

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1902

179 (3.7.1902) Badischer Landtag. Sitzungsbericht aus der Zweiten
Kammer. 118. öffentliche Sitzung

Badischer Landtag.

Sitzungsbericht aus der Zweiten Kammer.

118. öffentliche Sitzung

am Dienstag, den 1. Juli 1902.

Am Regierungstisch: Finanzminister Dr. Buchenberger, Geh. Oberfinanzrath Tröger; später: Staatsminister v. Brauer, Geh. Rath Zittel und Geh. Legationsrath Kühn.

Präsident Günner eröffnet die Sitzung um 9¹/₄ Uhr.

Nach Anzeige neuer Einläufe berichtet Abg. Eckert über den Gesetzentwurf, betreffend die Fürsorge für Beamte in Folge von Betriebsunfällen. Das Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884 bezog sich zunächst nur auf Arbeiter und neben diesen nur auf solche Betriebsbeamte, deren Jahresverdienst an Lohn oder Gehalt 2000 M. nicht übersteigt. Betriebsbeamte, deren Jahreseinkommen sich über 2000 M. stellte, hatten sich der Wohlthat des Gesetzes nur zu erfreuen, wenn die Versicherungspflicht durch statutarische Bestimmungen auf sie ausgedehnt war. Dagegen sind hiervon ausgeschlossen Beamte, welche in Betriebsverwaltungen des Reiches, eines Bundesstaates oder eines Kommunalverbandes mit festem Gehalt und Pensionsberechtigung angestellt sind.

Es zeigte sich bald nach Einführung des Unfallversicherungsgesetzes eine Ungleichheit in der Fürsorge für die Arbeiter und in der Fürsorge für die Beamten, die auszugleichen eine weitere Aufgabe der sozialpolitischen Gesetzgebung sein mußte. Bahnbrechend ging hier das Reich für seine Beamten durch Schaffung des Reichsgesetzes vom 15. März 1886, betreffend die Fürsorge für Beamte und Personen des Soldatenstandes in Betriebsunfällen vor. Diesem Beispiele folgten die Einzelstaaten und Gemeinden. So wurde für das Großherzogthum Baden das Gesetz vom 4. Mai 1888 erlassen, das sich auf's Engste dem Reichsgesetz angeschlossen. Die in ihrer Entwicklung stetig fortschreitende Industrie und die gesteigerten Bedürfnisse machten aber schon nach kaum mehr als einem Jahrzehnt das Bedürfnis nach entsprechender Umgestaltung der Unfallversicherungsgesetzgebung unabweisbar. Es war nothwendig, auch das Beamtenunfallfürsorgegesetz entsprechend neu zu gestalten. Dieser Nothwendigkeit entsprach das Reich durch das Gesetz vom 18. Juni 1901. Für das Großherzogthum Baden soll die entsprechende Neuregelung durch den vorliegenden Gesetzentwurf, der sich an das Reichsgesetz auf's Engste anlehnt, herbeigeführt werden. Da, wie bereits bemerkt, eine Neuregelung dieser Gesetze nur durch die veränderten Verhältnisse hervorgerufen wurde, besteht naturgemäß diese Neuregelung

lediglich in einer entsprechenden Aenderung bezw. Erweiterung der bisherigen Bestimmungen.

Bezüglich der Einzelheiten des Gesetzes verweist der Berichterstatter auf den gedruckten Bericht.

Ihre Kommission stellt den Antrag:

Sohe Zweite Kammer wolle den vorliegenden Gesetzentwurf unverändert en bloc annehmen.

Das Gesetz wird ohne Debatte in namentlicher Abstimmung en bloc angenommen.

Abg. Renwirth berichtet namens der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über den Gesetzentwurf, die Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Oberschefflenz nach Willigheim betreffend. Der Redner führt unter anderem aus: Von Oberschefflenz, welches an der Bahnstrecke Mosbach—Oberschefflenz, welches an der Bahnstrecke Mosbach—Sedach liegt, soll die projektierte Linie das Schefflenzthal durchziehen, und liegen zunächst folgende Orte, welche Stationen erhalten sollen, an dieser Strecke: Oberschefflenz, Mittelschefflenz, Unterschefflenz, Rakenbach und Willigheim. Das Schefflenzthal ist eine sehr fruchtbare Gegend.

