

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1902**

159 (14.6.1902) Badischer Landtag. Sitzungsbericht aus der Zweiten  
Kammer. 102. öffentliche Sitzung

## Badischer Landtag.

### Sitzungsbericht aus der Zweiten Kammer.

#### 102. öffentliche Sitzung

am Donnerstag, den 12. Juni 1902.

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

Präsident Günner eröffnet die Sitzung um 9<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Uhr.

Nach Verlesung der Einlässe wird die Debatte über das Eisenbahnbudget fortgesetzt.

Abg. Köhler befürwortet unter eingehender Darlegung der Vorgeschichte des Projekts den Bau einer Bahn von Hardheim nach Tauberbischofsheim und bittet, recht bald diesen Wunsch zu erfüllen. Die hierauf bezügliche Petition, fährt er fort, gibt dem Unmuth der Bevölkerung darüber Ausdruck, daß sie sich fast ein halbes Jahrhundert bemüht, einen berechtigten Wunsch erfüllt zu bekommen. Es wurde hier wiederholt hervorgehoben, daß eine Bahn erforderlich ist zur wirtschaftlichen Hebung einer Gegend, und daß es dringend zu wünschen ist, daß auch bahnlöse Gegenden in den Besitz einer Bahn gesetzt werden. Von allen Seiten dieses Hauses wurde die Bereitwilligkeit ausgesprochen, wo immer möglich, diesen Gegenden Bahnen zu gewähren. Ich bitte die Regierung, in der angeregten Angelegenheit ein beschleunigtes Tempo einzuhalten. Die Erfüllung dieses Wunsches liegt nicht allein im Interesse der beteiligten Gemeinden, sondern auch im Interesse der Allgemeinheit und der Regierung selbst, der an der Herstellung der Zufriedenheit des Volkes doch viel gelegen sein muß.

Abg. Wacker richtet an die Regierung die dringende Bitte, der Ettlinger Bahnhofsangelegenheit recht bald die Aufmerksamkeit zuwenden zu wollen. Auch die Generaldirektion, so führt Redner aus, war der Meinung, daß diese unhaltbaren Verhältnisse einer Abhilfe dringend bedürfen, eine Abhilfe war auch bereits in Aussicht genommen, mußte aber angesichts dringenderer Projekte wieder zurückgestellt werden. Gerade das gab mir Anlaß, in der Budgetkommission eine Anfrage nach der Reihenfolge der vorzusehenden Bauten an die Regierung anzulegen, damit ein Abgeordneter nicht in die Lage kommt, die Durchführung eines Planes allzu eifrig zu betreiben, obgleich dringendere Wünsche zuvor der Erfüllung

bedürfen. Ettlingen gehört zu den Orten im Lande, die über mangelhafte Eisenbahnverhältnisse von Anfang an zu Klagen hatten, und es wäre recht angemessen, wenn die Eisenbahnverwaltung seinen Wünschen recht weitherzig entgegen käme. Was die Regierung uns in Form des Bauplanes antwortete, hat zu vielen Erörterungen Anlaß gegeben. Von verschiedenen Seiten wurde forrigend bereits das Nöthige gesagt, besonders wies Kollege Gießler darauf hin, daß Privatprojekte im Programm so wenig Berücksichtigung fanden als diejenigen, von denen bis jetzt fraglich ist, ob sie dem Privat- oder Staatsbau zugewiesen werden sollen, daß diesen aber durch das Bauprogramm in keiner Weise der Weg versperrt sei.

Der Abg. Fröhlich täuscht sich sehr, wenn er meint, die Frage, ob Privat- oder Staatsbahnbau sei hier noch nie eingehend erörtert worden. Sein Standpunkt ist zweifellos derjenige, mit dem man sympathisieren muß. Allein mit gutem Grund wurde hervorgehoben, daß hauptsächlich praktische Momente nöthigen, sich mit diesem gemischten System im allgemeinen zu befreunden. Wenn man den Staats- und den Privatbahnbetrieb zusammenhält, so übersteht man übrigens, daß auch der Staat, wenn er diese Privatbahnen in eigenen Betrieb nähme, dieselben als Nebenbahnen betreiben würde, und daß verschiedene Klagen über den Betrieb auch nicht ausbleiben würden. Der Abg. Fröhlich hat sich weit verirrt, wenn er sagt, früher habe man hier der Eilstätter'schen Bahnpolitik das Wort geredet, und heute thue man dasselbe der Brauer'schen Politik gegenüber. Das entspricht den Thatfachen in keiner Weise. In einem hier erscheinenden Blatte haben die Ausführungen Fröhlich's eine neue Auflage erfahren. Ich überlasse es Ihnen, zu beurtheilen, ob diese Auflage als vermehrt und verbessert oder anders anzusehen ist. Es wird darin behauptet, der Abg. Fröhlich habe einen wichtigen Schlag gegen die Mehrheitsparteien des Hauses ausgeführt, als er betonte, daß dieselben Herren, die früher der Eilstätter'schen Politik zugestimmt haben, heute der diametral entgegengesetzten Brauer'schen Politik mit den gleichen Worten Lob spenden, und daß die beiden großen Parteien, fern davon, sich einen eigenen Standpunkt zu schaffen, sich in diesen Fragen einfach von der Regierung in's Schlepptau nehmen lassen. — Nun, ich will hoffen, daß die Regierung an den beiden „großen“ Parteien nicht zu schwer

zu schleppen hat! (Geisterzeit.) Hierdurch wird die Wahrheit auf den Kopf gestellt. Man braucht nicht besonders orientirt zu sein, um zu wissen, daß der Ausdruck „dieselben Herren“ nicht zutrifft, daß ferner die großen Parteien des Hauses in keiner Weise in der Eisenbahnpolitik neben einander zu stellen sind, daß schließlich die Ellstätter'sche Bahnbaupolitik im allgemeinen überhaupt niemals zum Gegenstand einer besonderen Beurtheilung gemacht worden ist, wie es seit acht Jahren wiederholt mit der Brauer'schen geschah. Das Einzige, das wir Ellstätter gegenüber thaten, war, daß wir zu einer bestimmten Vorlage eine entsprechende Stellung einnahmen. In meinen Augen ist es auch sehr zweifelhaft, ob man überhaupt von einer Eisenbahnpolitik sprechen kann für die Zeit, bevor unser gegenwärtiger Minister die Leitung des Eisenbahnwesens übernahm. Es ist allgemein bekannt, daß früher das Eisenbahnwesen dem Handelsministerium unterstand, bis dieses im Jahre 1881 einging. Die Eisenbahnen wurden damals dem Ressort des Finanzministeriums zugetheilt, und wie man das Eingehen des Handelsministeriums bedauerte, hat man es auch bedauert, daß das Eisenbahnwesen gerade dem Finanzministerium unterstellt wurde, und speziell dem damaligen Finanzminister Ellstätter, von dem man wußte, daß in seiner Politik rein fiskalische Gesichtspunkte die allergrößte Rolle spielten. Wir auf dieser Seite des Hauses haben allerdings von Anfang an eine bestimmte Politik in Sachen des Eisenbahnbaues vertreten, die sich in zwei Prinzipien ausdrücken ließ: erstens sagten wir stets, all die Fragen des Eisenbahnbaues sollen jeglichen Parteirücksichten entzogen sein. Von Anfang an behandelten wir alle Gegenstände, auch diejenigen, die von politischen Gegnern vertreten sind, selbst die in den Wahlen am härtesten umstrittenen, ganz gleich wie die eigenen Bezirke. Wir waren es auch, die dem gegenwärtigen Minister Anlaß gaben, in dieser Beziehung sich auszusprechen. Und wer immer weiß, wie es in vergangenen Zeiten auf den verschiedenen Gebieten der Staatsverwaltung nach dieser Richtung gegangen hat, der muß es als ein großes Verdienst unserem gegenwärtigen Minister anrechnen, daß er dieser Art der Behandlung der Fragen des Eisenbahnbaues die Spitze abgebrochen hat. Zweitens aber betonten wir von vornherein stets den Standpunkt der wirtschaftlichen Interessen und Bedürfnisse, aber auch hier für alle Gegenden des Landes ohne Ausnahme. Das spreche ich nicht allein hier, sondern auch in Wahlversammlungen aus, und jederzeit habe ich den Interessenten, die mit solchen Anliegen sich trugen, den Rath gegeben, auch mit dem oder jenem meiner politischen Gegner sich zu besprechen und auch ihn für ihre Wünsche zu interessiren. Wir betonten stets: wo das wirtschaftliche Bedürfnis es erfordert, da muß eine Bahn erbaut werden, ohne Rücksicht auf ihre Rentabilität. (Abg. Fröhlich: „Bravo!“) Halten Sie doch zurück, sonst kommen Sie in Verdacht, noch Vieles aus der Geschichte des Parlaments lernen zu können! (Geisterzeit.) Die Eisenbahnschuldentilgungskasse wird subventionirt aus allgemeinen Steuermitteln. Wenn aber alle müssen zahlen helfen, dann ist es auch eine Forderung der Gerechtigkeit, daß man die Mitzahlenden auch mitgenießen läßt. Ich möchte aber Verwahrung dagegen einlegen, daß wir so ohne alles Weiteres mit unserem Standpunkt neben die Herren von der nationalliberalen Partei gestellt werden. Mein Gerechtigkeitsgefühl drängt mich aber, darauf aufmerksam zu machen, daß 1. nicht dieselben Herren unter den Nationalliberalen heute den Standpunkt der Regierung vertreten, und daß 2. auch nicht dieselben Verhältnisse in Frage kommen wie früher. Ich erinnere hier an die Vorgeschichte der Höllenthalbahn. Eine gewisse — nach den heutigen Verhältnissen und Strömungen gesprochen — Engherzigkeit vertrat gerade

