

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

171 (25.6.1902) Badischer Landtag. Sitzungsbericht aus der Zweiten  
Kammer. 110. öffentliche Sitzung

## Badischer Landtag.

### Sitzungsbericht aus der Zweiten Kammer.

#### 110. Öffentliche Sitzung

am Montag, den 23. Juni 1902.

Am Regierungstisch: Minister des Innern Dr. Schenk, Direktor der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus Geh. Rath Hönig, Oberregierungsrat Schütz.

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

Nach Verlesung der Einläufe berichtet Abg. Hergt namens der Budgetkommission über den Nachtrag zum Budget des Ministeriums des Innern für die Jahre 1902 und 1903: Rheinregulierung zwischen Sondernheim und Straßburg. Er fährt unter anderem aus:

Die öffentliche Meinung, wie sie insbesondere in der Mannheimer Presse zum Ausdruck kam, hat die Frage der Nothwendigkeit dieser Rheinregulierung fast ohne Ausnahme verneint. Es wurde als ausgemachte Sache betrachtet, daß von dieser Maßnahme allein und ausschließlich die Reichslande, besonders Straßburg, und die Reichseisenbahnen Vortheil haben würden, während der badische Staat und besonders Mannheim dadurch Schaden leiden würde, es wurde auch als ausgeschlossen betrachtet, daß man diesen Nachtheilen irgendwie entgegenzutreten könnte. Ihre Budgetkommission ist nach eingehender Prüfung zu anderer Ansicht gekommen, und sie hofft, daß dieses Hohe Haus sich ihrer Ansicht anschließen wird.

Aus der Begründung der Regierungsvorlage ist hervorzuheben, daß die Anregung zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Rheinstrecke Mannheim—Straßburg von Elsaß-Lothringen ausging, nachdem es das frühere Projekt eines linksrheinischen Schifffahrtskanals Straßburg—Ludwigshafen wegen der allzuhohen Kosten und mit Rücksicht auf den von Bayern und Baden erhobenen Widerspruch fallen gelassen hatte. Der elsass-lothringische Unterstaatssekretär Jörn von Bulaeh hat im Landesausschuß selbst erklärt, daß es Elsaß nicht einfallen könne, 40 Millionen in den Kanal zu vergraben, wo es möglich sei, um 13 Millionen eine bessere Wasserstraße im Rhein zu gewinnen. Die Beforgniß, dieser Kanal könnte entgegen unserer Interessen ausgeführt werden, ist also ausgeschlossen.

Die Budgetkommission hat sich zunächst mit der Frage der Nothwendigkeit beziehungsweise Nützlichkeit der Regulierung, sowohl im allgemeinen als besonders mit Bezug auf die badischen Interessen eingehend befaßt und sie kam in ihrer Mehrheit zu dem Schluß, diese Frage zu bejahen, allerdings, soweit die besonderen Interessen unseres Landes in Betracht kommen, unter gewissen Voraussetzungen, welche unten näher bezeichnet werden sollen. Vor allem muß betont werden, daß aus allgemeinen, volkswirtschaftlichen Gründen und von einem höheren nationalen Standpunkt aus die Förderung der Schifffahrt auf dem größten deutschen Strom als Pflicht und Ehrensache jedes an diesem Strome liegenden deutschen Staates erscheint. Der Rhein, in seinem unteren Lauf schon längst eine Großschifffahrtsstraße von größter Bedeutung, sollte auch in der oberen Strecke, soweit hinauf als es überhaupt möglich ist, der Schifffahrt im Interesse der Verkehrs-erleichterung und Verkehrsverbilligung zugänglich gemacht werden. Dem Reichsland, welches früher im Marne- und Rhonekanal seine Wasserverbindungen mit Frankreich hatte, sollte durch Anschluß an die größte deutsche Wasserstraße ein immer lebhafterer Verkehr mit Deutschland ermöglicht werden, und auch für die nationale Vertheidigung kann unter Umständen die möglichste Ausdehnung der Schifffahrt auf dem Oberrhein von Bedeutung werden. Sodann ist vom besonderen Standpunkt aus darauf hinzuweisen, daß die projektierte Rheinregulierung sich als die Fortsetzung und Vollendung der unter badischer Leitung mit bestem Erfolg durchgeführten Rheinkorrektion darstellt. Mit dieser Korrektion ist es gelungen, die in vielen getrennten und stets veränderlichen Rinnsalen sich bewegende, im Sommer und Winter außerordentlich wechselnde Wassermenge des Rheins in ein geschlossenes Bett zu vereinigen, dadurch die früher so häufig und verheerenden Hochwasserkatastrophen zu verhüten, die Entsumpfung der Niederungen zu bewirken, ein ausgedehntes Gelände beiderseits des Stromes für die Kultur zu gewinnen und zu saniren. Eine Verbesserung der Schifffahrtsstraße bezweckte die Korrektion nicht, sie hat aber eine solche vorbereitet und in der unteren Strecke mit schwächerem Gefäll thätiglich herbeigeführt. So hat sich denn auch die Großschifffahrt auf dem Oberrhein in den letzten 10 bis 15 Jahren in der

erfreulichsten Weise entwickelt, so daß jetzt schon der obere Endpunkt der Rheinschiffahrt von Mannheim nach Straßburg hinaufgerückt erscheint. Diese Entwicklung des Stromverkehrs mußte die badische Eisenbahnverwaltung veranlassen, auch ihrerseits Vorkehrungen zu treffen, daß ihr an dem neuen Endpunkt der Großschiffahrt nicht der ganze Umschlag vom Wasser- und Bahnweg verloren gehe, und sie hat deshalb in Kehl eine ausgedehnte Hafenanlage hergestellt, während gleichzeitig auch die Stadt Karlsruhe durch Erbauung eines Hafens zwischen Mühlburg und Maxau sich ihren Antheil an der Großschiffahrt zu sichern bestrebt war.

Aus diesen allgemeinen und besonderen Gründen hat sich Ihre Kommission in ihrer Mehrheit dahin ausgesprochen, daß die in Aussicht genommene Regulierung des Oberrheins von Straßburg bis Sondernheim auch von Baden unterstützt werden kann.

Andererseits jedoch konnte sich auch Ihre Kommission der Erkenntnis nicht verschließen, daß durch die Fortentwicklung der Großschiffahrt auf dem Oberrhein auch wichtige badische Interessen gefährdet werden, daß namentlich der badische Staatsbahn durch die Konkurrenz der Wasserstraße und der Stadt Mannheim, dem weitaus bedeutendsten Handelsplatz Badens, durch die völlige Verschiebung des Schiffahrtsendpunktes nach Süden, beiden durch die voraussichtlich weitgehende Verkehrsableitung nach Straßburg und auf die Reichseisenbahnen schwere Nachtheile drohen, wenn nicht hiergegen geeignete Vorkehrungen getroffen werden.

Ganz anders dagegen und nur Gewinn bringend wird die Regulierung für das Elsaß und namentlich für die Stadt Straßburg wirken. Diese hat durch ihre günstige Lage am künftigen Endpunkt der Großschiffahrt, durch ihre vorzüglichen Eisenbahn- und Kanalverbindungen, durch ihren schon hoch entwickelten Handel und eine blühende Industrie alle Anwartschaft auf die gleiche, das ganze umliegende Verkehrsgebiet beherrschende Stellung am Oberrhein, wie sie Mannheim am Mittelrhein besitzt. Der Stadt Straßburg und dem Elsaß werden in erster Linie und in einem ungleich viel höheren Maße, wie dem gegenüberliegenden Kehl und dem badischen Oberland die Vortheile einer kräftigen Weiterentwicklung der Großschiffahrt auf dem Oberrhein zufallen; hierüber kann kein Zweifel sein und sowohl die Regierung der Reichslande als auch die Stadt Straßburg erwarten gewiß mit Zuversicht dieses Ergebnis.

Ihre Kommission hat sodann über die, für die wirtschaftlichen Verhältnisse der ganzen badischen Bevölkerung überaus wichtige Frage der Eisenbahntarife eingehende, schriftliche und mündliche Erörterung gepflogen. Aus den erhaltenen Aufschlüssen geht hervor, daß die bestehenden Gütertarife für den Bahnverkehr der rechts- und linksrheinischen Hafensstationen des Oberrheins vielfach nicht in richtigem Verhältnis stehen und den Wettbewerb der badischen Bahn gegenüber den Reichseisenbahnen erschweren. Es ist ferner aus den mitgetheilten Nachweisungen ersichtlich, daß die für Mannheim geltenden Gütertarife (Massentarife, Ausnahmetarife und Transittarife für Güter belgischer und holländischer Herkunft), soweit die Konkurrenz mit andern oberrheinischen Hafensplätzen und namentlich mit Straßburg in Betracht kommt (abgesehen von den Tariffätzen nach und von Gorb, Augsburg und München) höher sind, als die Tariffätze dieser andern Hafensstationen zuzüglich der mutmaßlichen Wasserfrachten von Mannheim dahin, daß also Mannheim mit diesen Stationen, insbesondere mit Straßburg, im Wasserumschlagsverkehr nach Süden nicht konkurriren kann. Die Großh. Regierung hat der Kommission mitgetheilt, „daß sie Verhandlungen eingeleitet habe, durch welche die Frachttätze der

Stationen Mannheim, Kehl, Straßburg und der zwischenliegenden badischen und elsässischen Hafensstationen für Wasserumschlagsgüter in dem durch die Schiffahrt auf dem Oberrhein konkurrenzirten Verkehrsgebiet in ein gegenseitiges angemessenes Verhältnis gebracht werden sollen“. Ihre Kommission ist der Ansicht, daß die Zustimmung des Hohen Hauses zur Ausführung der Rheinregulierung davon abhängig gemacht werden solle, daß diese Verhandlungen zu einem befriedigenden, die badischen Interessen, besonders diejenigen der Stadt Mannheim, währenden Ergebnis führen. Wird dies erreicht, so werden sich auch die Besorgnisse mindern, welche Stadt und Handelskammer Mannheim in einer an das Hohe Haus gerichteten Vorstellung über die voraussichtlichen Wirkungen der Oberrheinregulierung aussprechen. Auch die Großh. Regierung ist der Ansicht, daß die Befürchtungen der Interessenten in Mannheim zu weit gehen. Aus der dem gedruckten Bericht angeschlossenen Nachweisung der Zufuhr auf dem Rhein zu Berg geht hervor, daß der Wasserverkehr von Mannheim von 1892 bis 1900 um 2 276 509 Tonnen, also um 107,6 Proz. gestiegen ist, obwohl in diesen neun Jahren die Großschiffahrt auf dem Oberrhein sich lebhaft entwickelt und der Gesamtverkehr der Hafensplätze Mannheim—Ludwigshafen bis Kehl—Straßburg von 2 860 804 Tonnen auf 6 590 291 Tonnen, d. i. um 130 Proz., zugenommen hat. Auch der Bahnverkehr von Steinföhlen ab Mannheim hat ständig zugenommen. Jedenfalls darf aus den vorgenannten Ziffern gefolgert werden, daß die Zunahme des Schiffahrtsverkehrs auf dem Oberrhein nicht allein durch Verkehrsverschiebung, sondern auch durch Verkehrsvermehrung herbeigeführt ist. Dieser Anschauung sind sicher auch jene Schiffahrtsgesellschaften, welche sich durch die in Aussicht stehende Rheinregulierung nicht abhalten lassen, ihre Lager- und Werfthallen in Mannheim beträchtlich zu vergrößern.

