Reisklingen—Seppelhofen und des Abg. Binz auf Beifügung des Namens Malterdingen bei der Station Riegel. Auch den weiteren Wunsch des Herrn Abg. Binz auf Zulassung von Privatarchitekten zur Konkurrenz bei größeren Bahnhofsbauten möchte ich unterstützen. — Mehrere Redner haben aber die Wegüberführungen gesprochen. Die Kommission hat sich durch die Ausführungen der Regierung über ihre Nothwendigkeit belehren lassen. Ich möchte aber nochmals betonen, daß auf die Wünsche der Interessenten thunlichst Rücksicht genommen und nicht allzu fiskalisch vorgegangen werden sollte. Den Wunsch der Herren Abgg. Dreher und Hoffmann auf vorzugsweise Berücksichtigung der inländischen Firmen bei Vergebung von Eisenkonstruktionen möchte ich unterstützen. Im neuen Raftatter Bahnhof sind nach den Ausführungen des Herrn Abg. Franz offenbar die Raumverhältnisse jetzt schon ungenügend. Bei andern Neubauten sollte auf die Bedürfnisse mehr Rücksicht genommen werden. Die Wirthschaften sollten in der Regel nicht in die Bahnsteigsperrre einbezogen werden. Immerhin sind die Bahnhofswirtschaften nicht in erster Linie für das städtische Publikum da. In der Abwägung sollte man nicht so engherzig sein. — Der Herr Abg. Herth ist für das Projekt einer elektrischen Bahn Furtwangen—Tribberg eingetreten. Es ist erfreulich, daß auch in dieser Richtung Fortschritte gemacht werden. Herr Abg. Siehler ist für das Projekt einer gleislosen Bahn eingetreten. Unterstützungen für solche Bahnen sollten auch meiner Meinung nach nicht aus der allgemeinen Staatskasse, sondern aus der Eisenbahntasse gegeben werden. — Bei der Renchtalbahn haben sich die Betriebsergebnisse gebessert. Ich bin auch für eine Ver-

staatlichung, weil ich der Meinung bin, daß die Gemeinden im Allgemeinen nicht als Eisenbahnunternehmer auftreten sollten. Sie werden damit meist keine guten Geschäfte machen. Die Bahn Karlsruhe—Mazau ist eine Ausnahme. Das Privatkapital soll zum Eisenbahnbau zugelassen werden, nicht aber das Gemeindefiskal.

Die Wünsche der Abgg. Fröhlich und Land bezüglich der Wiedereinführung von Schnellzughalten möchte ich unterstützen, soweit der Durchgangsverkehr dies erlaubt. Daß für den Lokalverkehr zwischen Rastatt und Kehl bereits genügend gesorgt ist, hat bereits der Herr Minister betont. Immerhin ist es möglich, daß die Linie Rastatt—Kehl noch einmal gebaut werden wird und ebenso die vom Abg. Heimbürger gewünschte Fortsetzung nach dem Kaiserstuhl. Das kann aber noch lange gehen. Inzwischen sollte eine normalspurige Nebenbahn nach dem Kaiserstuhl gebaut werden. — In der Lahrer Bahnhoffrage hat Abg. Goering die Interessen der Stadt Lahr, Abg. Heimbürger die Interessen der Niedergemeinden vertreten. Vielleicht könnten beide vereinigt werden durch ein viertes oder fünftes Projekt. Die Stadt Lahr ist i. Zt. bei dem Ausbau der Hauptbahn benachteiligt worden. Es wäre ein Gebot der Gerechtigkeit, ihr dafür jetzt entgegenzukommen. — Anschließend möchte ich mich auch dem Wunsch des Herrn Abg. Ritt auf Erweiterung des Konstanzer Bahnhofes, der ja im Bauprogramm der Regierung enthalten ist. Die Kommission hat i. Zt. bei Berathung des Gesetzes über die Bodenseebahn eine für die Stadt Konstanz u. möglichst günstige Ausgestaltung des Bodenseedampfschiffverkehrs gewünscht. In diesem Sinne möchte ich den diesbezüglichen Wunsch des Herrn Abg. Ritt unterstützen. — Die Wünsche des Abg. Eber hinsichtlich des Anschlusses der Bahn Rheinau—Brühl in Station Rheinau werden nach der Erklärung der Regierung ja erfüllt werden, und auch die Steinachthalbahn soll möglicherweise gebaut werden.