ein Mann, der zu den in den letzten Jahrzehnten am meisten gelobten und bekämpften Staatsmännern Badens gehört: der verstorbene Minister des Innern, Lamey. Wenn damals die nationalliberale Partei die gleiche Stärke gehabt hätte, wie in den 70er Jahren, dann wäre nicht daran zu denken gewesen, daß 1881/1882 die Höllenthalbahn bewilligt worden wäre. Der Abg. Fröhlich darf aber nicht Steine werfen auf andere Parteien. Der Abg. Pflüger stand damals auch auf dem nationalliberalen Standpunkt, und wenn ich mich recht erinnere, so waren auch die Herren von der Mannheimer Demokratie in diesem Punkte auch nicht ganz, wie der Abg. Fröhlich es wohl wünschen mag. Ueberhaupt muß man bei solchen Fragen und ihrer Erledigung, wenn Vergangenheit und Gegenwart zusammengestellt werden sollen, doch auch die Verschiedenheit der Verhältnisse in Betracht ziehen, wenn man nicht neben das Ziel schießen will.

In der Thurmfrage mußte ich mich wundern, daß der Herr Minister sich nicht zugänglicher zeigte. Ich möchte glauben, daß solche Fragen von einer Stunde zur anderen aus der Welt geschafft werden sollten, ohne daß die Gemeinde in Mitleidenschaft gezogen würde. Wenn Heidelberg den Ständer gestellt hat, so darf man Kaffatt doch nicht auf die gleiche Linie stellen. Wenn man eine Uhr als Bedürfnis erachtet, dann soll man an der Aufbringung des geringen Aufwandes nicht auch noch die Gemeinden theilnehmen lassen, am allerwenigsten in der Area der Millionen im Eisenbahnbau.

Wir tagen seit Montag, da will ich, um die Debatte nicht zu verlängern, darauf verzichten, auf Weiteres einzugehen, auch auf die Gefahr, vom Abg. Fröhlich auch zu denen gezählt zu werden, denen die großen Gedanken vollständig abgehen.

Abg. Krenn erklärt sich mit dem gemischten System einverstanden. Es handelt sich bei den noch zu bauenden Bahnen ja nur um Strecken, die Terrainschwierigkeiten bieten, größeren Bauaufwand erfordern und deshalb geringer rentiren. Es ist uns gleichgültig, auf welche Art wir zu unseren Bahnen gelangen, wenn wir sie nur bekommen. Die gegenwärtig im Bau befindlichen Nebenbahnen würden wohl mindestens noch 10 bis 20 Jahre verschoben worden sein, wenn sie als Staatsbahnen gebaut würden. Zu diesen Bahnen gehört auch die gegenwärtig in meinem Bezirk im Bau befindliche Bahn. Ich gebe zu, daß der Betrieb unserer Privatbahnen in mancher Beziehung zu Klagen Veranlassung gibt. Aber auch beim Staatsbetrieb von Nebenbahnen ist das oft der Fall. Bei den Geländeerwerbungen für unsere Nebenbahnen wird als Mißstand empfunden, daß nach dem neuen Bürgerlichen Gesetzbuch der Kauf erst rechtsgültig ist, wenn der Flächeninhalt genau bestimmt werden kann. Das dauert aber oft ziemlich lange, weil erst der Bahnkörper genau festgestellt sein muß. Die Besitzer halten sich nun oft nicht mehr an den von ihnen unterschriebenen Revers, wonach sie sich zur Geländeabtretung verpflichten, so daß der Geländeerwerb oft Schwierigkeiten bietet. Im Einführungsgezet zum Bürgerlichen Gesetzbuch hat die Staatsbehörde die Berechtigung erhalten, solchen Geländeerwerb zum Grundbuch eintragen zu lassen, wenn auch der Flächeninhalt erst später nachgetragen werden kann. Auch den Gemeinden sollte diese Berechtigung zuerkannt werden.

Auf die Frage der Erbauung einer Bahn Waibstadt—Sinsheim—Langenbrücken behalte ich mir vor, bei Berathung der vorliegenden Petition zu sprechen zu kommen.

Abg. Mampel wünscht bezüglich der vom Abg. Greiff erwähnten Straßenüberführung bei Station Sträßenheim, daß der bisherige Weg nicht ganz beseitigt werde, son-

bern als Zufahrtsstraße zum Güterbahnhof aufrecht erhalten bleibe, und wäre für eine entsprechende Zusage der Großh. Regierung dankbar.

**Abg. Land:** Zu dem Bauprogramm der Großh. Regierung vermissen ich den Bahnhofumbau Bühl. Es handelt sich dort auch um Beseitigung der Niveauübergänge u. s. w. Die Raumverhältnisse des Bahnhofgebäudes sind unzulänglich. Wünschenswert wäre auch die Errichtung eines Dienstwohngebäudes für die Assistenten. Ich bitte die Großh. Regierung um Auskunft, was sie überhaupt mit dem Bahnhof beabsichtigt.