Eine weitere, zunächst für die Entwicklung der Industrie im Kehler Hafen, damit aber auch für die allgemeinen badischen Interessen wichtige Frage betrifft die Beseitigung der Ausnahmestellung, welche die Reichslande bezüglich der Erhebung von Abgaben für Rechnung der Gemeinden gegenüber den anderen Staaten des Deutschen Reiches zur Zeit noch einnehmen. Artikel 5 des Zollvereinsvertrags vom 8. Juli 1867 bestimmt unter II. § 7 diejenigen Gegenstände, von welchen die Erhebung einer Abgabe für Rechnung von Kommunen oder Korporationen allein noch stattfinden darf. Diese im übrigen Deutschen Reich geltende Beschränkung findet nach § 5 des Reichsgesetzes vom 25. Juni 1873 (die Einführung der Verfassung des Deutschen Reichs in Elsaß-Lothringen betreffend) auf die in Elsaß-Lothringen bestehenden Bestimmungen über das Oktroi bis auf Weiteres noch keine Anwendung, und die Stadt Straßburg bedient sich nun dieser Ausnahmegünstigung als Waffe zur Niederhaltung des Wettbewerbs der Kehler Industrie, indem sie Erzeugnisse derselben mit hohen Oktroifäden belegt. Wenn aber die Stadt Straßburg wünscht, daß die in erster Linie ihrem Interesse dienende Rheinregulierung zu Stande kommt, so darf wohl sicher erwartet werden, daß sie diese Art des Konkurrenzkampfes aufgibt. Nach Ansicht Ihrer Kommission sollte die Abänderung der noch für das Reichsland geltenden Ausnahmebestimmung bezüglich des Oktrois als weitere Voraussetzung für die Beseitigung Badens am Regulierungswerk bezeichnet werden.

Artikel III besagt unter Ziffer 1 lit. b, daß als Abschluß der Regulierung bei Kehl—Straßburg der Ausbau einer Uebergangsstrecke vom Ende des Niederwasserbettes (bad. Kilometer 124) stromauf in Aussicht genommen sei. Falls die Uebergangsstrecke in der Form

einer Stromspaltung ausgebildet werde, sei die Strombreite gleichmäßig zu theilen und bei der Ausführung, sowie bei etwaigen Nacharbeiten solle thunlichst darauf Bedacht genommen werden, daß beide Stromarme annähernd gleiche Wassermengen führen. Diese letztere Bestimmung ist für den Betrieb der Kehler Hafenanlage von besonderer Wichtigkeit. Es wäre dringend zu wünschen, daß die Uebergangsstrecke ganz oberhalb beider Brücken angelegt und die Niederrasserrinne bis etwa bad. Kilometer 124 am badischen Ufer geführt, also erst von diesem Punkt aus an das elsässische Ufer hinübergeleitet würde. Nachdem die Stadt Straßburg ihre Hafenanlage nicht am Strom, sondern im Binnenland entwickelt und längs des Stromes einen Rangirbahnhof erstellt hat, bedeutet es für sie keine Schädigung, wenn die Fahrtrinne erst 2- bis 300 Meter weiter nördlich an das elsässische Ufer gelangt (etwa bei el. Kilometer 126,3), da von hier bis zur Straßburger Hafennümdung noch Länge genug für Schiffslegelände, Badeanstalten u. s. w. verbleibt. Für die Kehler Hafenanlage dagegen ist es vom größten Werth, das Niederrasserbett in der bezeichneten Ausdehnung am badischen Ufer zu haben und auch für die Stadt Kehl ist dies wegen des Rheinbades und wegen der Kiesgewinnung von hoher Bedeutung. Ihre Kommission glaubt indessen, davon Umgang nehmen zu können, eine hierauf bezügliche Bedingung an die Geldbewilligung zu knüpfen, indem sie sich versichert hält, daß die Groß. Regierung beziehungsweise die badische Wasserbauverwaltung bei Ausführung des Regulierungswerkes die Interessen der badischen Eisenbahnverwaltung und der Stadt Kehl in bestmöglicher Weise wahren werde.

Wenn von mancher Seite Zweifel geäußert worden sind, ob es gelingen werde, die Niederrasserrinne nach dem Projekt zu gestalten und zu erhalten, so muß darauf hingewiesen werden, daß auch die Herstellung des Hochwasserbettes (die sogenannte Rheinkorrektion), deren Möglichkeit nicht weniger angezweifelt wurde, vollständig gelungen ist. Das Projekt gründet sich auf die bei Ausführung der Rheinkorrektion, also in einem Zeitraum von 60-70 Jahren, gesammelten reichen Erfahrungen, die dabei über die Natur des Stromes ununterbrochen und auf das Sorgfältigste gemachten Beobachtungen und auf die Ergebnisse der wissenschaftlichen Untersuchung. Allerdings kann, wie der Verfasser des Projekts in der Kommissionsitzung bemerkte, die planmäßige Herstellung einer Stromregulierung nicht wie die Ausführung eines Straßen- oder Eisenbahnprojekts nach gegebenem Plan mit voller Bestimmtheit vorausgesetzt oder gewissermaßen garantiert werden; allein die Prüfung und Guttheilung des Projekts durch eine große Zahl hervorragender Wasserbauingenieure rechtfertigt vollkommen das Vertrauen in die technische Wichtigkeit und Ausführbarkeit des Bauplans. Auch das von Groß. Regierung mitgetheilte Obergutachten der Königlich Preussischen Akademie des Bauwesens äußert sich zustimmend und bestätigt, daß die vorgeschlagenen Mittel und Wege geeignet seien, das Fahrwasser des Oberrheins in einem für die Schifffahrt erfolgreichen Maße zu verbessern.

An den Kosten des Regulierungswerks auf der 85 Kilometer langen Strecke Sondernheim—Straßburg, welche zu 13 464 000 M. veranschlagt sind, soll Baden 40 Proz. (also, nach dem Voranschlag berechnet, 5 385 600 Mark), Bayern den festen Betrag von 800 000 M. und Elsaß-Lothringen den Rest übernehmen. Jedoch mit Rücksicht auf die oben erwähnten Umstände konnte sich Ihre Kommission nicht damit befremden, daß Baden einen so bedeutenden Antheil an den Kosten der Rheinregulierung tragen soll. Die Mehrheit der Kommission war der An-

sicht, daß, um ihrer grundsätzlichen Zustimmung zu dem Regulierungswerk Ausdruck zu geben und die Möglichkeit einer baldigen Inangriffnahme zu bieten, die Bewilligung der angeforderten ersten Rate ausgesprochen, jedoch an gewisse, auf Verhütung oder Abmilderung der befürchteten Nachtheile abzielende Voraussetzungen, in erster Linie an diejenige einer Herabminderung der Kostenbetheiligung Badens von 40 auf 30 Proz. (das ist nach dem Voranschlag berechnet ein Weniger von 1 346 400 Mark) gebunden werden solle. Diese Höhe der Kostenbetheiligung (30 Proz. = 4 039 200 M.) erschien Ihrer Kommission nach Abwägung aller Verhältnisse angemessen und jedenfalls ein unanfechtbarer Beweis weitgehenden Entgegenkommens sowohl gegenüber den allgemeinen volkswirtschaftlichen, als für die besonderen Interessen des Reichslandes und namentlich der Stadt Straßburg zu sein.

Auf Grund dieser Erwägungen und der sonstigen mündlichen Erörterungen gelangte die Budgetkommission zu folgendem, mit großer Mehrheit angenommenen Antrag:

Das Hohe Haus wolle die angeforderte erste Rate von 900 000 M. für die Rheinregulierung zwischen Sondernheim und Straßburg unter folgenden drei Voraussetzungen genehmigen:

1. daß durch nachträgliche Abänderung des Artikels I der Uebereinkunft zwischen Baden, Bayern und Elsaß-Lothringen vom 28. November 1901 die Kostenbetheiligung Badens auf 30 Proz. herabgemindert wird;
2. daß zwischen der badischen Eisenbahnverwaltung und der Verwaltung der Reichseisenbahnen eine Vereinbarung zu Stande kommt, durch welche die Tarife der beiderseitigen oberrheinischen Häfen von Mannheim bis Straßburg—Kehl in ein angemessenes Verhältniß gebracht werden, so daß denselben im Verkehr mit der Schweiz der Wettbewerb unter sich ermöglicht ist;
3. daß eine Abänderung der für das Reichsland nach § 5 des Reichsgesetzes vom 25. Juni 1873 „bis auf Weiteres“ aufrecht erhaltenen Oktroi Bestimmungen in dem Sinne erfolgt oder doch in sichere Aussicht gestellt wird, daß das Oktroi in den Städten des Reichslandes, namentlich in Straßburg, nicht mehr als ein zu Gunsten der dort anässigen Unternehmungen gewährter Schutzoll gegen die Einfuhr von bearbeiteten Erzeugnissen aus Baden wirken kann.

Die Kommission möchte diese Voraussetzungen so verstanden wissen, daß die erste Rate von 900 000 M. erst dann als bewilligt und angreifbar erscheinen soll, wenn sie erfüllt sind.