Abg. Wittum: Ich habe mich gestern zum Wort gemeldet, um dem Herrn Abg. Fröhlich zu entgegenen. Es haben aber inzwischen schon andere Redner die übertriebenen und dem realen Boden der Wirklichkeit entrückten Ausführungen Fröhlichs richtig gestellt. Gegentheilige Argumente würden auf Herrn Fröhlich wohl auch keinen großen Eindruck machen. (Abg. Fröhlich: „Sehr gut“.) — Weiterkeit.) Ich stimme seinen Ausführungen insofern bei, als ich zugebe, daß ein großer Unterschied besteht zwischen früher und jetzt. Es gab eine Zeit, wo man unser Eisenbahnetz für abgeschlossen erklärte, und wir die Erfüllung von Eisenbahnwünschen durch Petitionen erkämpfen mußten. Das ist jetzt anders geworden.

Herr Abg. Land hat in seiner launigen Weise vorhin auf den großen Unterschied zwischen der Behandlung von Eisenbahndeputationen einst und jetzt hingewiesen. Ich weiß nicht, ob Herr Fröhlich seine Kenntnisse in Eisenbahnfragen nur dem Studium von Büchern verdankt oder ob er auch auf ausländischen Eisenbahnen schon gereist. Die Zustände auf unseren badischen Bahnen sind besser als auf den norddeutschen. — Für die Bahnsteigherre bin ich schon seit vielen Jahren eingetreten. Auf die Bahnrestaurationen soll sie sich nicht erstrecken. Auch in Preußen ist das nicht der Fall und es ist nicht nöthig, daß wir hier preussischer sind als die Preußen.

Der Herr Abg. Wildens hat bei der Angelegenheit der Rastatter Bahnhofsuhr eine tiefe Regierungsweisheit ausgesprochen, indem er sagte, daß man in solchen kleinen Dingen entgegenkommend sein solle, weil man sonst leicht die Bevölkerung verärgere. Durch ein freundliches Entgegenkommen in solchen kleinen Dingen sei es leichter, die Bevölkerung auch in großen Dingen zu befriedigen. In

Pforzheim ist eine solche Uhr durch ein steinernes badisches Wappen ersetzt worden, was vielleicht nicht unangebracht war, da viele Leute meinen, Pforzheim liege in Württemberg.

Den Wünschen der Abgg. Hoffmann und Dreher auf vorzugsweise Berücksichtigung der einheimischen Industrie schließe ich mich an, möchte aber davor warnen, die Dinge auf die Spitze zu treiben, da unsere Pforzheimer Bijouterieindustrie, die Textilindustrie u. s. w. auf den Export angewiesen sind.