Außer landwirtschaftlichem Betrieb besitzt aber diese Gegend auch bedeutende gewerbliche Etablissements: große Ziegeleien, Mühlenwerke, Brauereien, Cementwerke und Kalkbrennereien, sodaß dem Unternehmen gegenüber ein recht reger Verkehr zu erwarten steht. Aus der Begründung des Gesetzentwurfes ist zu entnehmen, daß die Baukosten der Strecke Oberschefflenz—Willigheim mit einer Länge von 8,5 Kilometer einschließlich der Beschaffung der Betriebsmittel, jedoch ohne Grunderwerb 880 000 M. betragen, d. h. für das Kilometer 103 500 Mark.

Die Kosten des Grunderwerbs für die zu erbauende Linie sind zu 119 510 M. veranschlagt. Es haben sich die Gemeinden Oberschefflenz, Mittelschefflenz, Unterschefflenz, Rakenbach und Willigheim, sowie einige industrielle Unternehmer verbindlich gemacht, 119 900 M. beizutragen.

Aus der Rentabilitätsberechnung dieser Bahn ist ersichtlich, daß man sich aus dem Personen- und Güterverkehr eine Gesamteinnahme von 54 197 M. verspricht.

Demgegenüber berechnen sich die Betriebsausgaben auf circa 36 500 M., sodaß noch ein verfügbarer Ueberschuß von 17 697 M. vorhanden wäre, welcher Betrag der dreiprozentigen Verzinsung eines Kapitals von

589 900 M. entspricht. Die oben angegebenen Baukosten betragen 880 000 M.; es ist somit eine Unzulänglichkeit vorhanden, welche durch Zuschüsse zu decken wäre.

Die Firma Bering & Wächter, welche schon verschiedene Bahnen in Baden im Bau und Betrieb hat und sich als durchaus zuverlässig erwies, hat sich bereit erklärt, die Linie Oberschefflenz—Willigheim unter folgenden Bedingungen zu bauen und zu betreiben:

1. Die Gemeinden und Interessenten haben das zur Bahn und deren Nebenanlagen erforderliche Gelände kosten- und lastenfrei zu stellen.

2. Die Ziegel- und Mühlenwerke Willigheim übernehmen eine bindende Garantie dafür, daß sie der Bahn eine Frachtmenge von mindestens 20 000 Tonnen oder 2000 Wagenladungen jährlich zuführen und einen Fehlbetrag an den hieraus abzuleitenden Frachten entsprechend entschädigen.

3. Daß für das Kilometer Bahnlänge ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Bauzuschuß von 35 000 M. geleistet werde, also im ganzen $8,5 \times 35 000 = 297 500$ Mark.

Werden diese Voraussetzungen erfüllt, so ergibt sich für die Bahnunternehmung eine Kapitalanlage in der Höhe von 880 000 M. — 297 500 = rund 582 000 M., welche bei einem jährlichen Ueberschuß von 17 697 M. sich zu 3,04 Prozent verzinsen würde.

Da es im Interesse der Staatsbahn gelegen ist, wenn der Verkehr der Demwaldbahn durch den Anschluß von Seitenbahnen mehr und mehr zur Entwidlung gebracht wird und da bei dem Schefflenzthal alle Aussicht vorhanden ist, daß das geplante Bahnunternehmen zum Gedeihen der Landwirtschaft und zur Erstarbung der erst in jüngster Zeit aufgetretenen Industrie wesentlich beitragen wird, erachtet die Regierung es für gerechtfertigt, von dem verlangten Beitrag die Summe von 30 000 M. für das Kilometer Bahnlänge, d. h. im ganzen $8,5 \times 30 000 = 255 000$ M. auf die Staatskasse zu übernehmen.

Ueber diesen Kilometerbeitrag ist bis jetzt nicht hinausgegangen worden und es sind auch hier keine besonderen Gründe vorhanden, den Staatsbeitrag höher zu greifen, als z. B. bei der Nebenbahn von Walldürn—Hardheim.