**Abg. Hauff:** Es handelt sich um eine bedeutungsvolle Vorlage. Es sind viele Stimmen laut geworden, welche bezweifeln, ob die Regulierung auch gut ausfallen wird. Der Name Honnell's, der unter diesem Projekt steht, bietet eine volle Garantie für das Gelingen. In der Presse, namentlich der Mannheimer, ist viel gegen die Rheinregulierung geschrieben worden. Auch Herr Abg. Dreesbach hat bei der allgemeinen Finanzdebatte sich gegen das Projekt ausgesprochen. Der Kehler Hafen ist als Konkurrenzhafen für Straßburg geschaffen worden für Industrie und Landwirtschaft des Oberlandes. Dazu wird nun noch die Rheinregulierung kommen. Mannheim ist die Henne, die die goldenen Eier legt. Mannheim soll uns daran auch Theil nehmen lassen. (Heiterkeit.) Wir würden uns auch mit silbernen Eiern begnügen. Mit dem Antrag der Kommission bin ich ganz einverstanden, insbesondere mit der Herabsetzung des Antheils

Badens auf 30 Proz. und weiter mit dem Antrag bezüglich der Regelung der Eisenbahntarife und der Bestimmung des Reichsgesetzes über das Oktroi, das auch als ein Diktaturparagraph bezeichnet werden kann. Es handelt sich hier um direkt unhaltbare Zustände. — Ich habe dann noch einige Wünsche, vor allem den der Belassung des Vades von Rehl an der jetzigen Stelle und der Errichtung einer Anhaltestelle in Freisfeld. Ich werde dem Kommissionsbeschluss zustimmen.

Abg. Dreesbach: In der Einleitung stimme ich mit dem Herrn Vorredner überein, daß es sich um eine bedeutungsvolle Vorlage handelt, wie vielleicht noch keine andere in dieser Session an das Haus gelangt ist. Die Oberrheinregulierung wird ein Markstein in der badischen Geschichte werden und wird vielleicht das Ende der badischen Selbständigkeit bedeuten. Alle Bedenken, welche bei der Verathung des Main-Neckarbahnvertrags hinsichtlich der Gefahr der Verpreuung geltend gemacht worden sind, kommen in verstärktem Maße bei dieser Vorlage zum Ausdruck. Wenn erreicht wird, was durch diese Vorlage erreicht werden soll, dann werden die badischen Bahnen davon ganz enorme Nachteile haben. Wenn etwas die Selbständigkeit unserer Eisenbahnen gefährdet wird, so ist es ein weiteres Sinken unserer Eisenbahrente. Dann könnten wir gezwungen sein, denselben Weg zu gehen, wie Hessen. Der Vorschlag der Kommission hinsichtlich der Tarifregelung ist zu begrüßen. Es wird aber diese Tarifregelung den Ruin der badischen Bahnen eher beschleunigen, da die Rente unserer Bahnen sinken wird. Es handelt sich nicht allein um das Interesse von Mannheim, sondern auch um das des gesamten badischen Landes. Was die volkswirtschaftlichen Interessen anbelangt, so tritt meine Partei immer für alles ein, was den Verkehr zu haben in der Lage ist. Insofern wäre es auch zu begrüßen, daß das Ende der Rheinschiffahrt nicht mehr Mannheim sei. Wir bezweifeln aber, daß der Verkehr durch diesen Großschiffahrtsweg zunehmen wird. Wir stehen auf dem Standpunkt, daß lediglich eine Verschiebung des Verkehrs eintreten wird, daß der Verkehr kein größerer werden wird, daß nur das, was Mannheim, was Baden bisher hatte, in Zukunft auf das Reichsland übergehen wird. Trotz unseres internationalen Standpunkts geben wir aber nicht das Geld her, damit die Andern den Nutzen davon haben. Die 5½ Millionen werden nicht langen, es werden etwa 8 Millionen Mark nötig werden. Es handelt sich nicht etwa darum, den Verkehr von Mannheim nach Karlsruhe und Rehl hinzuleiten. Der Verkehr soll nach dem Reichsland hingeleitet werden. Vor solcher Weisheit bleibt selbst unser internationaler Standpunkt staunend stehen. Trotz des Interesses, das Mannheim an dem Projekt hat, ist es weder dem Stadtrath noch der Handelskammer gelungen, Einsicht in daselbe zu bekommen. Die Regierung hatte wohl Furcht vor der sachlichen Kritik. Und doch wäre es sehr gut gewesen, wenn man Leute, die mitten im kaufmännischen Leben stehen, darüber gefragt hätte. Endlich kam die Regierungsvorlage heraus aber mit welcher Begründung! Eine seltsamere Begründung ist wohl noch nie an die Kammer gekommen. Wer die Begründung in die Hand genommen hat, wird sie jedenfalls sehr unbefriedigt wieder weggelegt haben. Sie ist eigentlich auf den Ton gestimmt. „Wie Straßburg will, wir halten still.“ „Ob's gelingen wird, ist fraglich, wir wollen's einmal probiren.“ Irgend etwas Greifbares, warum hier Millionen in den Rhein versenkt werden sollen, wird man vergebens in der Begründung suchen. In der Begründung wird diesem 5½ Millionenprojekt gesagt, daß es vortheilhafter wäre, wenn es unterbliebe, daß eine rechtliche Verpflichtung nicht vorhanden

sei u. s. w. Hat man je etwas seltsameres gehört. Die „freundnachbarliche“ Stellung ist hier doch etwas zu weit getrieben. Vorteile bringt das Projekt fast gar keine. Man muß also fragen, verbietet es Nachteile? Nach Ansicht der Regierung verhindert das Projekt das Zustandekommen des linksrheinischen Kanals. Der Berichterstatter hat bereits gesagt, daß dieses Projekt längst aufgegeben sei. Diese Kanalgeschichte, die 40 Millionen Mark kosten würde, hat sich zu einem Ammenmärchen herausentwickelt. Wenn uns heute noch ernstlich gesagt wird, daß es sich hier darum handle, die Erbauung dieses Kanals für immer zu verhindern, dann hat die Regierung etwas gesagt, was sie selbst nicht glaubt. An die Verkehrsvermehrung glaube ich nicht. Es wird sich unzweifelhaft nur um eine Verkehrsverlegung handeln. Die Straßburger sprechen auch demgemäß von der Erbschaft der Stadt Mannheim, die sie jetzt machen. Daher auch die Bereitwilligkeit des Reichslandes und namentlich Straßburgs, alles aufzubieten, um die Rheinregulierung möglich zu machen. Trotzdem hat es auch im elsass-lothringischen Landesausschuß nicht an Gegenstimmen gefehlt. Die Regulierung ist zu einem Behntel zum Vorteil Straßburgs. Ob es aber möglich ist, geregelte Großschiffahrt bis Straßburg zu schaffen, darüber ist sich die Vorlage selbst nicht klar, wie sich aus der Begründung ergibt. Wozu aber dann der Aufwand von Millionen für Zwecke, über deren Erfolg man sich gar nicht klar ist. Der Regierung ist wohl selbst nicht ganz wohl bei dieser Vorlage. Eine weitere Steigerung des Verkehrs auf dem Oberrhein ist nach der Begründung auch ohne die Regulierung zu erwarten, wozu also dann die Verschwendung von Millionen? Der Schaden nicht nur für Mannheim, sondern auch für das ganze badische Land ist nicht zu bestreiten. Man hofft aber auf eine Ausgleichung. — Redner trägt eine Reihe von Zahlen zum Nachweis dieses Schadens vor. — Die Annahme, daß statt Straßburgs Rehl den Verkehr übernehmen wird, den Mannheim verliert, ist zu optimistisch. Straßburg, das verhäßteste Kind der Reichsregierung, ist der Magnet, der anzieht, und nicht Rehl. Rehl hat nach der Tonnenzahl ein Behntel des Verkehrs von Straßburg. Das Verhältnis wird wohl in Zukunft kein günstigeres sein. Für die badischen Eisenbahnen wird mit dem Sinken der Eisenbahrente durch den Wegfall von Frachten die Gefahr der Verpreuung näher kommen. Der badische Staat wird geschädigt, Mannheim doppelt. Dem Mannheimer Kaufmann an sich kann es ja gleichgültig sein, wo er seine Kapitalien anlegt. Mannheim ist eben nicht das geliebte Kind der Regierung, wie etwa Karlsruhe und Heidelberg. Mannheim ist aber die Mutter der badischen Bahnen und das steuerkräftigste Gemeinwesen des Landes. Bayern hat sich nur gegen Aufgabe des Widerstands Preußens gegen die Mainkanalisation zu 800 000 M. bereit erklärt. Diese Mainkanalisation wird aber für Mannheim und für die badischen Bahnen vielleicht noch schlimmer wirken. Ueber die Schädigungen durch den vor 60 Jahren geschlossenen Main-Neckarbahnvertrag, der ihm den Personenverkehr entzog, hat sich Mannheim, begünstigt durch seine Lage und die Intelligenz seiner Bevölkerung, hinweggeholfen. Nun will man ihm auch den Güterverkehr abnehmen. Die Kostenverteilung ist die größte Unbegreiflichkeit des Staatsvertrags. Redner sucht durch eine Reihe von Zahlen nachzuweisen, daß den Hauptvorteil Straßburg habe, daß auch der Prozentsatz von 30 Proz. dem Interesse Badens nicht entspreche. Der Herr Berichterstatter hat gesagt: auch vom nationalen Interesse aus müssen wir dafür stimmen. Man hat hier und da auch von einem strategischen Interesse gesprochen. Ich will das

alles zugeben. Dann soll aber das Reich dafür eintreten und es braucht nicht Baden der Prügelknabe zu sein, der geschädigt wird. Darüber sind alle Kenner der Verhältnisse einig, daß noch niemals ein freier Vertrag geschlossen wurde, bei dem der eine Kontrahent so über's Ohr gehauen wurde, wie hier Baden. Ein Grund, warum die große Masse des Verkehrs nach Straßburg geht und auch in Zukunft gehen wird und nicht nach Kehl, liegt auch darin, daß in Straßburg gemischte Transittlager bestehen, in Kehl nicht. Auf eine Anfrage der Kommission soll die Regierung gesagt haben, daß auch in Kehl gemischte Transittlager zugelassen würden, wenn sich das Bedürfnis ergeben werde. Wenn das wahr ist, so hat die Regierung hier etwas wider besseres Wissen gesagt.

Präsident Günner: Das ist eine verletzende Aeußerung und streng genommen der Vorwurf der Pflichtverletzung gegenüber der Regierung. Ich kann diese Aeußerung nicht zulassen und verweise sie dem Redner.