Abg. Eichhorn: Mehr wie früher ist heute der Regierung Lob gespendet worden für ihre Eisenbahnpolitik und das gemischte System verteidigt worden. Dieses Lob erklärt sich dadurch, daß früher unter Eisntatter die Verhältnisse eben überaus traurige waren. Sonst wäre es nicht erklärlich, daß jetzt dem Ministerium Lob gespendet wird, das dem Bau neuer Eisenbahnen so außerordentlich wenig Aufmerksamkeit zuwendet. Von den 87 Millionen des Budgets entfallen nur 3 auf neue Bahnen. Die Summen für den Ausbau der bestehenden Bahnen, für neue Bahnhofbauten u. sind nothwendig. Aber der Bau neuer Linien darf nicht darunter leiden. Vielleicht wäre es doch möglich gewesen, die eine oder die andere dieser großen Ausgaben hinauszuschieben. Ob die Millionen für den Kehler und Karlsruher Hafen gut angelegt sind, darüber kann man doch verschiedener Meinung sein. Ähnlich steht es mit den Bahnhofbauten. Der Karlsruher Bahnhofbau z. B. hätte vielleicht auch noch verschoben werden oder doch billiger erstellt werden können. In Bezug auf den Bau neuer Linien scheint mir die Verwaltung noch lange nicht weit genug zu gehen. Ich vermissen ein festes Eisenbahnsystem. Die Rentabilität unserer Hauptbahnen wird gerade durch die kleinen Nebenbahnen außerordentlich erhöht. Man muß unser Eisenbahnetz hinsichtlich seiner Rentabilität als Ganzes behandeln und darf nicht einzelne Linien herausgreifen. Unsere Eisenbahnverwaltung ist gegenüber den Eisenbahnwünschen schwer zugänglich. Es fehlt ein festes Eisenbahnsystem, wie es z. B. der Erbauer der Schwarzwaldbahn in seiner Denkschrift über dieselbe aufgestellt hat. Die Regierung nimmt sich des Vorortbahnbaues zu wenig an. Karlsruhe und Mannheim sollten mit einem vollständigen System elektrischer Vorortbahnen, die in Staatsbesitz sind, umgeben werden. Das wären sehr rentable Bahnen, eine Geldquelle für den Staat, aus der er andere Bahnen subventionieren könnte. Statt dessen überläßt man diese Bahnen mehr den Städten. Sachen dagegen gibt nur selten Eisenbahnkoncessionen und immer nur auf kurze Zeit. Seine Eisenbahnpolitik ist konsequenter. Man sollte sich nicht scheuen, auch neue Linien zu bauen, deren Rentabilität nicht auf der Hand liegt. Nun wird allerdings von anderer Seite die Meinung vertreten, daß durch zu große Belastung unseres Eisenbahnbudgets unsere Eisenbahnselbstständigkeit gefährdet würde. Das ist aber nur dann richtig, wenn wir unser Budget belasten mit nicht rentablen Linien. Der Bau neuer Linien sollte nicht zurückgestellt werden. Auch die 82 Millionen des Budgets werden ja nicht voll in dieser Periode aufgebraucht werden, es könnten also ruhig einige weitere Millionen auf Vorstoß zum Bau neuer Linien eingestellt werden, damit wenigstens einmal der Plan feststeht. Mit dem gemischten System ist man auf beiden Seiten des Hauses einverstanden. Der Herr Minister hat darauf hingewiesen, daß die Privatbahngesellschaften billiger und rascher bauen als der Staat. Wenn sie billiger bauen, dann bauen sie eben schlechter. Jrgendwo muß es doch herauskommen. Woran liegt es, daß die Privatbahnen rascher gebaut werden, was ich zugebe?