Ihre Kommission hält dieses Angebot im Betrag von 30 000 M. für das Kilometer als durchaus genügend, umso mehr, da durch die Uebernahme der Verpflichtung seitens der Ziegel- und Mühlenwerke Willigheim, der Bahn eine jährliche Frachtmenge von mindestens 2000 Wagenladungen zuzuführen und einen Fehlbetrag an den hieraus abzuleitenden Frachten entsprechend zu entschädigen, die unternehmende Gesellschaft die Ueberzeugung gewinnen muß, daß die Frequenz dieser Linie eine gute sein wird und demgemäß die zu erwartenden Einnahmen nahezu volle Garantie für die Rentabilität der Bahn bieten.

Die Kommission beantragt:

„Hohe Zweite Kammer wolle dem vorliegenden Gesetzentwurf, die Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Oberschefflenz nach Willigheim betreffend, die Zustimmung erteilen.“

Präsident Göner: Es ist ein Antrag der Abg. Eichhorn und Gen. (eingekommen des Inhalts:

es solle ein Artikel Va eingefügt werden: der Staatsbahnverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, die Bahn nach Ablauf von 20 Jahren unter Zugrundelegung des Buchwertes anzukaufen.

Abg. Obkircher dankt namens der beteiligten Bevölkerung für das Wohlwollen, das diesem Projekte entgegengebracht wird. Die Bevölkerung wünscht aller-

dings eine Fortsetzung der Bahn bis nach Alfeld, die Terrainchwierigkeiten hindern die Regierung jedoch, diesem Wunsche nachzukommen. Es ist zu hoffen, daß die Bahn später bis Alfeld fortgesetzt wird — Die Firma Bering u. Wächter hat den Bau nur übernommen unter der Bedingung, daß, abgesehen von der freien Stellung des Geländes, die Ziegeleien und Mühlen in Willigheim die Garantie für 2000 Wagen Fracht im Jahre übernehmen. Diese Garantie wurde gesamtverbindlich und zeitlich unbeschränkt übernommen. Es handelt sich allerdings um einen Privatvertrag, der aber in uns doch einige Bedenken erwecken muß. Die Ziegelwerke übersehen zwar für die Gegenwart, daß sie ein gewisses Quantum verfrachten werden, sie wissen aber nicht, wie sich das in Zukunft gestalten wird. Es ist also sehr bedenklich, daß die Garantie zeitlich unbeschränkt übernommen wird. Etwas Ungereimtes liegt auch darin, daß die Ziegelwerke späterhin auch dann zur Zahlung einer Entschädigung angehalten werden können, wenn die Industrie sich sonst vorzüglich entwickelt hat und der Unternehmerfirma eine günstige Rente gewährleistet, wenn sie aber selbst nicht mehr in der Lage sind, 2000 Wagen im Jahre zu verfrachten. Es sollte auf eine entsprechende Milderung des Vertrages hingewirkt werden. Daß die garantierenden Werke ein sehr großes Interesse haben an der Erbauung der Bahn, liegt auf der Hand, sie bezahlen darum auch einen Beitrag zum Geländeerwerb. Die Firma Bering und Wächter verlangt aber noch einen Staatszuschuß von 35000 M. pro Kilometer, während der Gesetzentwurf nur 30000 M. in Aussicht stellt. Es wird sich nun die Frage aufwerfen, wer die Differenz ausbringen wird. Die Gemeinden können nicht beigezogen werden, es können also nur die industriellen Unternehmungen in Betracht kommen. Wenn die Ziegelwerke sich aber bereit erklären, diese Differenz beizusteuern, so wird umso mehr Anlaß gegeben sein, die anderen Bedingungen zu ihren Gunsten zu ändern. Ich bitte Sie, den Gesetzentwurf anzunehmen.

Abg. Pfeifferle nimmt Anlaß, zu zwei Punkten einige Bemerkungen zu machen.