Abg. Dreesbach, fortfahrend, weist auf die Verhandlungen in der Zolltarifkommission hin, wo auch die Vertreter Badens im Bundesrath sich löwenhaft gegen die Abschaffung der gemischten Transittlager (agrarischer Antrag) gewendet hätten. Trotzdem haben die Agrarier nicht von ihrer Forderung gelassen. Schließlich ist in erster Lesung durchgedrungen, daß Mannheim, Ludwigshafen und Straßburg gemischte Transittlager bekommen sollen, nicht Kehl. Dabei ist es noch lange nicht bestimmt, ob es in zweiter Lesung bei dem Beschluß bezüglich der drei genannten Städte bleiben wird. Mit der Hoffnung auf gemischte Transittlager in Kehl ist es also Nichts.

Von den Bedingungen der Kommission habe ich bereits gesagt, daß dadurch die Schädigungen in der That etwas gemildert werden. Ich bin aber nicht so felsenfest davon überzeugt, wie Herr Kollege Hergt, daß der Reichskanzler eine Vorlage wegen der Aufhebung der Ostroibestimmung einbringen und der Reichstag sie annehmen wird. Der Ostroibestimmung der Stadt Straßburg gilt bis 1. April 1904. Das einzig Richtige wäre, die 900 000 M. abzulehnen, so lange die Bedingungen noch nicht acceptirt sind. Ich wäre eigentlich für glatte Ablehnung, weiß aber, daß dafür keine Mehrheit zu finden wäre. Ich empfehle daher meinen Antrag, die 900 000 M. als erste Rate so lange abzulehnen, bis die Bedingungen der Kommission auch thatsächlich in der Vorlage enthalten sind. Es ist merkwürdig, daß die Regierung diesen Bedingungen in der Kommission keinen Widerstand entgegengesetzt hat. Man muß daher annehmen, daß sie damit einverstanden war. Beim Main-Neckarbahnvertrag wurde in der Kommission erklärt, bei dergleichen Staatsverträgen könne sich die Regierung auf Abänderungsanträge nicht einlassen. Mir scheint, daß hier genau derselbe Fall vorliegt. Die Kommission hätte also konsequenter Weise zur Ablehnung kommen müssen, zu der Aufforderung an die Regierung, einen neuen Vertrag abzuschließen. Die Annahme des jetzigen Kommissionsantrags wäre nur ein Schlag in's Wasser, was die Bedingungen angeht. Ich bin mißtrauisch und möchte gern sicher sein. Auf ein Jahr mehr käme es bei 14 Jahren Bauzeit auch nicht an. Deswegen ersuche ich Sie, meinen Antrag anzunehmen.

Präsident Günner theilt den Eingang eines Antrags Dreesbach und Genossen mit, wonach die Kammer beschließen soll, die erste Rate so lange auszusetzen, bis die im Kommissionsantrag enthaltenen drei Voraussetzungen erfüllt sind.

Minister des Innern Dr. Schenk: Ich hoffe nicht, daß die Rede des Abg. Dreesbach den Eindruck gemacht hat, daß die Position abgelehnt wird. Ich glaube überhaupt,

daß der Eindruck seiner Rede nur insofern ein günstiger ist, als er sich heute zu unserer angenehmen Ueberwachung uns in ganz anderem Lichte gezeigt hat als sonst: aus ihm sprach eine warme Fürsorge für das staatliche Interesse und insbesondere für das Interesse seiner Heimathstadt, alle seine internationalen Ideen aber hat er heute in die Schublade gelegt. (Geisterzeit.) Ich glaube aber nicht, daß er die wirklichen Interessen unseres Landes richtig beurtheilt hat.

In formeller Hinsicht hat der Abg. Dreesbach sehr Vieles am Verfahren der Regierung auszusetzen. Er meint, diese Vorlage sei in einer Weise begründet, wie sie dürrer noch nie erfolgt sei. Das ist ein hartes Wort! Nun ist ja richtig, daß es der Regierung nicht gelungen ist, die Thatsachen beizubringen, die uns einen ganz sicheren und unanfechtbaren Anhalt dafür bieten könnten, wie sich der Verkehr infolge der Durchführung der Rheinregulierung auf Jahrzehnte hinaus entwickeln wird. Die Regierung konnte nur nach Lage der Sache nur ganz vorsichtig die Vermuthungsgründe angeben, aus denen die künftige Entwicklung des Verkehrs abgeleitet werden kann. Die Regierung hat damit gegeben, was sie konnte, sie that das vorsichtig und bescheiden. Ich möchte es aber dem Hohen Hause anheim geben, zu beurtheilen, ob der Abg. Dreesbach ebenso vorsichtig war! Der Abg. Dreesbach vermißt auch, daß ihm und dem Stadtrath von Mannheim und Heidelberg nicht rechtzeitig Einblick in die Grundlagen des Projektes gewährt wurde. Anfangs dieses Jahres hat der Mannheimer Stadtrath um Einsicht nachgesucht; daraufhin wurde der Stadt anheimgegeben, durch einen Beamten in die auf der Rheinbauinspektion aufliegenden Pläne Einsicht nehmen zu lassen. Das war doch wohl genügendes Entgegenkommen! Davon, daß die Regierung die Kritik des Stadtraths gefürchtet hätte, ist natürlich keine Rede; und dazu, daß wir ein von den hervorragendsten Technikern schon geprüftes Projekt auch noch dem Stadtrath von Mannheim zur Nachprüfung vorlegen sollten, lag keine Veranlassung vor. Der Stadtrath ist ja an der Ausführung auch gar nicht beteiligt, er will nur, daß das Projekt nicht ausgeführt werde. Ich bin äußerst verwundert darüber, daß es dem Abg. Dreesbach, der doch der Regierungsbegründung irgendwelche erheblichen Thatsachen in wirtschaftlicher und technischer Beziehung nicht entnehmen konnte, dennoch gelungen ist, zu einem so absolut verwerfenden Urtheil zu gelangen. Er muß offenbar andere Materialien haben als die Regierung! Wenn man solche Vorwürfe erhebt, wie der Abg. Dreesbach, dann muß man sie besser begründen, dann muß man das Material aus seinen Taschen hervorziehen!

Der Abg. Dreesbach meint, unter den vielen Unbegreiflichkeiten an der Vorlage sei die unbegreiflichste unsere Bereitwilligkeit, zu den Kosten des Unternehmens 40 Prozent beizutragen, und er schlägt vor, die Anforderung zu verwerfen, bis die von der Kommission an die Genehmigung geknüpften Bedingungen erfüllt seien. Er bezweifelt überhaupt, ob es zulässig sei, an die Genehmigung eines Staatsvertrags solche Bedingungen zu knüpfen. Demgegenüber mache ich darauf aufmerksam, daß die Verhältnisse hier ganz anders liegen, als in dem von ihm angegebenen Fall. Es ist zwar richtig, daß die Volksvertretung einen ihr vorgelegten Staatsvertrag nur annehmen oder ablehnen, nicht aber Aenderungen dazu beschließen kann. Hier aber ist der Volksvertretung gar kein Staatsvertrag vorgelegt, die Regierung fordert vielmehr für die Rheinregulierung eine Budgetposition an unter der Voraussetzung, daß Baden 40 Proz. der Kosten des Unternehmens übernimmt. Da ist es allerdings rechtlich nicht unzulässig, wenn der Landtag seine Ge-

nehmung an die Bedingung knüpfen würde, daß der Beitrag Badens auf 30 Proz. herabgesetzt wird u. s. w. Wenn der Abg. Dreesbach aber glaubt, die Regierung habe gegen die Befügung dieser Voraussetzungen keine Einwendung erhoben, so täuscht er sich. Wir sind der Ansicht, daß am Schlupfpunkt der schwierigen Verhandlungen mit gutem Grunde als Antheil Badens 40 Proz. der Kosten zugestanden wurde. Die Regierung ist auch jetzt noch der Ansicht, es möge das Hohe Haus die 900 000 Mark als erste Rate unter der Voraussetzung genehmigen, daß Baden 40 Proz. beiträgt. Es handelt sich auch für Baden um eine große Verkehrsanlage, die nicht bloß für einzelne Städte, sondern auch für das ganze Land auf die Dauer große Vortheile mit sich bringen muß. Einen sehr erheblichen Vortheil werden vor allem die beiden Hafentädte Karlsruhe und Kehl haben, dazu kommen aber noch eine Reihe von kleineren Landungsplätzen — ich erinnere nur an Rastatt — und weiterhin große Landesgebiete, die an der weiteren Entwicklung der Großschiffahrt nach Kehl hin wirtschaftlich interessiert sind. Wenn einmal ein dauernder, für die Großschiffahrt geeigneter Wasserweg bis nach Kehl vorhanden ist, wird auf der Bergfahrt eine Reihe von Materialien (Getreide, Futter, Düngemittel, Kohlen, Petroleum, Eisen u. s. w.) wesentlich billiger in's ganze Oberland transportiert werden können. Sodann wird für dieses Gebiet hierdurch auch ein neuer Verkehr mit Materialien ermöglicht, der zur Zeit wegen der großen Frachtkosten gar nicht besteht, ich nenne nur die sich wohl allmählich zu Thal entwickelnde Beförderung von Brauergerste, Obst, Holz, Steine und Erze aus dem Oberlande. Es ist also bei dieser Frage der große, in der Zukunft sich entwickelnde wirtschaftliche Vortheil einer bedeutenden Landesgegend in Betracht zu ziehen, der im gegenwärtigen Moment noch nicht allseitig zu bemessen ist, der aber hier eintreten wird, wie überall, wo solche Wasserwege geschaffen werden.

Unrichtig ist es, wenn der Abg. Dreesbach immer nur die statistischen Materialien der letzten zehn Jahre für den Verkehr von Mannheim bis Straßburg in Betracht zieht, und wenn er sich darauf beruft, daß zur Zeit auf Straßburg mehr als 60 Proz., auf Baden 28 Proz., auf Bayern 0,2 Proz. der umgeschlagenen Güter entfallen. Darauf kommt es ja nicht an, wie der Verkehr war zu einer Zeit, als die Wasserstraße noch nicht vorhanden oder erst in der Entwicklung war, sondern darauf, wie sich der Verkehr in Zukunft mit Rücksicht auf das Hinterland entwickeln wird. Darum darf auch gar nicht darauf abgehoben werden, daß jetzt in Kehl verhältnismäßig viel weniger Tonnen umgeschlagen werden als in Straßburg. Ich zweifle nicht daran, daß der Kehler Hafen neben dem Straßburger sich mit der Zeit im gleichen Verhältnis entwickeln wird wie der Ludwigshafener neben dem Mannheimer, wenn nur erst die richtigen Leute dahin gekommen sind und nach Vereinigung der beiden Zwillingsgemeinden eine einsichtige Gemeindeverwaltung zur Schaffung der Voraussetzungen einer solchen Entwicklung mithilft.