Die Groß. Regierung ist Schuld daran, wenn so viele Wünsche noch nicht erfüllt sind und stützt sich dabei auf die Mehrheit dieses Hauses. Wenn der Landtag energischer auftreten würde, dann würde die Regierung den Wünschen der Bevölkerung rascher Rechnung tragen. Bei der Mehrheit dieses Hauses herrscht genau dieselbe Jagheit, wie bei der Regierung. Wenn deshalb so viele Wünsche nicht erfüllt werden, so ist auch die Mehrheit dieses Hauses daran schuld. Nun sagt man, unsere Eisenbahnrente werde durch den Bau dieser unrentablen Nebenbahnen gefährdet. Man darf nicht nur die absolute Rente, sondern muß auch die Steigerung der Steuerkraft der Bevölkerung, die Subventionierung der großen Linien durch die kleinen in Betracht ziehen. Aber es steht gar nicht so schlimm mit der Rentabilität unserer Nebenbahnen. Man darf allerdings nicht, wie der Kommissionsbericht, die Rente aus dem Gesamtbauaufwand als maßgebend hinstellen, sondern man muß die Rente aus dem Bauaufwand des Unternehmers ohne Staats- und Gemeindegeldzuschüsse berechnen, dann bekommt man Verzinsungen bis zu 11,18 Proz. Bei dem Bau der Bahnen durch den Staat würden höhere Darlehenszuschüsse der Gemeinden zu erreichen sein, so daß die Verzinsung wohl dieselbe wäre für den Staat, wie für die Privatunternehmer. Die Abgg. Fröhlich und Heimburger haben übrigens die Richtigkeit der Rentabilitätsberechnungen der Gesellschaften bezweifelt. Mit ganz rechten Dingen scheint es mir auch nicht zuzugehen. Die „badische Lokalbahn-Gesellschaft“ hat nach der Tabelle auf Seite 70 des Kommissionsberichtes eine Verzinsung des Gesamtbauaufwandes ihrer Bahnen von 1,86 Proz., des eigenen Bauaufwandes von 2,58 Proz. Sie vertheilt aber nach ihrem letzten Jahresbericht 4 Proz. Dividende und 10 000 M. Lantämern und hat 40 000 M. auf das neue Geschäftsjahr übertragen bei einem Reingewinn von 383 000 M. (Vorjahr 378 000 M.). — Redner bringt noch eine Reihe von Zahlen über die Rentabilität dieser und anderer Nebenbahnen. Die Betriebskoeffizienten der Nebenbahnen sind theilweise sehr niedere: 50, 63, 64 Proz. Die Rentabilität kann bei solch günstigen Betriebskoeffizienten doch keine geringe sein. Hier muß ein Fehler in der Berechnung vorliegen, aber den vielleicht der Herr Minister Aufklärung geben kann. So große Gemüthsmenschen sind die Kapitalisten doch nicht, daß sie auf eine gute Verzinsung verzichten. — Gegenüber Herrn Abg. Greiff möchte ich sagen, daß sich die Gesellschaften jetzt rar machen und lange bitten lassen, weil sie sich sagen, der Staat wird schließlich doch auf unsere Forderungen eingehen. Der Staat sollte den Profit der Kapitalisten in die eigene Tasche stecken. Die Beschwerden über unsere Nebenbahnen nehmen nicht ab. Bei der Albtalbahn sind die Löhne der Arbeiter und Beamten zu niedrig. Wir wollen keine Nebenbahnen auf Kosten der Beamten und Arbeiter. Es fehlt an Personal. Das Personal ist überanstrengt. Die Arbeiter werden schlecht behandelt und überdies immer entlassen, so daß keiner die Pensionsberechtigung (nach zehnjähriger Dienstzeit) erlangt. Daß unter solchen Verhältnissen den Eisenbahnarbeitern die Lust an ihrem Beruf fehlt, kann man ihnen nicht übelnehmen. Betriebssicherheit und Bequemlichkeit des Publikums müssen darunter leiden. Die Abgg. Wittum und Pfeifferle haben gemeint, wir seien verwöhnt durch unsere Staatsbahnen. Die unteren Wagenklassen lassen auch bei unseren Staatsbahnen, insbesondere in Bezug auf Reinlichkeit, zu wünschen übrig. Verwöhnt sind wir gewiß nicht. Auf der Strecke Karlsruhe—Durlacher—Spöck wird auch über Wagenmangel geklagt. Wenn die Regierung beim gemischten System bleiben will, dann bitte ich sie, wenigstens scharfe Bestimmungen in die Konzessionen aufzunehmen über die Staatsaufsicht.

Schließlich möchte ich noch wünschen, daß mit den Eisenbahnbauten zur Abhilfe gegen die Arbeitslosigkeit möglichst bald begonnen wird und daß möglichst nur einheimische Arbeiter verwendet werden, natürlich ohne ins Extrem zu verfallen. Meine Anregung wegen des Bezugs von Steinmaterial hat wenigstens insofern Erfolg gehabt, als das Ministerium jetzt offenbar schärfere Bestimmungen erlassen hat. — Redner verliest ein Submissionsauschreiben. (Abg. Hergt: Das ist gar nichts neues, das war schon lange so.) — Darüber möchte ich meine Befriedigung aussprechen. Bei Eisenbahnbrückenbauten sollen wiederholt ohne Grund Lieferungen nach auswärts gegeben worden sein. Ich werde das Material im Herrn Generaldirektor zur Verfügung stellen. — Bei der Bahnsteigsperrung, für die wir sind, soll man möglichst Rücksicht auf das Publikum nehmen. Die Einrichtungen bei der Mannheimer Bahnsteigsperrung sind wohl nur provisorische, sie wären sonst als unzulänglich zu bezeichnen.