**Abg. Goering** bepricht die Frage des Bahnhofumbaus in Lahr. Wenn die Niedergemeinden, deren Interessen der Herr Abg. Heimburger vertreten hat, richtig belehrt werden, werden sie wohl auch mit dem von der Stadt Lahr gewünschten Projekt einverstanden sein. Von der Art, wie diese Frage gelöst wird, hängt die Zukunft Lahr's ab. Bei der in Lahr stattgehabten Beratung, an der Staatsrath Eisenlohr theilnahm, wurde hauptsächlich der Kostenpunkt betont. Die vom Herrn Minister gestern erwähnten Hindernisse wurden in dieser Beratung durchaus nicht als unüberwindlich bezeichnet. Wenn der Herr Minister auf die Bevölkerungsziffer der interessierten Landgemeinden hingewiesen hat, so muß auch betont werden, daß Lahr eine Industrie- und Handelsstadt von 14 000 Einwohnern ist. Wenn das von der Stadt Lahr gewünschte Projekt nicht zur Ausführung käme, so würde das für Lahr eine sehr schwere Schädigung bedeuten. Von den drei von der Generaldirektion vorgelegten Projekten hat sich die Stadt Lahr für das ihr günstigste entschieden. Es wird ihr aber wohl gehen wie jenem Kinde, das, als es nach den ihm gezeigten schönen Sachen greifen wollte, zur Antwort erhielt: „Diese Sachen sind viel zu schön und viel zu kostspielig für Dich.“ Ich bitte die Großh. Regierung nochmals um wohlwollende Prüfung der Frage und verweise auf die Petition der Stadt Lahr an die Regierung. Ich hoffe, daß die berechtigten Wünsche Lahr's berücksichtigt werden.

**Abg. Ambruster** will sich weder für das eine, noch für das andere der Lahrer Bahnhofprojekte entscheiden. Nach der Erklärung des Herrn Ministers hat offenbar das Projekt II weniger Aussicht auf Verwirklichung, als das Projekt III. Bei Realisirung des Projekts II könnten auch Wünsche der Gemeinde Mahlberg (besonderer Bahnhof oder wenigstens Lokalgugshaltestelle) u. a. erfüllt werden.

Ich hätte dann noch den Wunsch, daß uns eine Befestigung des fertig gestellten Serpovollwagens und der sogenannten Washingtonlampe, über die im Kommissionsbericht Ausführungen enthalten sind, ermöglicht wird.

**Abg. Müller** wünscht ein schnelleres Tempo in der Beseitigung der Niveauübergänge und begründet eingehend den Wunsch nach Erstellung einer Ueberführung oder Unterführung an der Werderstraße in Weinheim, sowie nach Einführung der Gleise der Bahn Weinheim—Worms in den Weinheimer Bahnhof, eventuell Erstellung einer Seitenbahn Biernheim—Mannheim. Mit Rücksicht auf einen Fall, in dem einem Weinheimer Fabrikanten ein zu geringer Preis für abzutretendes Gelände geboten wurde (8 M. pro Quadratmeter) möchte ich den Wunsch aussprechen, daß bei Geländeerwerbungen ein Unterschied gemacht wird zwischen Kultur- und Industriegelände.

Auf dem letzten Landtag bin ich für Erbauung einer Bahn von Mannheim nach Heddesheim und Schriesheim eingetreten. Die Konzession für beide Bahnen soll der Stadt Mannheim übertragen worden sein. Man sollte unter allen Umständen in die Konzessionen eine Bestimmung aufnehmen, wann der Bahnbau begonnen und wann er zu Ende geführt sein muß. Terrainschwierig-

keiten liegen nicht vor. Mannheim wird aber möglicherweise diesen Bahnbau, an dem die beiden Gemeinden ein sehr lebhaftes Interesse haben, wegen seiner jetzigen hohen Umlagen noch auf einige Jahre verschieben. Ich bitte die Großh. Regierung dringend, auf baldige Erbauung der Bahn hinzuwirken.

Dem Wunsche nach Erbauung einer Bahn durch das Steinachthal kann ich mich nur anschließen. Diese Bahn ist für jene Gegend dringend notwendig. Ich bitte die Regierung, dieses Projekt so wohlwollend zu behandeln, wie das der Bahn Müdau—Mosbach.

**Staatsminister v. Bräuer:** Der Herr Abg. Wacker hat die Verhältnisse des Bahnhofs in Ettlingen zur Sprache gebracht. Die Ettlinger Bahnhofsverhältnisse sind allerdings keine befriedigende. Der Bahnhof ist einer der ältesten des Landes. Wir waren daher vor einigen Jahren nahe daran, in das Budget Mittel zur völligen Umgestaltung dieses Bahnhofs einzustellen. Wir haben es dann aber unterlassen, weil der Verkehr dieses Bahnhofs inzwischen zurückgegangen war, nicht etwa infolge eines Rückgangs in den Verhältnissen der im Aufblühen begriffenen rührigen Stadt Ettlingen, sondern wegen der günstigen Entwicklung der Lokalbahn. Infolge der Einführung des elektrischen Betriebs und der vermehrten Züge zwischen Karlsruhe und Ettlingen auf der Lokalbahn konnten wir den ganzen Lokalgüterverkehr auf der Hauptbahn einstellen. Infolge der günstigen Verbindungen, die die mitten durch Ettlingen fahrende Kleinbahn gewährt, hat sich auch der Fernverkehr aus Ettlingen berart entwickelt, daß von den Reisenden vielfach nicht der Bahnhof Ettlingen der Hauptbahn benutzt, sondern diese erst von Karlsruhe aus befahren wird. Und wie der Personenverkehr, so hat auch der Güterverkehr dort stark abgenommen, nachdem wir der Station Holzhof, die bekanntlich durch Normalschienen mit der Hauptbahn verbunden ist, und auch noch der dahinter liegenden Fabrik direkte Tarife zugestanden hatten. Die Einrichtungen der Station Ettlingen sind infolgedessen nicht mehr so ungenügend wie früher. Es besteht kein dringendes Bedürfnis mehr für einen Umbau. Das Stationsgebäude ist allerdings dadurch nicht schöner und nicht größer geworden. Verschiedene Verbesserungen werden auch wohl in nächster Zeit vorgenommen werden müssen. Ich werde mich selbst nach Schluß des Landtags dorthin begeben und die Frage mit unsern Ingenieuren prüfen.

Ich muß dann nochmals auf die sogenannten Thurmuhren zurückkommen. Eigentliche Thurmuhren haben wir abgeschafft, weil es wegen der Witterungseinflüsse sehr schwierig war, sie stets in richtigem Stand zu halten. Wir haben daher neuerdings Uhren auf Säulen oder Ständern, die weithin sichtbar sind, aufgestellt. Die Staatskasse wird allerdings nicht enorm belastet, wenn wir dafür die gesammten Kosten tragen; ich meine aber, daß es doch wirklich mehr eine Gemeindeangelegenheit ist, wenn es sich darum handelt, in einer gewissen Entfernung vom Bahnhof und außerhalb derselben eine Uhr aufzustellen, um den nach dem Bahnhof eilenden Stäbtern möglichst frühzeitig die Zeit anzugeben. Es ist wohl nicht so sehr unbillig, daß wir für eine solche Einrichtung eine Theilung der Ausgaben verlangen. Eine bestimmte Praxis besteht übrigens hier nicht. Die Verhältnisse sind auch verschieden. Wenn der Herr Abg. Wildens vorhin durch einen Zwischenruf erklärt hat, daß die Stadt Heidelberg keinen Beitrag geleistet habe für eine solche Uhr, so gebe ich zu, daß mir hierin ein kleiner Irrthum unterlaufen ist. Wir haben seinerzeit Heidelberg den Vorschlag gemacht, die Stadt möge die Kosten für die Säule zahlen, während wir die Kosten für die Uhr übernehmen. Die Stadtgemeinde hat sich

im allgemeinen mit diesem Vorschlag einverstanden erklärt, wir haben aber allerdings die Kosten für die Säule bis heute nicht erhalten und ich fürchte, daß nach der heutigen Verhandlung auch wenig Aussicht vorhanden ist, sie noch zu bekommen. (Heiterkeit.) In R a s t a t t wird es uns wohl nicht besser gehen. In B a d e n dagegen hat die Stadtgemeinde Säule und Uhr ausschließlich auf eigene Kosten errichtet.