Auch daraus hat der Abg. Dreesbach der Regierung einen Vorwurf gemacht, daß sie in der Kommission die Hoffnung aussprach, es werde ihr gelingen, auch für Kehl gemischte Transitlager durchzusetzen. Er sagt, es sei seine felsenfeste Ueberzeugung, daß dies niemals gelingen werde. Die Agrarier werden sehr froh darüber sein, daß Dreesbach selbst diese felsenfeste Ueberzeugung hat und somit dieses Ergebnis als ein notwendiges anzuerkennen scheint. Demgegenüber hat die Regierung denn doch patriotischer gehandelt, wenn sie die Hoffnung aussprach, dies möge ihr gelingen. Sie grün-

det diese Hoffnung auf das Vertrauen in das Billigkeitsgefühl des maßgebenden Reichsorgans. Wir haben schon jetzt Anträge im Sinne der Zulassung der gemischten Transitlager für Kehl gestellt, und wenn sich die Hafeneinrichtungen in Kehl noch mehr entwickelt haben, wird es naturgemäß sein, daß für Kehl im Verhältnis zu Straßburg, das schon solche Lager hat, daselbe geschieht, was für Ludwigshafen im Verhältnis zu Mannheim schon geschehen ist. Wenn die Regierung also diese Hoffnung aussprach, so hat sie keineswegs wider besseres Wissen gehandelt, sondern sie hat nur gehandelt, wie es bei unbefangener Beurtheilung der Sachlage entspricht und wie es ihre Pflicht war.

Im großen und ganzen ist die Regierung im Laufe der langjährigen Prüfungen und Verhandlungen zu der Ansicht gelangt, daß hier, wenn man lediglich die Vortheile in Betracht zieht, welche Anlieger und Hinterland von der Herstellung dieses Großschiffahrtsweges haben werden, die Interessen Badens und der Reichslande sich im wesentlichen an Umfang und Bedeutung gleichstehen. Wir müssen uns eben hierin mehr oder minder auf Rhythmen beschränken, ganz genau kann derartige Dinge nur der Abg. Dreesbach berechnen. (Seiterkeit.) Aber eines ist richtig: es kommen auf der Gegenseite bei Baden andere Momente in Frage, die sich als sehr viel ungünstiger darstellen und die im Reichslande nicht gegeben sind. Dies ist vor Allem die Thatsache, daß Mannheim ein gegenseitiges Interesse hat; denn ein Theil der Güter, die seither in Mannheim umgeschlagen wurden, werden wohl in Zukunft erst in Straßburg zu Lande gebracht. Und dazu gehört ferner ein für die badischen Staatsbahnen wohl eintretender Transportverlust; denn das ist anzuerkennen, ein Theil der bisher in Mannheim den badischen Eisenbahnen verfrachteten Güter wird ihnen in Zukunft entzogen werden. Darüber, daß diesem Nachtheil der Eisenbahn denn doch eine so weittragende Bedeutung nicht beizulegen ist, wird sich der Herr Vertreter der Eisenbahnverwaltung noch aussprechen. Was insbesondere die behauptete Schädigung der Mannheimer Interessen angeht, so wird auch diese keineswegs so groß sein, wie der Abg. Dreesbach annimmt. Es gab ja schon eine ganze Anzahl von Momenten, in denen Mannheim durch ähnliche Verkehrsverschiebungen in seinen — wie häufig gesagt wurde — innersten Lebensbedingungen bedroht war; immer aber fanden wir, daß in dieser Stadt eine so elastische Lebenskraft steckte, die ihr zur Ueberwindung der Gefahren, ja zu weiterem Fortschritt verhalf. Ich erinnere nur an die für Mannheim ungünstige Politik der niederländischen und deutschen Seehäfen, wodurch in Verbindung mit den Eisenbahnen die Ablenkung wichtiger Güter von der Rheinstrecke erstrebt wurde, das Aufkommen der großen Mittelmeerhäfen, welche die Versorgung eines großen Theils des früher von Mannheim bedienten Verkehrsgebiets, von Oberitalien, Schweiz, an sich zu ziehen suchte, an das Entstehen neuer Häfen am Rhein und Main, sowie an die Mainkanalisation bis Frankfurt. Es wird auch jetzt wieder so gehen, wie es bisher zum Segen Mannheims gegangen ist. Mannheim hat eine thätige, mit scharfem kaufmännischem Blick begabte Bevölkerung, die im Kampfe des regen Wettbewerbs groß geworden ist, und wenn ihnen auch hier ein neuer Kampf bevorsteht, so wird es den Mannheimern sehr wohl gelingen, auch ihn zu bestehen. Wenn überhaupt für Mannheim die Rheinregulierung nachtheilige Wirkungen hat, so werden sie sich wohl wesentlich darin zeigen, daß das rapide Fortschreiten etwas verlangsamt wird, und das kann von gewissen Gesichtspunkten aus nur als wünschenswerth bezeichnet werden.

Zimmerlin war für die Regierung bei den Verhandlungen die von mir soeben hervorgehobene Thatsache von großer Bedeutung, daß die Rheinregulierung für Elsaß nur Vortheile, für Baden dagegen auch nicht ganz unerhebliche Nachteile im Gefolge haben wird. Nach diesem Gesichtspunkt haben wir in der Kostenfrage von vornherein unsere Stellung genommen. Die badische Regierung lehnte zwar ursprünglich nicht jede Beteiligung an den Kosten ab, sie ging aber auch nicht ein auf die Vorschläge der elsäß-lothringischen Regierung: Verteilung nach Maßgabe der Uferlänge, wonach auf Baden 50 Proz., auf Elsaß-Lothringen 34 Proz., und auf Bayern 16 Proz. entfallen wären. Wir boten vielmehr nur 25 Proz. an in der Ueberzeugung, daß damit das Interesse Badens hinlänglich gedeckt sei, allerdings aber auch mit dem geheimen Vorbehalt, daß wir ohne Schädigung badischer Interessen zur Ermöglichung des auch uns nützlichen Regulierungswerks zum Schluß auch weiter gehen können, und zwar bis zur Höhe der nun festgesetzten 40 Proz. Im Laufe der Verhandlungen zeigte es sich, daß es das Scheitern der ganzen Regulierung bedeuten könnte, wenn Baden an seinem ersten Angebot festhielte. Soweit wollten wir es aber nicht kommen lassen. Denn gewichtige Landesinteressen verlangten, daß die Rheinregulierung in den nächsten Jahrzehnten durchgeführt werde, hatten wir doch schon mit bedeutenden Kosten zwei Höfen, Karlsruhe und Kehl, erbaut, die nur dann vollständig ausgenutzt werden können, wenn sie dauernd der Großschiffahrt offen stehen. Auch die nicht gerade stille Agitation, die im Lande selbst hervortrat, übte auf die Regierung einen Druck, die Verhandlungen über die Regulierung im Interesse von Karlsruhe und Kehl und des badischen Oberlandes möglichst rasch zu einem Ergebnis zu führen, eine Agitation, welche die Regierung bei den Verhandlungen über den Kostenantheil in eine ziemlich ungünstige Stellung brachte. Auch kommt in Betracht, daß Baden als Anlieger, wenn nicht eine Rechts-, so doch eine moralische Pflicht hat, auch unter Aufwendung nicht unerheblicher Kosten bei der Durchführung der Regulierung mitzuwirken. Der Rhein war bis Ende des 18. Jahrhunderts bis nach Basel hinauf eine viel befahrene Wasserstraße. Erst mit der Entwicklung der Eisenbahnen und mit dem Ausbau des Strassenerkes hörte der Rhein oberhalb Mannheim allmählich auf, Schiffsfahrtsstraße zu sein. Das ist ein ganz widernatürlicher Zustand, und unsere Nachkommen werden es gar nicht verstehen, daß eine solche Pause vollständiger Verkehrslosigkeit eintreten konnte. Wir müssen in Betracht ziehen, daß Elsaß doch auch nur mit einem kleineren Theil seines Landes im wesentlichen nur mit der freilich außerordentlich interessierten Stadt Straßburg und mit dem oberelsäßischen Industriegebiet, theilhaftig ist; wir haben ja auch gesehen, daß die Vorlage nur mit großer Mühe im elsäßischen Landesauschuß durchgebracht wurde. Und endlich war beim vollständigen Scheitern der Rheinregulierung dann doch die Möglichkeit der Erstellung eines unseren Interessen sehr schädlichen Schiffsfahrtskanals auf dem linken Rheinufer von Ludwigshafen, Speyer oder von Lauterburg nach Straßburg nicht ausgeschlossen. Alle diese Gründe veranlaßten die Regierung, in ihrem Angebot bis zu 40 Prozent hinaufzugehen. Das ist zu verantworten, wenn man die dauernden Interessen Badens in Betracht zieht. Bei dieser Verteilung hat Elsaß-Lothringen immer noch einen erheblichen Voraus zu tragen (Elsaß 54 Proz., Baden 40 Proz., Bayern 6 Proz.). Baden tritt auf solche Weise als ein wohlgeinnter Freund und Nachbar auf, der — ohne seine eigenen Interessen zu schädigen — freigebig mitwirkt zu einem Werk der Kultur, das diejenigen, die es hier beschließen halfen, noch viele Jahrzehnte lang erfreuen wird.

Ich bitte Sie, die Voraussetzungen, welche die Kommission in ihren Antrag aufgenommen hat, fallen zu lassen. Wenn die Bedingung, daß Baden nur 30 Proz. beiträgt, angenommen wird, so würde das zur Folge haben, daß unter Umständen die Ausführung des Unternehmens überhaupt in Frage gestellt wird. Es hat schon jetzt viele Mühe gekostet, den Vertrag zustande zu bringen! Die sich aus dem Unterschied von 10 Proz. ergebende Summe von 1 300 000 M., die sich zudem noch auf 15 Jahre verteilt, ist nicht so bedeutend, daß Sie darum Ihre Regierung in die Verlegenheit bringen sollten, nochmals die Verhandlungen wieder aufgreifen zu müssen. Selbst wenn einige Aussicht auf Erfolg solcher Verhandlungen bestände, so würde doch dadurch die Ausführung des Projekts wiederum für einige Jahre in Frage gestellt, eine Verzögerung, die kaum den Aufwand an Zeit und Mühe lohnte. Ich bitte Sie darum, die Position ohne diese Bedingung anzunehmen. Mit dem, was die anderen Voraussetzungen erzielen wollen, bin ich einverstanden. Ich hoffe, daß es uns, auch ohne daß uns eine Pflicht auferlegt wird, gelingen wird, entsprechende Vereinbarungen herbeizuführen, und ich könnte die Zusage geben, daß, solange in dieser Beziehung eine Vereinbarung nicht zustande gekommen ist, solange auch eine Ratifizierung des Vertrages badischerseits nicht bewirkt werden würde.