Staatsminister v. Brauer: Der Herr Abg. Eichhorn hat bemängelt, daß wir so wenig Aufmerksamkeit auf den Bau neuer Linien verwenden. Der Schwerpunkt unseres Baubudgets liegt allerdings in dieser Budgetperiode und wohl noch auf viele Jahre hinaus in der Ausgestaltung und Verbesserung unserer alten Linien. Wegen der starken Entwicklung des Verkehrs sind wir zu großen Umbauten und Erweiterungen gezwungen, die auch in diesem Budget die weitaus größte Summe in Anspruch nehmen. Wenn Herr Eichhorn aber meint, daß wir neben diesen wichtigen Aufgaben den Bau neuer Linien zu sehr vernachlässigen, so ist er meiner Ansicht nach im Irrthum. Ich brauche zum Beweis dessen lebendig auf die in diesem Budget enthaltenen Anforderungen und die bereits bewilligten oder im Bauprogramm vorgesehenen Bauprojekte zu verweisen. In den nächsten Jahren soll darnach an neuen Linien erstellt werden: Kappel—Bonndorf, Mimmenshausen—Frickingen, Unterhaldingen—Meersburg, Frickingen—Stoßach, Wertheim—Miltzenberg, Marbach—Dürrheim, und endlich der Ausbau jener gewaltigen Gebirgsbahn des Murgthals bis zur württembergischen Grenze. Wenn Sie weiter bedenken, daß wir daneben fortfahren werden, den Bau von Privatbahnen zu fördern, so werden Sie daraus ersehen, daß man von einer Vernachlässigung des Baues neuer Linien gewiß nicht reden kann.

Der Herr Abg. Eichhorn hat in unserm Eisenbahnbau eine gewisse „Systemlosigkeit“ gefunden. Wenn es sich heutzutage darum handelt, ein neu kultivirtes Land, etwa unsere Kolonien, mit Bahnen zu versehen, dann wird die Aufstellung eines umfassenden Bauplans gewiß erforderlich sein. Wenn man aber, wie wir, schon ein ausgebildetes Gerippe von Bahnen hat — Baden hat eines der dichtesten Bahnnetze —, so kann natürlich für den Neubau weiterer Linien ein eigentliches „System“ nicht mehr aufgestellt werden. Solche generellen Pläne, die wir auch heute noch von Zeit zu Zeit aufstellen, sind niemals etwas ganz Feststehendes. Wollte man unbedingt an ihnen festhalten, so würde man aus lauter Systematik unpraktisch verfahren.

Unsere Vorortbahnen in Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe, sind, verglichen mit anderen Staaten, gut ausgebildet. Daß die großen Kommunen beginnen, diese Bahnen in eigene Regie zu nehmen, ist ein Beginnen, das ich nur unterstützen kann. Es ist ganz nützlich, wenn die Gemeinden diesen Vorortverkehr an sich ziehen, und wenn sie dabei ein gutes Geschäft machen, können wir ihnen auch dieses gönnen. Ich halte eine derartige Theilung der Eisenbahnaufgaben zwischen Staat und Gemeinde für ganz zweckmäßig. Es kann nur die Will-

gung und Unterstützung des Staates finden, wenn die Stadt Mannheim z. B. und, wie es scheint, auch Karlsruhe Schritte thun, um die Vorortbahnen in ihren Besitz zu bekommen oder ihr eigenes städtisches Bahnetz zu einem Vorortnetz zu erweitern.

Der Herr Abg. Eichhorn hat es mißbilligt, daß ich unter anderen Gründen, die für Privatbahnen sprechen, auch den angeführt habe, daß wir dadurch billiger bauen. Die billigere Erstellung und der billigere Betrieb braucht aber gar nicht schlechter zu sein. Es liegt in der Natur der Sache, daß der Staat theurer baut. Für die kleinen Bahnen erscheint ein derartig üppiger und solider Bau und eine so weitgehende Rücksichtnahme wie bei den Staatsbahnen nicht notwendig, etwa so, wie wir es als Verschwendung bezeichnen müßten, wenn unsere Vizinalwege von den Gemeinden mit der gleichen Solidität und Kostspieligkeit hergestellt würden, wie die Staatsstraßen. Unsere Nebenbahnen genügen vollständig ihrem Zweck, wenn sie auch nicht durchweg mit den bei unseren Staatsbahnen üblichen Einrichtungen versehen sind.

Der Herr Abg. Eichhorn hat gemeint, wenn das Haus mehr drängen würde, dann würde jede in irgend einer Petition begehrte Bahn auch alsbald gebaut und es würden alle vorgebrachten Eisenbahnwünsche sofort und unversehen erfüllt werden, die Regierung würde schon nachgeben und die Verantwortung für die unerhört anwachsende Schuld auf das Haus abwälzen. Der Herr Abg. ist mit dieser Ansicht im Irrthum. Die Regierung wird das niemals thun. Ich fühle sehr wohl die auf mir ruhende große Verantwortung und habe nicht das Bedürfnis, sie von mir abzuwälzen. Die wichtige und theuere Institution unseres Staatslebens, die unsere Eisenbahnen sind, werde ich niemals zu gefährlichen Experimenten hergeben, die unsere Eisenbahnrente und damit auch unsere Selbständigkeit auf's Aeußerste gefährden könnten.