Der Herr Abg. Müller hat Weinheimer Wünsche vertreten. Ueber die Herstellung der von von ihm begehrten Ueberführung und Unterführung stehen wir schon seit längerer Zeit in Verhandlungen. Ich freue mich, daß in Weinheim, im Gegensatz zu anderen Gemeinden, Verständniß für die Nützlichkeit der Beseitigung der Niveauübergänge besteht. Es ist aber unberechtigt, anzunehmen, daß die Schuld an der Verzögerung die Eisenbahnverwaltung trifft. Es haben bei der Entscheidung der Sache verschiedene Behörden mitzuwirken, auch die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues, von denen jede eine verschiedene Auffassung hat, so daß es ziemlich schwierig ist, das Richtige zu treffen. Ich hoffe, daß es nach Uebernahme unseres Theils der Main-Neckarbahn leichter möglich sein wird, die Sache befriedigend zu regeln. — Ueber den von Herrn Abg. Müller vorgetragene Spezialfall, in dem ein Weinheimer Fabrikant für sein Grundstück nicht den realen Werth erhalten haben soll, kann ich natürlich keine Auskunft geben. Wenn ein Besitzer mit dem ihm angebotenen Preis nicht zufrieden ist, so steht ihm ja der Rechtsweg offen.

Die Frage, wie die Gleise der neuen Bahn Weinheim — Worms zu legen seien, war schon Gegenstand längerer Verhandlungen zwischen uns und der Main-Neckarbahn, in denen wir den Standpunkt vertreten haben, daß es zweckmäßiger wäre, die Gleise der Main-Neckarbahn auf der Stadtseite zu belassen. Die Verhandlungen darüber sind noch nicht zum Abschluß gelangt. — Wegen der Erbauung einer Seitenbahn von Weierheim nach Mannheim liegt eine Petition dem Hause vor. Wir werden also noch Gelegenheit haben, uns darüber zu unterhalten. — Ob in der Mannheim zu gewährenden Konzession einer Bahn nach Heddesheim und Schriesheim eine bestimmte Zeit für die Ausführung vorgesehen ist, weiß ich nicht bestimmt. Aber wenn das auch nicht der Fall sein sollte, könnten wir selbstverständlich im Wege der Staatsaufsicht für die Ausführung eine bestimmte Frist bestimmen, die aber freilich nicht allzu knapp wird bemessen werden können. Die große Handels- und Industriestadt Mannheim hat gar viele Aufgaben zu bewältigen.

Den Wunsch des Abg. Armbruster, den Serpollet wegen dem Herren Abgeordneten vorzuführen zu lassen, werde ich sehr gerne erfüllen.

Zum Schluß möchte ich noch eine allgemeine Bemerkung machen. Mehrfach ist im Lauf der Debatten auf die Amtsthätigkeit des früheren Finanzministers Ellstätter Bezug genommen worden. Ich halte mich für verpflichtet, doch darauf hinzuweisen, daß dieser Mann, der 25 Jahre lang an der Spitze unseres Finanzwesens gestanden hat, sich unzweifelhaft große Verdienste um den Staat erworben hat. Seiner soliden und vorzüglichen Finanzpolitik ist es gelungen, unsere Finanzen in einem vortrefflichen und kenntnißreichen Nachfolger in einem Zustande zu hinterlassen, die diesem die rechte Grundlage für seine eigene erfolgreiche Finanzpolitik abgaben. Ob Herr Ellstätter wirklich einmal die Aeußerung gethan hat, unser Staatsbahnsystem sei gänzlich abgeschlossen, weiß ich nicht; ich vermute aber, daß er nur hat sagen wollen, unser Staatsbahnsystem sei in der Hauptsache abgeschlossen. Es gibt ja oft Zeiten, wo man zu einem gewissen Abschluß gekommen zu sein glaubt. In den 11

Jahren, in denen er die Eisenbahnen unter sich hatte (1881 bis 1892) sind immerhin folgende Linie gebaut worden: Seckach—Walldürn, Wolfach—Schiltach, die Höllenthalbahn und die Schweizer Umgebungsbahn. In den 25 Jahren, in denen er Finanzminister war, sind 623 km Staats- und Privatbahnen gebaut worden. Seine Thätigkeit war also auch im Eisenbahnwesen durchaus keine fruchtlose.

Generaldirektor Staatsrath Eisenlohr: Hinsichtlich der von dem Abg. Giesler gestern berührten Unterführung in Engen hatte die Generaldirektion bis jetzt keine Gelegenheit, mit der Gemeinde Engen in Verhandlungen darüber einzutreten, da die Projekte noch nicht so weit gediehen sind. Wir mußten uns zunächst mit der Straßenbaubehörde in's Benehmen setzen. In nächster Zeit wird die Gelegenheit gegeben sein, auch mit der Gemeinde darüber zu verhandeln und ich gebe mich der Hoffnung hin, daß die Gemeinde sich mit unserem Projekt einverstanden erklären wird. In den Mitteln für Ausbau des zweiten Gleises der Bahn Radolfzell—Konstanz, die im Budget angefordert sind, sind auch Mittel für den Bahnhof Radolfzell inbegriffen. Auch ist in dem Bauprogramm für die nächsten 10 Jahre die gründliche Umgestaltung dieses Bahnhofs enthalten. Ein vollständig ausgearbeitetes Projekt besteht allerdings noch nicht. Es wird sich hauptsächlich um die Verlegung des Güterbahnhofs von der See- auf die Landseite handeln, die auch die Gemeinde Radolfzell wünscht. Ich hoffe, daß in der nächsten Budgetperiode an die Ausführung gegangen werden kann.

Dem Herrn Abg. Mampel kann ich erwidern, daß die Beibehaltung der alten Zufahrtsstraße zum Güterbahnhof Kirchheim bei der Straßenüberführung von Anfang an in Aussicht genommen war.

Der Herr Abg. Lauf hat die Verhältnisse auf dem Bahnhof in Bühl zur Sprache gebracht. Daß diese Station nicht in dem Bauprogramm enthalten ist, bedeutet nicht, daß überhaupt Nichts für sie geschehen soll. In dem Bauprogramm sind allein drei Millionen für die Herstellung von schienenfreien Uebergängen enthalten. Es wäre nur erwünscht für die Eisenbahnverwaltung, wenn auch in Bühl durch Beseitigung der Niveauübergänge eine Verbesserung erzielt werden könnte. Daß der Bahnhof Bühl den Anforderungen des Personenverkehrs nicht vollständig entspricht, gebe ich zu. In der Dringlichkeit des Bedürfnisses steht aber Bühl eben noch nicht an erster Stelle, und darnach müssen wir uns richten.

Abg. Frühau: Ich stelle fest, daß ich mich nur gegen die Thätigkeit des Eisenbahnministers Ellstätter wendet habe und gegen sein verhängnißvolles Wort von der Abgeschlossenheit unseres Bahnnetzes. Ellstätter hat seit 1881 im wesentlichen unser Staatsbahnnetz als ein abgeschlossenes betrachtet und behandelt. Der mir gemachte Vorwurf, eine historische Unwahrheit ausgesprochen zu haben, ist unbegründet. Ich habe nur von dem Gesamteindruck gesprochen, den dieses Haus in seiner Haltung zu der Eisenbahnpolitik Ellstätter's bot. An diesem Gesamteindruck ändert es nichts, wenn ein einzelner Abgeordneter gelegentlich mehr oder weniger laut Widerspruch gegen diese Politik erhob. Der Herr Abg. Wader hat selbst erklärt, daß bis 1891 eine gedeihliche Eisenbahnpolitik überhaupt nicht bestanden habe. Welches Aufsehen hat seiner Zeit der Abg. Wittum erregt, als er die Mißstände am Forzheimer Bahnhof zur Sprache brachte und für etwaige Unglücksfälle die Eisenbahnverwaltung verantwortlich machte. In den Stenogrammen aus jener Zeit finden wir aber nichts als Dankesbezeugungen gegenüber der Eisenbahnverwaltung, nichts von prinzipieller Stellungnahme. Die Schwärzung in der Eisen-