1. Der Staatsbeitrag von 30 000 M. ist in dieser Höhe erst einmal bewilligt worden. Da die rentablen Linien im großen ganzen gebaut sind, ist es auch ganz selbstverständlich, daß der Staat sich zu höheren Beiträgen verstehen muß. Es ist ein richtiger Grundsatz, daß die Gemeinden nur zum Geländeerwerb beigezogen werden. Leider stand man früher aber nicht auf diesem Standpunkt, verlangte vielmehr von den Gemeinden außer der Geländestellung auch noch einen Baarbeitrag. Dadurch entsteht eine große Ungleichheit, denn die Gemeinden, denen früher auch Baarbeiträge zugemutet wurden, haben noch lange Jahre unter den Zinsen und der Amortisation der übernommenen Schulden zu leiden. Ich will daraus aber keine Konsequenzen ziehen, freue mich vielmehr, daß man sich jetzt auf diesen Standpunkt gestellt.

2. Ich hege gegen die in die Vereinbarung zwischen der Firma Bering u. Wächter einerseits und den Willigheimer Unternehmungen andererseits aufgenommenen Bedingungen prinzipielle Bedenken. Wenn wir eine solche neue Garantie hier passieren lassen, dann werden die Unternehmer in Zukunft diese Bedingung immer wieder stellen. Wenn wir aber sehen, daß der Staat hier tiefer in seine Tasche greift, so sollten wir das für genügend halten. Die Unternehmer sollten doch auch ein gewisses Risiko tragen, wie jeder Geschäftsmann. Wenn sie sehen, daß die Ziegelwerke jetzt schon eine solche Fracht in Aussicht stellen, so sollten sie sich dabei beruhigen und mit der Hoffnung begnügen, daß sich ihre

Leistungsfähigkeit wohl noch steigern wird. Die Firmen können in eine sehr mißliche Lage kommen, wenn sie einen Zukunftswechsel ausstellen, der einzulösen ist in einem Zeitpunkt, wo ihre Leistungsfähigkeit zurückgeht. Bedenklich ist auch die Gesamtverbindlichkeit. Man kann nur wünschen, daß diese Bedingungen aus dem Vertrag herauskommen. Es handelt sich allerdings um einen Privatvertrag, allein diese Angelegenheit steht hier zur Berathung, und wenn wir zulassen, daß die Firmen so angebunden werden, so wird man uns, falls eine calamität eintreten sollte, auch Vorwürfe machen. Wenn man diese Firmen mit einem weiteren Beitrag von 5000 M. pro Kilometer bezieht, so wird das jedenfalls besser sein als diese Garantie.

Was den Antrag Eichhorn anlangt, meine ich, sollten wir der Unternehmerfirma doch entgegenkommen und den Ankauf nicht auf 5 Jahre zurückverlegen. Die Unternehmerin rechnet natürlich auf den Ueberschuß der späteren Jahre und hofft, dadurch den Windergeinn der ersten Jahre ausgleichen zu können. Ich bin für Annahme des Regierungsvorschlags.

Abg. Eichhorn (zugleich zur Begründung seines Antrags): Der Antrag ist eine Konsequenz der Stellung, die wir in Sachen des Staatsbahnsystems einnehmen, und die wir wiederholt schon darzulegen Gelegenheit hatten. Um den Konflikten aus dem Wege zu gehen, die beim Ankauf um das 25fache der Rente entstehen können, schlagen wir vor, denselben den Buchwerth zu Grunde zu legen. Der Abg. Newirth meint, es sei keine ungünstige Bedingung, wenn die Konzession 90 Jahre läuft, allein ich denke doch, daß es für heute keine ungünstigere Bedingung geben kann. Der Ankauf sollte nicht dem discretionären Ermessen der Regierung überlassen, sondern ins Gesetz aufgenommen werden.

Abg. Herzt: Es ist sehr erfreulich, wenn den industriellen Unternehmungen die an der Erstellung einer Bahn hauptsächlich interessiert sind, ähnliche Bedingungen auferlegt werden, wie es hier geschah. Andererseits handelt es sich um eine Privatvereinbarung, und es könnte sein, daß diese oder ähnliche Vereinbarungen gar nicht zu unserer Kenntniß kommen. Es fehlt die Grundlage, um gegen eine derartige rein freiwillige Bedingung irgendwie Stellung zu nehmen. Darin bin ich mit dem Abg. Obkircher einverstanden, daß es besser wäre, wenn die Fabriken sich von vornherein zu einem größeren Beitrag in Geld verstanden hätten, um sich diese Bedingung vom Hals zu schaffen. Das ist aber ihre Sache.