Der Herr Abg. Eichhorn hat eine Reihe von Zahlen aus einem Jahresbericht einer Privatbahngesellschaft vorgebracht, um zu beweisen, daß die Gesellschaften doch bessere Geschäfte machen, als sich aus unseren Tabellen ergibt. Es ist mir jetzt nicht möglich, die verlesenen Zahlen im Einzelnen zu kontrolliren; ich bin aber sicher, daß an der von uns angegebenen Rentabilitätsberechnung damit nichts geändert wird. Er hat sich gewundert, wie bei so geringen Betriebskoeffizienten so kleine Ueberschüsse erzielt werden könnten. Ich verstehe diese Logik nicht recht; denn wenn eben die Einnahmen gering sind, so kann eben ein günstiger Betriebskoeffizient daran nichts ändern. Auf die Mißstände beim Betrieb verschiedener

Privatbahnen will ich nicht näher eingehen, da dieser Gegenstand beim Betriebsbudget ausführlich behandelt worden ist. Auf die Löhnung des Personals haben wir keinen Einfluß. Wie die Arbeiter bezahlt werden, hängt, wie bei jeder Privatwirtschaft vom Arbeitsmarke ab. Doch möchte ich darauf hinweisen, daß mir noch niemals von einem Angestellten oder Arbeiter einer Privatbahn eine Beschwerde zugegangen ist.

Herr Eichhorn hat gewünscht, daß in die Konzeptionen besonders scharfe Bestimmungen über die Staatsaufsicht aufgenommen werden möchten. Die Bestimmungen sind aber schon scharf genug; dagegen ist zuzugeben, daß die Staatsaufsicht von mir bisher mit einer gewissen Milde gehandhabt worden ist. Ich bin kein Freund scharfer polizeilicher Maßnahmen und bin der Meinung, daß häufig, auch auf anderen Gebieten staatlicher Thätigkeit, hierin eher zu viel als zu wenig geschieht. Ich gehe nur dann streng vor, wenn es sich um die Betriebssicherheit handelt. Hierin wird allerdings genaue Kontrolle geübt. Im übrigen aber bin ich bisher eigentlich nur auf Antrag eingeschritten. Ich zweifle nun freilich nicht, daß diese Verhandlungen das Publikum veranlassen werden, häufiger Beschwerden an das Ministerium zu richten, und dadurch wird schon in Zukunft thatsächlich eine schärfere Handhabung der Staatsaufsicht möglich und nützlich sein.

Unter den Spezialwünschen des Herrn Abg. Eichhorn möchte ich den herausgreifen, daß möglichst bald mit den Bauten begonnen werde. Das entspricht auch den Intentionen der Eisenbahnverwaltung. Sobald das Budget genehmigt ist, werden die Bauten thunlichst gefördert werden. Es sollen auch wie bisher nur einheimische (deutsche) Arbeiter beschäftigt werden. Wo Ausländer bei Bahnbauten beschäftigt sind, sind solche in der Regel von den Unternehmern eingestellt. — Bei der Bahnstrecke Speyer handelt es sich für die erste Zeit nur um Provisorien. Wir werden die Einrichtungen zunächst möglichst einfach und billig gestalten, um erst Erfahrungen zu sammeln, wie die Einrichtung an jedem einzelnen Bahnhof am Besten getroffen wird, und um sie leicht wieder ändern zu können, wenn die Wünsche des Publikums oder die Interessen des Dienstes es erfordern. Die Bahnhofsverwaltungen werden im allgemeinen außerhalb des Sperrungsraumes bleiben müssen. Die Mannheimer Sperrmaßnahmen sollten nur Geltung während des Andrangs der jüngsten Festtage haben; sie werden voraussichtlich heute schon wieder beseitigt sein.

Nach einer persönlichen Bemerkung des Abg. Wittum wird die Sitzung um 2 Uhr abgebrochen.