duc.  
e i m.  
g.  
hof in  
Grund-  
eigens  
r f in  
J. Nr.  
betannt  
hieral-  
Dr. 267  
Min-  
er Ent-  
tsmin-  
Dr. 432  
berich-  
an den  
Eisen-  
bahn in  
rch die  
Eisen-  
bahn in  
c öffent-

bahnpolitik fällt in das Interregnum unter dem jetzigen Finanzminister, der über den Kopf der Generaldirektion hinweg das zehntägige Retourbillet einführte. In seine Fußstapfen ist dann der jetzige Eisenbahnminister eingetreten. In dieser Schwenkung ist wohl der Eisenbahnreformverein nicht so ganz unschuldig. Die Gründe, die gegen meinen Standpunkt geltend gemacht worden sind, zeigen mich eigentlich nicht, sie zu widerlegen. Man hat gesagt: ohne die Privatbahngesellschaften hätten wir eine Reihe von Bahnen nicht bekommen. Was beweist das gegen mich? Ich vermisste eine klare Antwort auf die Frage: Wollen Sie den Staatskredit in den Dienst des Staatsbahnbaues stellen oder wollen Sie nicht? Diese Frage ist nicht beantwortet und damit negiert worden. — Die Notwendigkeit der Bahn Raftatt—Kehl ist vom Herrn Eisenbahnminister bestritten worden. Meiner Ansicht nach ist es aber eine Lebensfrage für unsere Staatsbahn und für den Hafen Kehl, daß diese Linie sobald als möglich ausgebaut wird. Bei eingehender Prüfung muß der Herr Minister dazu kommen, einzusehen, daß es sich hier um die vielleicht billigste und rentabelste Bahn im ganzen Lande handelt. Einen Hafen für 9 Millionen bauen, aber keine Zufahrtsstraße dazu, heißt 9 Millionen zum Fenster hinauswerfen. — Der Herr Abg. Lauch ist für die Wiedereinführung von Schnellzugshalten in Bühl eingetreten, hat aber erklärt, wenn dazu ein drittes oder viertes Gleise notwendig wäre, dann müßte er eben darauf verzichten. So bescheiden bin ich nicht. Ich meine, daß das kein Grund ist, darauf zu verzichten. Gerade Bühl verdient besonders berücksichtigt zu werden. — Der strategische Werth einer Bahn Raftatt—Kehl ist vom Herrn Minister gegenüber dem Abg. Heimburger bezweifelt worden. Der strategische Werth ist ganz zweifellos. Von maßgebender Seite ist mir auch versichert worden, daß deshalb ein Reichszuschuß wohl zu erwarten ist. Es wäre zu erwägen, ob nicht die Frage der Erbauung dieser Bahn bei den nächsten Wahlen zum Haupttagitationsobjekt gemacht werden könnte. Gegen die Erfüllung dieses wohlbegründeten Wunsches der Gemeinden sind keine triftigen Gegengründe vorgebracht worden. Pflicht der Regierung ist es, solche Bedürfnisse zu befriedigen. Wenn sie das nicht thut, so ist es unsere Pflicht, dagegen aufzutreten. Wir müssen endlich eine erstklassige Verbindung mit Straßburg haben. — Vollständig irrtümlich ist es, wenn man, um dem Wunsch nach Schnellzugshalten in Bühl u. Erfüllung zu verschaffen, beständig von den Wädern und den Vergnügungskreisenden spricht. Die Schnellzugshalte sollen in erster Linie den Geschäftsleuten dieser Orte dienen. Ob man auf der Hauptbahn ein drittes und viertes Gleise legt oder diese Gleise mehr nach Westen verlegt, also die Linie Raftatt—Kehl baut, bleibt sich hinsichtlich der Kosten gleich. Das letztere liegt aber im Interesse der Gemeinden, die diese Bahn berührt.

Im Gegensatz zu dem Herrn Abg. Giesler halte ich auch die Erbauung elektrischer Bahnen für Aufgabe des Staats. Bei dem Bauprogramm der Regierung muß man sagen: *Risum teneatis amici!* Darauf soll sich die Eisenbahnbauhätigkeit des Staates in den nächsten 10 Jahren beschränken! In den nächsten 10 Jahren wird u. a. wegen der Konkurrenz der Nachbarbahnen eine elektrische Vollbahn Mannheim—Baden notwendig werden. Ich führe einmal auch ein wirkliches Zukunftsprojekt vor, weil man mir immer Uebertreibung vorwirft. In der Presse war gesagt, ich hätte ausgeführt, man solle ohne Rücksicht auf die Rente zum Staatsbahnsystem übergehen. Das ist natürlich nur „cum grano salis“ zu verstehen. Wir wollen auch die Rentabilität unserer Eisenbahnen. Die sächsische Staatsbahn hat die Frage der Rentabilität der

Eisenbahnen zuerst in unserem Sinne behandelt. Der Herr Minister war der Ansicht, daß ein Eingehen auf unsere Wünsche die Selbständigkeit und die Zukunft unserer Staatsbahnen gefährden würde. Thatsächlich ist aber die Selbständigkeit der sächsischen Staatsbahnen nur erhalten worden durch das Verlangen Sachsens, daß das sächsische Kleinbahnnetz, das sich im Staatsbesitz befindet, mit in eine Gemeinschaft mit Preußen übernommen werde, während Preußen das rundweg abschlug. Nicht ein Eingehen auf unsere Pläne, den Ausbau unseres Staatsbahnsystems, wird unsere Selbständigkeit gefährden, sondern das Zaudern und Zögern, auf diese Pläne einzugehen. Wir haben Mittel und Wege angegeben, wie unser Eisenbahnbaukapital nutzbar gemacht werden soll. Wir rechnen Ihnen ja jedesmal vor, daß unsere 550 Millionen Eisenbahnbaukapital nicht so gut rentiren, wie das preussische Bahnnetz. Ich verweise auf das Vorbild Sachsens. Die Regierung sollte sich unseren Stimmen nicht verschließen. Sie ist vor dem Lande verantwortlich, daß nichts geschieht, was unsere Selbständigkeit bedroht. Daß es sich hier um Phantome handelt, glaubt heute kein vernünftiger Mensch mehr. Wir sind verpflichtet, dieser Frage die größte Aufmerksamkeit zuzuwenden. — Medner erzählt zum Schluß die bekannte Geschichte von dem Hunde, der von seinem Herrn niedergeschossen wird, als er ihn durch fortgesetztes Bellen auf den Verlust seiner Geldtasche aufmerksam machen will, und wünscht, daß die Regierung nicht ähnlich handle wie dieser Mann. (Geisterzeit.)