Abg. Dr. Binz: Auf die außerordentliche Wichtigkeit der Vorlage ist bereits hingewiesen worden. Das Projekt ist gründlich ausgearbeitet worden und auch der Kommissionsbericht. Das ist selbst in Mannheim anerkannt worden. Ich stimme dem Antrag der Kommission zu, weil ich glaube, daß es auf die Dauer unserer heutigen Generation, auch wenn sie wollte, nicht möglich wäre, die Durchführung der Schiffbarmachung des Oberrheins zu verhindern. Der Rhein ist die bedeutendste Wasserstraße. Es wäre gegen die Natur der Dinge, wenn ein derartiger Strom als Verkehrsmittel nicht benützt würde. Ich glaube, es ist eine Pflicht unserer unter dem Zeichen des Verkehrs stehenden Zeit an dieser Aufgabe nicht achtlos vorüber zu gehen. Dieses Unternehmen wird sich auf die Dauer, von vorübergehenden Schädigungen abgesehen, sicher als segensreich für unser Land erweisen. Ich unterschätze die Bedeutung des Industrie- und Handelsplatzes Mannheim für unser Land nicht und wäre der Letzte, der seinen Interessen feindlich gegenüber treten wollte, weil zweifellos auch das Land ein Interesse hat an der Erhaltung Mannheims auf seiner Höhe zum Wohle des Landes. Wenn ich die Ueberzeugung haben könnte, daß die Vorlage für Mannheim auch nur eine schwere Schädigung bedeuten würde, so würde ich ihr nicht zustimmen. Aber die Befürchtungen Mannheims erscheinen mir auf die Dauer unbegründet. Die Erschließung weiterer Verkehrswege wirkt überall nur fördernd auf die Entwicklung der wirtschaftlichen Interessen des Landes ein. Bedauert habe ich daß der Herr Abg. Dreesbach in etwas animosier Weise von der „Vernachlässigung“ der Interessen Mannheims und von andern Städten (Karlsruhe, Heidelberg) als den „lieben Kindern“ der Regierung gesprochen hat. Herr Abg. Dreesbach hätte diese lokalpatriotische Seite nicht anstimmen sollen. Diese Behauptung des Herrn Abg. Dreesbach wird überall im Lande nur ein Kopfschütteln und Lächeln hervorrufen. Man hört ja im Gegentheil viel von dem Mannheimer „Millionengrab“ reden. Ich möchte aber nicht etwa meinerseits dazu beitragen, die Stimmungen nach dieser Richtung zu verschärfen. Herr Dreesbach hat bei seinen Argumenten gegen die Vorlage wohl nicht erwogen, daß manchmal Uebertreibungen das Gegenteil von dem bewirken, was man bezwecken will. Er fürchtet sogar eine Zerstörung der Selbständigkeit unserer Bahnen als Folge der Vor-



lage. Ich kann diese Besorgniß nicht theilen. Die Opfer, die der Staatsvertrag von uns verlangt, stehen allerdings nicht im Verhältniß zu den Vortheilen und Nachtheilen Badens und den großen Vortheilen des Elsaß und Straßburgs. Das ist der Eindruck im ganzen Lande und die Volksvertretung ist dazu berufen, dieser Ueberzeugung des Landes Ausdruck zu geben. Vom rein lokalpatriotischen Standpunkt als Vertreter Karlsruhes würde ich vielleicht einen andern Vorschlag machen. Aber nur der Vorschlag der Regierung kann wirklich vom Standpunkt des Volksvertreters gerechtfertigt werden.

Ich möchte dann noch einige Vorkwünsche vortragen. Bei der späteren Entwicklung unserer Häfen Karlsruhe und Kehl bitte ich den Herrn Minister, darauf hinzuwirken, daß auch in Karlsruhe gemischte Transittlager zugelassen werden. Die industriellen Etablissements am Magauer Rheinhafen wünschen, daß die Schiffahrtsrinne bei der Regulirung so gelegt werde, daß sie in ihren Interessen nicht geschädigt werden. Sie hatten bisher Anlandeplätze bei ihren Fabriken. Ich bitte die Regierung, diesen Wünschen thunlichst entgegenzukommen.

Abg. Neuhäus: Aus den Erläuterungen konnte ich keine Begeisterung für die Vorlage schöpfen. Mir fiel da der preußische Mittellandkanal ein, bei dem ein Keiner auf die Rede des Ministers v. Miquel hin sagte: Wenn ich den Herrn Minister recht verstanden habe, dann hat er weder für noch gegen den Kanal gesprochen. Der Kanal liegt nicht im Gesamtinteresse unseres badischen Landes. Von seiner Nothwendigkeit und Nützlichkeit habe ich mich nicht überzeugen können. Nach der Begründung der Vorlage muß ich sagen, daß es sich um einen Sprung in's Dunkle handelt. Die Begründung und der Vertrag selbst lassen Zweifel daran erkennen, ob das Projekt überhaupt ausführbar ist. Das Schreckgespenst des linksrheinischen Kanals ist wohl als abgethan zu betrachten. Die Elässer haben früher überhaupt nicht an die Rheinregulirung gedacht. Nach der Ablehnung einer Reichsunterstützung für den linksrheinischen Kanal erinnerte man sich plötzlich des guten Freundes und Nachbarn Baden. Man sprach zuerst sogar von einer rechtlichen Verpflichtung Badens auf Grund der Rhein-Schiffahrtsakte, die Baden und ebenso Bayern aber mit Recht bestritten haben. Sehr gefreut habe ich mich über die Bedingungen des Kommissionsantrags. Auch bei nur 30 Proz. Beteiligung wird sich aber für Baden eine dauernde Mehrbelastung von jährlich 500 000 M. ergeben. Unsere Finanzlage ist nicht so günstig, daß wir uns das erlauben können. Karlsruhe und Kehl werden Vortheile von der Rheinregulirung haben, wenn sie gelingt, wie die Regierung annimmt. Ob auch das badische Hinterland Vortheil davon haben wird, das möchte ich bezweifeln. Denn einen Ersatz der Vortheile Elsaß-Lothringens, die in seinem Kanalnetz liegen, können wir unserm Hinterland nicht verschaffen. Die linksrheinische Konkurrenz wird durch die Kanäle immer konkurrenzfähiger sein bezüglich des Holzverhandts u. s. w., als unser badisches Hinterland. Das weitere Wachsen des Verkehrs wird nicht allein durch die Rheinregulirung begründet. Es fragt sich, ob die bewirkte Steigerung des Verkehrs nicht zu theuer zu stehen kommt. — Redner meint, daß es einfacher wäre, die Bahnfrachten herabzusetzen, statt jetzt die Schifffrachten zu ermäßigen und dann noch die Bahnfrachten. — Mannheim wird thatsächlich geschädigt. Es ist nicht etwa nervös, wie der Herr Minister meint. Auch Nachtheile für die Landwirtschaft ergeben sich. Die Mannheimer Großmühlen werden nach Straßburg verlegt werden. Unsere kleinen Mühlen im Oberland werden dann voll und ganz erdrückt werden. Es ist behauptet worden, es trete kein Rückgang Mannheims ein. Aber

Stillstand ist ja schon Rückschritt. Wir sollten weniger freundschaftliche Rücksichtnahme ausüben und mehr von preußischer Politik lernen. Hier benachtheiligen wir einen Theil unseres Landes und geben einem fremden Land weitaus die größten Vortheile. Daß man auch in Elsaß-Lothringen auf die Vorlage große Hoffnungen setzt, geht aus der Rede des Unterstaatssekretärs Zorn von Bulach im Landesausschuß hervor: Wir haben den Nutzen, Baden verliert. Ich habe den Antrag Dreesbad mit unterschrieben, weil ich keinen Blankowechsel unterschreibe.

Abg. Frhr. v. Stockhorn: Ich nehme an, daß die Position als nicht genehmigt zu gelten hat, wenn die Voraussetzungen nicht eintreffen. Ich lege Gewicht darauf, dieses öffentlich meinerseits auszusprechen. Ich habe Bedenken auch gegen die Beteiligung mit 30 Proz. In dem Vertrag ist bestimmt, daß die Unterhaltungskosten von gewissem Zeitpunkt an den Uferstaaten für ihre Ufer zu fallen. Nach dem Vertrag soll Baden 40 Proz., nach dem Kommissionsantrag 30 Proz. der Kosten tragen, nach dieser Bestimmung aber die Hälfte der Unterhaltungskosten, also 50 Proz. Ich werde in meiner Haltung bekräftigt durch die frühere Haltung der Regierung. Sie hat früher nur 25 Proz. angeboten. Ich halte auch 30 Proz. noch zu hoch. — Redner tritt dann noch gleich dem Abg. Dr. Binz für eine den Krieger Fabriken günstige Legung der Schiffahrtsrinne bei Magau ein. Die Krieger Bevölkerung hat in diesen Fabriken lohnenden Verdienst. Wenn die Fabriken etwa gezwungen werden, ihren Betrieb nach Straßburg zu verlegen, so wäre das nicht im Interesse der umliegenden Orte gelegen. Die kleine Gemeinde, die hier geschädigt wird, wird nicht die einzige sein. Ich muß erklären, daß die Regierung thunlichst entgegengekommen ist und z. B. eine Schädigung von Leopoldshafen verhindert hat. Ich wäre der Regierung dankbar, wenn sie erklären könnte, daß eine Schädigung der Fabriken nicht droht, daß die Rinne soweit herübergebracht werden kann, daß die Bricketfabrik an sie zu liegen kommt.

Direktor der Wasser- und Straßenbaudirektion, Geh. Rath Hunkel, bepricht eine Reihe technischer Gesichtspunkte: Der Herr Berichterstatter hat in seinem Bericht u. a. auch die Frage der zukünftigen Wasserzuleitung für das Kehler Elektrizitätswerk besprochen. Die betreffende Ausführung des Kommissionsberichts schließt mit dem Ausdruck der Zuversicht, „daß die Groß. Regierung beziehungsweise die badische Wasserbauverwaltung bei Ausführung des Regulierungswerkes die Interessen der badischen Eisenbahnverwaltung und der Stadt Kehl in bestmöglicher Weise wahren werde“.