Abg. Hergt: Wenn man annehmen möchte, daß thatsächlich die Groß- Eisenbahnverwaltung und der Herr Abg. Fröhlich jemals in den Fall kommen sollten, die Rolle zu spielen, die sie in seinem letzten Vergleich spielen, dann wäre es wirklich angezeigt, schleunigst auf seine Ideen einzugehen und alles, was bisher als richtig anerkannt worden ist, fallen zu lassen. Herr Fröhlich hat uns mit seiner Rede vor Schluß der Generaldebatte wohl ein Beispiel davon geben wollen, was er damit meinte, als er sagte, man solle der Regierung schroff gegenüber treten. Wenn die Wünsche des Landes gut begründet werden, dann wird es einer schroffen Sprache gegenüber dem jetzigen Eisenbahnministerium gar nicht bedürfen, um sie durchzusetzen. Nach dem ganzen Verlauf der Debatte kann ich einen bedeutenden Unterschied zwischen den Anschauungen des Herrn Fröhlich und denen des Hauses und der Regierung im wesentlichen der Sache nicht finden. Unsere Eisenbahnen sind Mittel zur Erreichung großer wirtschaftlicher Zwecke. Wir suchen diese auf unserem Weg und Herr Fröhlich auf seinem Weg zu erreichen. Von den besseren Gründen des Herrn Fröhlich für sein System habe ich mich bis jetzt nicht überzeugen können. Auch wir sind im Prinzip für das reine Staatsbahnsystem. Wir verfügen aber nicht über unbegrenzte Mittel, Zeit und Arbeitskräfte. Auch der sächsische Staat hat sein Bahnnetz nicht auf einmal ausgebaut. Unsere Leistungen auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues können sich mit denen Sachsens messen. Die Ingenieure sind nicht immer so leicht zu bekommen, wie Herr Fröhlich meint. Auch durch die von Fröhlich empfohlene Tarifverbilligung erhalten wir keine unbegrenzten Mittel. Weshalb wir unsere Betriebsüberschüsse nicht zum Ausbau bestehender Linien verwenden sollen, sehe ich nicht ein. Preußen thut das in noch größerem Maßstabe. Auf die Frage bezüglich der Verwendung unseres Staatskredits für den Staatsbahnbau hat Herr Fröhlich eine deutliche Antwort von beiden Seiten des Hauses erhalten. Wir wünschen eine mögliche Beschleunigung des Eisenbahnbaus und deshalb auch Privatbahnbau. Das ist doch eine

es.  
i m.  
of in  
rumb-  
ägers  
f in  
Dr.  
tamt  
erlat-  
r. 267  
Mint-  
Ent-  
munt-  
482  
verich-  
n dem  
Eisen-  
hu in  
h die  
Eisen-  
hu in  
ffent-

prinzipielle Stellung. Der Unterschied zwischen uns und den Herren Abgg. Fröhlich und Eichhorn besteht nur darin, daß Letztere sofort einen reinen Staatsbahnbetrieb wünschen. Da ein solcher aber unserer Ansicht nach nun einmal nicht sofort möglich ist, wünschen wir eine raschere Befriedigung der Eisenbahnwünsche durch Zulassung des Privatbahnbaus. Herr Abg. Fröhlich hat auch darauf hingewiesen, daß die Eisenbahnen ganz anders behandelt würden, wie die Land- und Wasserstraßen. Richtig ist, daß unsere Politik gegenüber den Wasserstraßen vielleicht eine zu günstige ist. Man darf dabei aber nicht vergessen, daß bei den Wasserstraßen der Staat den Motor nicht bezahlt. Die Kostenfrage ist hier die Hauptfrage. Ebenso steht es mit den Hafenanlagen, deren Kosten Herr Fröhlich als mit Unrecht in die Eisenbahnschuld eingerechnet betrachtet. Die Hafenanlagen sind Umschlagseinrichtungen, also Einrichtungen der Eisenbahnen. Es ist deshalb auch nicht richtig, daß diese von der Eisenbahnverwaltung gebauten Anlagen nachher in die Verwaltung des Wasser- und Straßenbaues übergehen. — Herr Abg. Gieseler hat nur bezüglich der gleislosen Bahnen, nicht bezüglich der elektrischen Bahnen gegen den Staatsbetrieb gesprochen.

Herr Fröhlich hat weiter das Zukunftsprojekt einer elektrischen Vollbahn Mannheim—Baden als notwendig bezeichnet. Das klingt immer so, als ob man erst durch ihn auf alle neue Bahnen und Einrichtungen aufmerksam gemacht würde. Die Kreise meiner Fachgenossen und auch die Eisenbahnverwaltung haben sich mit dieser Frage schon vorher vollumfänglich beschäftigt. In so kurzer Zeit, wie Herr Fröhlich meint, wird diese Bahn allerdings wohl nicht gebaut werden. — Ich habe auch nicht verstanden, warum Sachsen gerade durch seine vielen Nebenbahnen gegenüber Preußen besonders günstig dastehen soll. Wenn Sachsen überhaupt in Verhandlungen mit Preußen eintrat, so hat es doch wohl von vornherein und selbstverständlich verlangt, daß seine Nebenbahnen mit übernommen werden.

Nebener wird fortgesetzt durch Zwischenrufe des Abg. Fröhlich unterbrochen.

Präsident Gündler bittet den Abg. Fröhlich, die Unterbrechungen zu unterlassen.

Abg. Gergt (fortfahrend): Ich finde, daß die badische Regierung gegenüber der preussischen genau so günstig dastehet, wie die sächsische. Von irgend einem Brang kann doch keine Rede sein. Sie kann gerade so sagen, wie die sächsische Regierung, „wir wollen“ oder „wir wollen nicht“, und sie wird natürlich nur sagen „wir wollen überhaupt nicht“. Mit der Main-Neckarbahn verhält es sich ganz anders, wie Herr Fröhlich meint. In dem Vertrag von 1896 zwischen Preußen und Hessen war bestimmt, daß der beiderseitige Antheil an der Main-Neckarbahn in die Gemeinschaft falle, „sobald mit Baden eine Uebereinkommen getroffen sei“, nicht aber, wie Herr Fröhlich meint, „sobald Baden auch in die Gemeinschaft eingetreten sei.“ Wenige Jahre schon werden zeigen, daß der Main-Neckarbahnvertrag nur gute Folgen hat.

Hinsichtlich der Beseitigung der Niveauübergänge sagt der Kommissionsbericht, daß die Kommission von den Anschauungen der Großh. Regierung in dieser bedeutungsvollen Eisenbahnbaufrage Kenntniß genommen und gegen das beabsichtigte Vorgehen derselben im allgemeinen keine Einwendung zu erheben hat. Sie möchte aber doch ihrerseits hervorheben, wie es ihr wünschenswerth erscheint, daß überall da, wo es sich um Beseitigung von derartigen Wegübergängen handelt, die fraglichen Gemeinden rechtzeitig gehört werden, daß bei der Durchführung solcher Bauprojekte kein allzu fiskalischer Stand-

punkt walte, und daß die Interessen der für die Benützung der so projektirten Wegübergänge in Betracht kommenden Gemeinden in der Richtung gewahrt werden, daß für dieselben in deren Benützung kein allzu großer Zeitaufwand erwächst.“

Schon in der Kommission war ich mit diesem Passus nicht ganz einverstanden, weil nach meiner Kenntniß von der Eisenbahnverwaltung hier niemals zu fiskalisch verfahren worden ist. Ich habe darauf aufmerksam gemacht, daß umgekehrt die Großh. Eisenbahnverwaltung oft einen sehr schweren Standpunkt hat in folge unangemessener Ansprüche und übertriebener Forderungen, z. B. auch der Wasser- und Straßenbauverwaltung zum Nachtheil einer Beschleunigung der Beseitigung der Niveauübergänge. Man darf auch nicht vergessen, daß nicht allein die Steigerung des Eisenbahnverkehrs die Beseitigung verlangt, sondern auch die verstärkte Benützung der Straßen, besonders in Städten, wo jenseits eines Ueberganges mit der Zeit oft ein neuer Stadtheil entstanden ist. Eigentlich müßten also die Gemeinden auch Beiträge zu diesen Ueber- und Unterführungen leisten, denn die Kosten sind auch durch die Entwicklung der Gemeinden verursacht.

Von der Bahnsteigsperre sollten die Bahnhöfswirtschaften und auch die Wartefäle für die Regel ausgeschlossen bleiben. Die Kontrolle sollte an den Thüren der Wartefäle zum Perron stattfinden.

Von der Nothwendigkeit der Linie Rastatt—Kehl bin ich nicht überzeugt. Ich würde der Gegend eine Vollbahn von Herzen gönnen. Für den Nahverkehr ist aber ja schon durch eine Nebenbahn gesorgt, mit der noch viele Gegenden des Landes zufrieden sein würden. Wenn weitere Gleise von Rastatt an aufwärts nöthig sein werden, so wird der Fernverkehr auf die neuen Gleise gelegt werden. Es erscheint deshalb fraglich, ob die neuen Gleise so entfernt von der Hauptbahn gelegt werden können, wie dies der Herr Abg. Fröhlich wünscht, da das für den Fernverkehr einen Umweg von mehreren Kilometern bedeuten würde. Rastatt wird sich besser eine Wasser Verbindung mit dem regulirten Rheinschiffen und einer eigenen Hafenanlage. Außerdem sollte die Nebenbahn Bahl—Kehl bis Rastatt fortgesetzt werden.

Von verschiedenen Kollegen und zuletzt von Herrn Abg. Eichhorn wurde gewünscht, daß die Eisenbahnverwaltung bei ihren Bauten mehr Inländer berücksichtige. Bei einem früheren Anlaß habe ich schon erwidert, daß das meiner Erfahrung nach in vollem Umfang geschieht, auch bezüglich der Eisenkonstruktionen. Die Preise allein sind nicht maßgebend. Es können sehr viele Umstände vorliegen, die uns nöthigen, die Arbeit einem Ausländer zu übertragen. Ich warne aber vor einem Extrem in dieser Beziehung, das zu Repressalien anderer Länder führen könnte. Der Herr Abg. Eichhorn hätte mit seinem Behauptungen nach der Erfahrung, die er einmal gemacht hat, etwas vorsichtiger sein sollen.

Wiederholt haben die Herren Fröhlich und Eichhorn auf Amerika verwiesen. Ich habe aber von amerikanischen Ingenieuren ganz andere Urtheile gehört. In Amerika wird allerdings jede neue Erfindung sofort probirt, aber auch dann, wenn man keine Gewähr dafür hat, daß sie sich bewährt. Unsere Einrichtungen sind im ganzen jedenfalls solider. Die luxuriöseren Zugseinrichtungen Amerikas beruhen auf den dortigen anderen Verhältnissen. Bei Berücksichtigung der Unterschiede in den Verhältnissen kann man wohl behaupten, daß unser Bahnbetrieb und Bahnbau hinter dem amerikanischen nicht zurücksteht.

Abg. Dr. Binz: Das Projekt Dinglingen—Lahr gibt mir Veranlassung, noch einiges zu bemerken. Der Abg. Armbruster hat sich der Gemeinden Malberg, Ettenheim

angenommen. Diese Gemeinden empfinden es als altes Unrecht, daß die Hauptbahn an ihnen vorüberfährt, ohne daß sie mit einer Station bedacht wären. Malberg hat eine große Vergangenheit, allein eine nur kleine Gegenwart. Es hat sich zwar eine geringe Industrie dort entwickelt, aber die Erinnerung an die alte Zeit, in der es ein Oberamt und ein Pädagogium besaß, ist noch nicht erloschen. Heute ist es von der Bahn abgeschlossen. Es ist nicht verwunderlich, daß diese Gemeinden für das vom Abg. Hoering befürwortete Projekt eintreten, denn sie hoffen, wenn der Dinglinger Bahnhof näher an die Stadt Lahr herangerückt wird, werde es möglich sein, das alte Unrecht an ihnen wieder gut zu machen. Besonders Ettenheim und Malberg würde dabei in Frage kommen. Ich bitte, diese Gesichtspunkte in wohlwollende Erwägung zu ziehen bei der Entscheidung der Frage, an welche Stelle der Bahnhof Dinglingen zu stehen kommen soll.

Der Abg. Wacker sagte, daß auf dem Gebiete der Eisenbahnpolitik sich eine große Wandlung vollzogen habe. Es ist das eine allgemeine Erscheinung, von der alle Parteien betroffen sind. Wenn ich anerkenne, daß der Abg. Wacker in dieser Hinsicht dem Abg. Fröhlich mit Recht entgegensteht, so muß ich auch anerkennen, daß er mit der Betonung der alten Richtung der Eisenbahnpolitik, die glücklicherweise jetzt überwunden ist, keine ungerechte Beschuldigung erhob, aber das gilt doch in einer Richtung nicht, was ich um so mehr bedaure, als die Debatte sonst durchaus sachlich geführt wurde. Der Abg. Wacker konnte es weder hier im Hause, noch in der Kommission unterlassen, mit scharfer Hinweisung auf unsere Vorgänger zu behaupten, es seien früher Eisenbahnfragen in parteipolitischem Interesse behandelt worden. Schon in der Kommission bin ich diesem Vorwurf grober Pflichtwidrigkeit entgegengetreten. Der Abg. Wacker kann es doch gewiß nicht für sich in Anspruch nehmen, als gerechter und unbefangener Richter über das Thun und Lassen der nationalliberalen Partei zu urtheilen!

Recht gefreut hat es mich, daß der Herr Staatsminister Veranlassung nahm, hervorzuheben, daß sein Vorgänger Ellstätter gewiß ungerecht beurtheilt würde, wenn man in einseitiger Weise ihm eine gewisse Erscheinung im Eisenbahnwesen in die Schuhe schieben wollte, der wir seit Jahr und Tag Abhilfe zu schaffen bemüht sind. Es hat mich gefreut, weil auch ich doch im allgemeinen den Eindruck habe, daß Ellstätter sich auf wichtigen Gebieten des Staatswesens große Verdienste um das Land erworben hat, deretwegen es ihm dauernd zu Dank verpflichtet ist. Er hat in kritischer Zeit unsere Finanzen vorzüglich geleitet, ihm verdanken wir auch eine Reform unseres Steuerwesens, die Einführung der Einkommensteuer, die ihm nur zum Ruhm gereicht. Daß Ellstätter bei Leitung des Eisenbahnwesens mehr als wir heute für gut halten, finanzielle, fiskalische Rücksichten in den Vordergrund stellte, kann man ihm süglich nicht zum Vorwurf machen, namentlich da die Ausführungen Fröhlich's als übertrieben zu bezeichnen sind. Die Aeußerung Ellstätter's über den Abschluß unseres Staatsbahnnetzes wird nicht so apodiktisch gelautes haben, wie sie hingestellt wurde. Im übrigen hat sich eben eine Wandlung in den Anschauungen vollzogen durch alle Parteien, durch das ganze Volk, die Gelehrtenwelt, wie wir hoffen und meinen, zum Bessern. Wir wollen uns dessen freuen und hoffen, daß es gute Früchte tragen möge zum Wohle des Landes. Dabei dürfen wir aber das nicht mißachten, was unsere Vorgänger zum Wohle des Landes geschaffen haben. Der Herr Staatsminister hat die Staatsbahnen angeführt, die unter dem Ministerium Ellstätter gebaut wurden. Unter seiner Leitung des Eisenbahn-

wesens hat aber auch unser Privatbahnnetz unter staatlicher Beihilfe eine recht ansehnliche Ausdehnung erfahren.