Dazu möchte ich Folgendes bemerken: Ursprünglich war der Abschluß der Niederrheinrinne an ihrem oberen Ende durch Durchbauung des Rheins — gewissermaßen durch einen Querdamm — beabsichtigt. Lediglich die Rücksicht auf das Kehler Elektrizitätswerk war dafür maßgebend, daß man zu einem vielleicht minder sicheren und sehr viel kostspieligeren Projekt überging. Auch in Straßburg hat man dieses jetzige Projekt, die Uebergangsstrecke in Form einer Stromspaltung auszuführen, als erwünscht angesehen, weil man nicht sicher war, wie im Bereich jener Durchbauung des Strombettes die Verhältnisse sich gestalten würden. Die Stromtheilung ist nichts Neues und schon hier und da ausgeführt; es sind damit befriedigende Strömungsverhältnisse zu erwarten; man kann aber billiger Weise nicht verlangen, daß bei der Theilung Baden den Löwenanteil erhält. Ich kann die Versicherung abgeben, daß die Zustände für das Elektrizitätswerk befriedigende sein werden. — Von dieser Stromzuleitung zum Elektrizitätswerk hat

auch der Herr Abg. Dreesbach gesprochen. Es ist ihm aber dabei ein Mißverständnis unterlaufen. Es handelt sich hier um die Wasserzufuhr zu Turbinen, nicht um eine Schifffahrtsstraße. Soviel wird mir doch auch der Herr Abg. Dreesbach, wenn er auch nicht viel von meiner Autorität hält, doch zutrauen, daß ich nicht einen Safeneingang bauen will, in den man nicht mit Schiffen hereinfahren kann. Im übrigen muß ich anerkennen, daß Herr Abg. Dreesbach sich nicht zum Sprachrohr jener vielen in technischer Beziehung geäußerten Zweifel und verdammenden Urtheile über dieses Werk gemacht hat. Er hat aber doch einen Schaden eingeschlagen in eine Bemerkung der Regierungsbegründung (Seite 9): „Der Einfluß der Rheinregulierung auf die Einnahmen der badischen Eisenbahnen hängt in erster Reihe von der Höhe der künftigen Rheinfrachten ab; jede bezügliche Schätzung ist aber von zweifelhaftem Werth, weil sie sich nur auf Vermuthungen stützen kann. Neben Stimmen, die eine Ermäßigung der Frachten vorherzusehen, halten andere selbst ein Steigen der Rheinfrachten nicht für ganz ausgeschlossen, weil in der regulirten Fahrtrinne, wie theilweise befürchtet wird, stärkere Strömungen entstehen könnten, die es vielleicht nicht mehr, wie bisher, gestatten würden, mit zwei oder drei Schiffen im Anhang zu fahren.“

Hier referirt die Regierung bloß über die in Interessentenkreisen herrschende Meinung. Es ist begreiflich, wenn jetzt die Interessenten noch keine sichere Meinung darüber haben, ob die Frachten steigen oder ermäßigt werden, da die Frachten von Jahreszeit zu Jahreszeit schwanken. Ich bin nicht der Vater dieses Satzes in der Regierungsbegründung, habe aber die gleiche Erfahrung früher gemacht. Die Rheeder waren trotz der größten Geschäftskennntniß nicht in der Lage, zu sagen, wie sich die Frachten gestalten würden bei einem bestimmten Fahrwasser. Von einer verstärkten Strömung im regulirten Rhein kann übrigens keine Rede sein. Wer diese Befürchtung ausspricht, kennt das Projekt nicht. Aber soviel konnte man doch von dem Projekt wissen, daß nichts geschieht, was geeignet ist, die Schifffahrt zu hemmen oder zu erschweren. Eine Verstärkung der Strömung kann deshalb nicht eintreten, weil der Grundgedanke des Projekts ja ist, die Untiefen (Schwellen) mit ihrer verstärkten Strömung zu beseitigen. Diese große Stromgeschwindigkeit an einzelnen Stellen wird sich nirgends mehr einstellen; die Rheinregulierung wird ausgleichend wirken.

In Mannheim hat man keine gute Meinung von dem Projekt und glaubt vielfach, es werde nicht gelingen; darüber müßte man eigentlich gerade in Mannheim große Sorgen sich nicht machen. Herr Abg. Dreesbach hat aber — wie anzunehmen — lediglich vom Standpunkt der Interessen des Landes sich dagegen erklärt, daß wir überhaupt ein Unternehmen beginnen, dessen Mißlingen man voraussieht. Wenn er diesen Mißerfolg aber voraussieht, dann verstehe ich nicht, wie er die fürchterlichen Schäden begründen will, die sich aus der Vorlage für Mannheim ergeben sollen. — Noch ein weiterer Satz der Regierungsbegründung gab Herrn Abg. Dreesbach Anlaß zur Kritik. Es heißt auf Seite 9: „Daß die Schifffahrt auf dem Oberrhein übrigens auch ohne Rheinregulierung noch einer weiteren Steigerung fähig ist, ergibt sich — abgesehen von der bereits angeführten Verkehrssteigerung auf dem Oberrhein in den letzten 10 Jahren — weiter daraus, daß die Zahl der Tage, an welchen während eines Jahres die Großschifffahrt bis Straßburg möglich war, im Durchschnitt der letzten 25 Jahre 243 bis 244 Tage beträgt. Trotzdem gerade die letzten vier Jahre unter diesem Durchschnitt standen, ist der Verkehr nach dem Oberrhein zusehends gewachsen.“ u. f. w.

Daraus wurde nun geschlossen, man brauche ja keine Rheinregulierung, wenn die Schifffahrt auch so schon weiter stiege. Die hier gemeinte Steigerung ist aber keineswegs als die Folge einer von selbst sich vollziehenden Verbesserung des Fahrwassers, sondern auf Grund der kommerziellen Entwicklung erfolgt. Der Handel hat gelernt, sich der Wasserstraße zu bedienen. Eine namhafte weitere Entwicklung ist von einer so unsicheren Wasserstraße, wie der Rhein es jetzt ist, aber doch nicht zu erwarten. Das ist ja gerade das Ziel der Rheinregulierung, daß Handel und Industrie in ganz anderer Weise anfangen sollen, mit dieser Schifffahrtsstraße zu rechnen. Wenn die Schifffahrt im Mittel- und Unterrhein möglich ist, soll sie es künftig auch bei uns sein. Der Erfolg der Rheinregulierung muß allerdings eine Verbilligung der Frachten sein. Es war aber eine mißverständliche Auffassung des oben wiedergegebenen Satzes der Begründung, wenn man glaubte, daß die Regierung selbst zweifle, ob eine Verbilligung der Frachten eintreten werde oder nicht.

Man hat von einem „Sprung ins Dunkle“ gesprochen. Es ist nun vollständig richtig und auch von mir schon in der Budgetkommission ausgesprochen worden, daß bei derartigen Unternehmungen, wo es sich um das Eingreifen in die Verhältnisse eines natürlichen Gewässers handelt, gewisse Unsicherheiten bestehen, und der Ingenieur sich nicht in der Weise seiner Sache sicher fühlt, wie etwa z. B. bei einem Brücken- oder Tunnelbau u. dergl. Diese Unsicherheit hat aber nicht abgehalten, anderwärts in die natürlichen Verhältnisse eines Flusses einzugreifen, wie z. B. bei der Rheinrekulation und der Korrektion unserer Schwarzwaldflüsse u. f. w. Wenn auch dabei nicht Alles erreicht worden ist, was man erreichen wollte, so sind doch immerhin Zustände geschaffen worden, die viel besser sind, als die früheren. Was wäre Mannheim, wenn nicht der Mittel- und Unterrhein von der preussischen Regierung mit Aufwand großer Geldsummen regulirt worden wären. Durch diese Regulierungsarbeiten hat die vorher sehr geringe Rheinschifffahrt einen so ungeheuren Aufschwung genommen, wie es auf keiner andern Wasserstraße der Fall ist. Wie man gegenüber diesen Erfolgen noch von einem „Sprung ins Dunkle“ sprechen kann, ist mir unbegreiflich. Ich will aber zugeben, daß die Verhältnisse am Mittel- und Unterrhein weniger schwierige sind, als beim Oberrhein.

Wer die dem Hohen Hause zugegangene Denkschrift auch nur durchblättert hat, mußte den Eindruck bekommen, daß bei Aufstellung des Projekts mit großer Vorsicht verfahren worden ist. Bei Annahme der Richtigkeit der Unterlagen der Berechnungen des Projekts würde man eine Wassertiefe von 3 Metern erreichen, die man gar nicht braucht. Man rechnet nun in dem Projekt, daß wenigstens eine Wassertiefe von 2 Metern überall erreicht wird. Mit dieser Vorsicht ist das ganze Projekt behandelt, sind auch die Kosten berechnet. Bei der Kostenberechnung ist überall das Eintreten von ungünstigen Verhältnissen angenommen worden. Eine Gewähr, daß der Kostenaufwand nicht größer werden wird, kann allerdings nicht übernommen werden. 8 Millionen Mark wird der Aufwand für Baden zwar nicht betragen, aber Ueberschreitungen der in Aussicht genommenen Bausumme sind trotz der beobachteten Vorsicht nicht unmöglich, ebenso, wie es andererseits auch möglich ist, daß der berechnete Aufwand nicht erreicht wird.