Auf das, was der Abg. Fröhlich in seiner 2. Rede ausführte, will ich mich nicht näher einlassen. Ich glaube, es wurde zutreffend widerlegt durch die Ausführungen der Abgg. Herat und Giesler. Ich habe den Eindruck, daß der Abg. Fröhlich und wir thatächlich in dem, was wir wollen, nicht so weit auseinander sind, als es nach den theilweise animosen Ausführungen Fröhlich's den Anschein hat: wir wollen eine möglichst baldige reiche Ausgestaltung unseres Bahnnetzes, auch die entlegensten Gegenden wollen wir der Wohlthat einer Bahnverbindung theilhaftig werden lassen. Auseinander gehen wir nur insofern, als der Abg. Fröhlich meint, man könne nun urplötzlich das alles von Staatswegen machen, während wir das für unmöglich halten. Wir sind der Ueberzeugung, daß wir rascher zum Ziel kommen, wenn wir das Privatkapital zum Ausbau des Bahnnetzes heranziehen. Ich sehe nicht ein, warum wir urplötzlich auf die werthvollen Dienste verzichten sollen, die uns seither das Privatkapital leistete. Der Staat führt ja eine genaue Aufsicht über die Privatbahnen und behält sich das Ankaufsrecht vor. Ich meine nun, daß wir auf diesem Wege ersprießlicher und rascher das leisten können, was dem Lande frommt, ohne dadurch wichtige Interessen zu gefährden.

Abg. Geppert stellt einige in der Debatte gefallenen Aeußerungen über Achern und Bühl richtig. Der Abg. Laut hat die Bühler Bahnhofsperre wohl nicht im Sinn einer Beschwerde erwähnt. Sie mußte im Interesse des Schutzes des Publikums eingeführt werden, nachdem verschiedene bedauerliche Unglücksfälle vorgekommen waren infolge willkürlichen Ueberschreitens der Gleise nach dem Gleis der Bahn Bühl-Bühlerthal. Was der Abg. Laut über Bühl sagte, unterschreibe ich Wort für Wort. Eine gründliche Abhilfe kann aber nur geschaffen werden durch einen Bahnhofsneubau. Bühl und Achern rivalisiren ja miteinander, aber in Bezug auf die Bahnhofsverhältnisse stehen wir weit hinter Achern zurück. Ich habe mich gewundert, daß im Bauprogramm der Regierung kein Wort über den Bühler Bahnhof gesagt ist, der Herr Generaldirektor hat aber zugesichert, daß von den drei Millionen, die für Uebergänge angelegt sind, auch etwas für Bühl abfallen werde.

Der Abg. Fröhlich hat von der stiefmütterlichen Behandlung der Schnellzugshalte gesprochen. Darüber habe ich schon beim Betriebsbudget geklagt. Ich muß aber betonen, daß dabei der Fremdenverkehr nicht eine Hauptrolle spiele. Der Fremdenverkehr hängt mit den Interessen Bühls auf's engste zusammen. Der Aufschwung des Geschäftslebens basiert auf der Unterlage der Entwicklung des Fremdenverkehrs. Die Verhältnisse der Kurorte oberhalb Bühls sind noch nicht an der Grenze der Entwicklungsfähigkeit angekommen, und es hieße ihre Entwicklung hemmen, wenn man nicht in Bühl wiederum Schnellzugshalte einführen würde. Es hat mich frappirt, daß der Herr Generaldirektor die Bedürfnisfrage für ein Halten von Schnellzügen aus dem Norden glattweg verneinte. Man hat offenbar keine Vorstellung von dem Zusammenhang der Interessen Bühls und der Kurorte. Ich bitte die Eisenbahnverwaltung, im Winterfahrplan für die ausfallenden Schnellzugshalte wieder Ersatz zu schaffen.

Abg. Gauß bittet die Herren Franz und Fröhlich, die Rehler Petition, die demnächst zur Verhandlung kommen werde, kräftig zu unterstützen. Der Abg. Heimbürger meint, niemand werde die Lokalbahnen loben. Das möchte ich auch nicht thun, aber ich glaube doch, der Wahrheit die Ehre geben zu müssen. Wenn bei der Lokalbahn

Kehl—Ottenheim auch nicht alles so ist, wie es sein sollte, so dürfen wir für die große Erleichterung, die sie uns gewährt, doch sehr dankbar sein. Wenn ich so rede, so spricht nicht der Wirth aus mir, denn die Wirths und Kaufleute haben im allgemeinen durch die Bahn verloren. Gewonnen aber hat die Landwirtschaft. Thatsache ist, daß ein Landwirth, der an der Lokalbahn wohnt, seine Schweine und Kälber viel leichter und besser verkaufen kann, als ein Landwirth, der nicht an der Bahn wohnt. (Abg. Frühau: „Hört! hört!“) Auch für Arbeiter ist die Bahn sehr vortheilhaft, da sie für wenig Geld nach Straßburg oder Kehl befördert werden. Indirekt erhält also der Arbeiter und Landwirth das aufgewendete Geld. Dem Herrn Minister sage ich aufrichtigen Dank dafür, daß er den Bahnbau unterstützt und gefördert hat. (Beifall.)

Abg. Hoffmann erhebt Widerspruch dagegen, daß der Sinn seiner und Frühau's Ausführungen dahin ging, die ausländische Eisenindustrie in engherziger Weise ausgeschlossen wissen zu wollen. In der Eisenindustrie verhält es sich ähnlich wie bei den Steinbrüchen, und der Herr Finanzminister hat uns doch eine eingehende Nachweisung über die Verwendung in- und ausländischen Steinmaterials zugehen lassen, aus der erfreulicher Weise hervorgeht, daß das inländische Material eine steigende Verwendung findet. Die Eisenlieferungen sind auch so wichtig, um hier besprochen werden zu können. Wir wollten nur darauf hinweisen, daß es bei den schwerwiegenden Interessen, die hier in Frage stehen, doch wünschenswerth sei, daß die Regierung in steigendem Maße dieser Angelegenheit ihre Aufmerksamkeit zuwende. Wenn draußen die Behörden wissen, daß Regierung und Landstände der Ansicht sind, das inländische Material müsse vorzugsweise berücksichtigt werden, dann wird es nicht mehr vorkommen, daß um verhältnißmäßig geringer

Preisdifferenzen willen eine Lieferung an ausländische Unternehmer vergeben wird, wie es bisweilen vorkam. Das war der Sinn und der Zweck meiner Anregung, und ich glaube, er ist erreicht worden.

Abg. Pfefferle (auf der Tribüne nur sehr schwer verständlich) erklärt in seinem Schlußwort, daß er sich mit Rücksicht darauf, daß er gestern schon zum Worte kam, heute kurz fassen könne. Die Budgetkommission, so fährt er etwa aus, darf mit der Art der Behandlung ihres Berichts recht zufrieden sein, billigt doch die überwiegende Mehrheit des Hauses ihre Anschauungen. — Der Abg. Wittum hat zur Vorsicht gemahnt bei Vergabung von Arbeiten an Inländer unter Hinweis darauf, daß unsere Unternehmer auch zum großen Theil auf den Export angewiesen sind. Der von ihm empfohlene Mittelweg wird der beste sein.

Der Abg. Eichhorn hat die Ansicht geäußert, man sollte die Vorortbahnen nicht den Städten überlassen. Ich bin gegentheiligter Ansicht. Im allgemeinen wird niemand diesen Lokalverkehr besser leiten können als die großen Städte selbst. Daß der Staat theurer baut als ein Privatunternehmer, ist eine alte Erfahrung. Ich muß dem Abg. Eichhorn widersprechen, wenn er dem Hause Zaghaftigkeit in den Fragen des Eisenbahnbaues vorwirft. Allen Anforderungen haben wir stets bereitwilligst zugestimmt. Redner kritisiert noch die Klagen, die gegen die Privatbahnen vorgebracht wurden und geht dann auf verschiedene Wünsche über, die im Laufe der Debatte geäußert wurden, die er unterstützt. Zum Schluß betont er, aus den Verhandlungen gehe hervor, daß erfreulicherweise die Baupolitik des Eisenbahnministers Zustimmung bei der überwiegenden Mehrheit des Hauses finde.

Schluß der Sitzung kurz vor 1 Uhr.

S.  
m.  
of in  
und-  
hers  
in  
Nr.  
annt  
rial-  
267  
Ent-  
annt  
432  
rich-  
den  
fern  
in  
fern  
in  
ent-