Zum Schluß möchte ich noch auf die vorgebrachten Lokalwünsche erwidern. Dem Herrn Abg. Gauß kann ich erwidern, daß wir selbstverständlich auf Erhaltung der Kehler Badeanstalt und der Möglichkeit der Pieslieferranten ihr Gewerbe weiter zu betreiben, bedacht sein werden. Der Knielinger Cellulosefabrik dagegen ist es nicht

möglich, die Fahrinne vor den Maxauer Hafen zu bringen. An jener Stelle muß die Fahrinne wegen der Schiffbrücke auf der bayerischen Seite sein. Es würde auch die bayerische Regierung, wenn wir ihren dortigen Land- und Hafenplatz noch trocken legen würden, ganz sicher auch die 800 000 M. nicht bezahlen, da Bayern dann so gut wie gar keinen Nutzen von der Regulierung haben würde. Der anderen Knielinger Fabrik ist seiner Zeit bei der wasserpolizeilichen Genehmigung ausdrücklich eröffnet worden, daß sie zu gewärtigen habe, daß man seiner Zeit dort nicht mehr anlegen könne infolge der Veränderung des Fahrwassers. Die Zeit hat aber die Furcht vor der Verlegung allmählich verdrängt und nun, da die Sache doch kommt, wird es unangenehm empfunden, weil man sich nicht mehr darnach eingerichtet hat. In dem Staatsvertrag ist aber ja der Vorbehalt gemacht, daß man sich bezüglich der Strecke der Gegend von Maxau unmittelbar vor der Inangriffnahme noch über eine etwaige Führung der Niedervasserlinie verständigen werde. Es wird wohl möglich sein, dann die Fahrwasserlinie in der Nähe der beiden Fabriken zu legen, so daß der Anlegeplatz mit Industriegleisen leicht zu erreichen ist. Die Verhältnisse liegen doch nicht so, daß den Fabriken ein schwerer Schaden droht und auch die Gemeinde Knielingen wird gewiß einen Nachtheil nicht davon haben, dies um so weniger, als ja auch der Karlsruher Hafen mit seinem gegenüber dem Maxauer Hafen ungleich größerem Betriebe dem Ort Knielingen nahe benachbart ist.

Oberregierungsath Schulz: Es ist bereits von dem Herrn Minister darauf hingewiesen worden, daß ein gewisser Nachtheil für die badische Staatsbahn und den Platz Mannheim durch die Rheinregulierung nicht zu beabsichtigen ist. Daß dieser Schaden aber in dem von dem Herrn Abg. Dreesbach in Uebereinstimmung mit dem Stadtrath und der Handelskammer in Mannheim befürchteten Umfang eintreten werde, sei nicht anzunehmen. Die Höhe des Schadens im Voraus zu berechnen, ist kaum durchführbar, zumal die Durchführung der Rheinregulierung eine Reihe von Jahren beansprucht. Jetzt schon besteht ein namhafter Verkehr auf dem Oberrhein, der in den letzten 10 Jahren sehr gestiegen ist. Für die Wahl des Umschlagsplatzes ist nicht bloß die Höhe der Frachtkosten maßgebend, sondern es kommen hier auch noch andere wesentliche Faktoren in Betracht, wie z. B. das Vorhandensein eines thätigen Handelsstandes etc. — Zum Beweis hierfür erwähnt Redner, daß z. B. der Kohlenversandt ab Mannheim nach der Schweiz in den letzten Jahren — trotz der billigen Wasserfrachten nach den oberrheinischen Häfen — beträchtlich zugenommen hat. Dem Verluste, den die badische Staatsbahn erleiden werde, stehe auch ein gewisser Gewinn gegenüber. So werde ein Theil des den rechtsrheinischen Häfen oberhalb Mannheim zufallenden Verkehrs von Ludwigshafen stammen. Für den Ausfall in den Frachteinahmen sei ferner durch die infolge des billigeren Wasserwegs zu erwartenden theilweisen Verdrängung der Saarkohle durch die Ruhrkohle ein theilweiser Ersatz zu erwarten, da die Ruhrkohle ab den badischen Umschlagplätzen wesentlich größere Wege auf der badischen Staatsbahn zurücklegt, als die Saarkohle beim Versandt ab dem Produktionsgebiet. Auch ist durch die Verbilligung des Rheinwegs eine Stärkung dieses gegenüber den Mittelmeerhäfen zu erwarten. Wie aber Gewinn und Verlust sich schließlich gestalten werden, das herauszurechnen ist nicht möglich. Es ist auch schon außerordentlich schwierig, die bisherige Einwirkung der Oberrheinschiffahrt auf den Verkehr der badischen Staatsbahnen ziffernmäßig festzustellen, einmal, weil dafür das Material, soweit es den Bahnumschlag der fremden Häfen betrifft, nicht vollständig vorhanden ist, sodann, weil die Verhältnisse des Wasserver-

kehrs selbst stark wechseln. Der Getreideverkehr nach der Schweiz geht z. B. nur dann über den Rhein, wenn Amerika eine gute Ernte hat. Wenn die Schweiz aber ihr Getreide von Südrussland u. s. w. aus bezieht, dann wird der Verkehr über die Mittelmeerhäfen geleitet. Wenn trotz der nicht zu bestreitenden Nachteile auch vom Standpunkt der Eisenbahnverwaltung gegen das Projekt Einwendungen nicht erhoben worden sind, so ist dies aus den bereits genügend hervorgehobenen allgemeinen volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten, sodann aber auch in der Erwägung geschehen, daß die weitere Verkehrssteigerung in dem Mannheim unbestritten verbleibenden Verkehrsgebiet, veranlaßt durch die erhöhte Zufuhr von Lebensmitteln infolge der Bevölkerungszunahme, die Gewinnung neuer Verkehrs u. s. w., einen Ausgleich für den Verlust bieten werde. Es darf gegenüber den Befürchtungen für Mannheim auch auf die Regsamkeit des Mannheimer Handelsstandes, der Mannheimer Schiffahrtsgesellschaften verwiesen werden, die sich auch schon mancher anderen schädigenden Maßnahme gewachsen gezeigt hat. Daß diese Hoffnung ihre Berechtigung habe, geht aus der Anlage 1 des Kommissionsberichts hervor, wonach auch Mannheim — trotz der beträchtlichen Zunahme des Verkehrs der oberrheinischen Häfen — ebenfalls in den letzten 10 Jahren einen namhaften Verkehrszuwachs erfahren hat, wenn dieser auch prozentual nicht so groß gewesen ist, wie derjenige der andern oberrheinischen Häfen. Die Schiffahrtsgesellschaften in Mannheim, die zum Theil in letzter Zeit ihre Anlagen in Mannheim vergrößert haben, trotzdem sie theilweise auch solche in Strassburg und Kehl besitzen, stehen sicher auch auf diesem Standpunkt. Herr Abg. Dreesbach hat gemeint, wenn die Regierung sich in Mannheim erkundigt hätte, dann würde man allseitig von der Regulierung abgerathen haben. Dem Redner gegenüber ist von Mannheimer Rhedern auch der gegentheilige Standpunkt vertreten worden. Auch die Mannheimer Handelskammer hat in einem Schreiben an die Generaldirektion vom März v. J. ihrer Meinung dahin Ausdruck gegeben, daß sie „die Schiffbarmachung des Oberrheins weder zu verhindern suchen könne noch dürfe“.

Bezüglich Ziffer 2 des Kommissionsantrags bemerkt Redner: Die Regierung hat sich schon mit der reichsständischen Regierung in's Benehmen gesetzt, um ein bestimmtes Verhältnis in den Umschlagstarifen für das schweizerische Konkurrenzgebiet bei den oberrheinischen Häfen herbeizuführen. Ein befriedigender Abschluß dieser Verhandlungen ist wohl zu erhoffen. Daß auch die sachverständige Aeußerung der Mannheimer Handelskammer bei den weiteren Verhandlungen eingeholt werden wird, ist selbstverständlich. — Von Herrn Abg. Dreesbach ist noch darauf hingewiesen worden, daß der Kehler Hafen verkehrspolitisch keine besondere Entwicklung genommen habe. Nun ist aber der jetzige Hafen erst 1900 eröffnet worden und 1901 erst eigentlich in Funktion getreten. (In dem früheren Floßhafen war kein nennenswerther Verkehr mehr.) 1901 hatte der Kehler Hafen eine Tonnenzahl von 53 000, in diesem Jahre darf wohl eine Steigerung der Verkehrsziffer auf das Doppelte erwartet werden. Auch sonst zeigt sich ein gewisses Vertrauen zu der neuen Schöpfung des Kehler Hafens, das sich im Verkauf und in der Vermietung einer großen Zahl von Plätzen am Hafen u. s. w. äußert. Also die Sache ist zur Zeit nicht glänzend, aber doch auch nicht so unbefriedigend, wie Herr Dreesbach gemeint hat.

Herr Abg. Reubaus hat gefunden, es sei auffällig, daß man erst die Rheinregulierung vornehme, um dann deswegen eine Frachtregulierung eintreten zu lassen. Mit letzterer soll nicht zugewartet werden, bis die Regulierung durchgeführt ist; sie soll vielmehr alsbald eingeleitet wer-

den. Daß, wie es von Herrn Abg. Neuhaus geschehen ist, Frachtermäßigungen von den Verkehrsinteressenten bemängelt werden, ist sonst nicht der Fall. Infolge der von ihm bemängelten Frachtermäßigungen hat übrigens gerade der Steinkohlenverkehr eine bedeutende Zunahme erfahren. — Redner schließt mit der Erklärung, daß es in der Absicht der Regierung liege, den Staatsvertrag erst zu ratifizieren, wenn die Verhandlungen wegen der Frachtregulierung der oberrheinischen Häfen zu einem befriedigenden Abschluß geführt haben werden.

Abg. Dr. Heimburger ersucht die Regierung, klipp und klar zu erklären, welche Bedeutung sie der dem Kommissionsantrag beigefügten Voraussetzung beimesse.

Minister des Innern Dr. Schenk: Die Regierung wünscht, daß Sie Ihrer Genehmigung diese Bedingungen nicht beifügen. Ich wiederhole, daß die Regierung sich auch Ihrer Kommission gegenüber mit der Beifügung dieser Bedingung nicht einverstanden erklärt hat. Wenn

Sie diese Bedingungen aber annehmen, so sind die bewilligten 900 000 M. natürlich nur dann als zur Rheinregulierung verwendbar anzusehen, wenn diesen Voraussetzungen entsprechend genügt sein wird, also namentlich erst dann, wenn Elsaß-Lothringen sich mit der Reduzierung unseres Beitrags auf 30 Proz. einverstanden erklärt und — was noch schwieriger sein wird — für die übrige Summe sich eine anderweitige Deckung gefunden hat. Die beiden anderen Bedingungen halte ich für derartig, daß sie die Regierung nicht lange an der Inangriffnahme des Werkes hindern werden. Aber auch sie müssen natürlich zuvor so erfüllt sein, wie sie nach ihrem Sinne und nach Lage der Verhältnisse überhaupt erfüllt werden können.

Hierauf wird die Generaldebatte geschlossen.

Die Schlußvorträge des Vertreters der Antragsteller und des Kommissionsberichterstatters werden auf morgen verschoben.

Die Sitzung wird kurz vor 9 Uhr abgebrochen.