Was dann den Antrag Eichhorn anlangt, meine ich, daß die Frist von 25 Jahren wohl diejenige ist, die den Berechnungen der Unternehmerfirmen zu Grund gelegt wird, und bei der sie glauben, sich schadlos halten zu können. Ein besserer Zustand wäre es zweifellos, wenn das Ankaufsrecht jederzeit vorbehalten würde. Eine Bestimmung in das Gesetz aufzunehmen, wonach dem Ankauf der Buchwerth zu Grunde zu legen sei, scheint mir nicht im Interesse des Staates und der Eisenbahnverwaltung zu liegen. Der Fall könnte sehr leicht eintreten, daß der Buchwerth höher wäre als die Rente. Ich glaube, man sollte diese Bestimmung nicht aufnehmen.

Herr Rath Zittel: Die Fortführung der Bahn bis nach Alfeld haben wir genau erwogen, dabei aber gefunden, daß der Bau der Strecke von Billigheim bis Alfeld so kostspielig wäre, daß dadurch die Rentabilität der ganzen Bahn auf einen anderen Boden gestellt würde. Darum beschloßen wir, von der Fortsetzung der Bahn vorerst abzusehen, zumal die Entfernung nur 4 Kilometer beträgt. — Das Uebereinkommen zwischen den Ziegeleien und der Unternehmerfirma ist ein reiner Privatvertrag, der speziell die Regierung nicht berührt.

Wir haben keinen Einfluß darauf ausgeübt, und wir hätten ihn eigentlich gar nicht in Erwägung zu ziehen brauchen, wenn er nicht ein Moment für die Begründung der Rentabilität wäre. Die Bahn wird nicht auf Wunsch und Veranlassung der Firma Bering und Wächter herzustellen beabsichtigt, die Veranlasser sind vielmehr die Eigentümer der Ziegeleien. Das Verhältniß ist also gerade umgekehrt, als angenommen wurde. — Die Genehmigungsurkunde behält dem Staat das Ankaufsrecht vor, eine Bestimmung, die in das Gesetz obligatorisch aufgenommen wurde. Die Ankaufsfrist ist bisher nie unter 25 Jahre bemessen worden. Auch die Firma Bering und Wächter hat ihr Angebot nur unter der Voraussetzung gemacht, daß diese Frist nicht kürzer sei als 25 Jahre. Hierzu hat sie guten Grund: Daß die Renten unserer Privatbahnen so gering sind, rührt daher, daß die Privatbahnen alle noch verhältnißmäßig jung sind. Die Unternehmer rechnen aber darauf, daß sie mindestens in den letzten Jahren vor Ablauf der Konzession das Versäumte einholen. Deshalb bestehen sie auch auf einer Frist von mindestens 25 Jahren. Wenn wir diese Frist hier auf 20 Jahre heruntersetzen, so ist die Ausführung der Bahn damit in Frage gestellt. Was dann die Bestimmung des Buchwertes anlangt, so war es bisher Uebung, den 25fachen Betrag der Rente des vom Unternehmer aufgewendeten Anlagekapitals zu vergüten. Das ist durchaus billig und geschieht auch in den anderen deutschen Staaten. Für den Staat kann es unter Umständen gar nicht vortheilhaft sein, den Buchwerth vergüten zu müssen.

Abg. Dreesbach: Die Firmen haben an der Erstellung der Bahn ein großes Interesse, und wenn sie die fraglichen Bedingungen eingegangen sind, so werden sie wohl wissen, daß sie dieselben erfüllen können. Allein gerade das spricht auch für uns. Die Gesellschaft wird in den ersten 10 Jahren vielleicht zusehen, in den letzten 15 Jahren aber wird sie den Ausfall wieder einbringen. Das würde auch für die Staatsbahn zutreffen. Unser Antrag wird mißgeudet: er verlangt nicht, daß der Staat die Bahn nach Umlauf einer bestimmten Anzahl von Jahren ankaufen müsse, er will ihm nur das Recht des Ankaufs geben. Die Bestimmung des Buchwertes gibt auch eine viel gerechtere Grundlage des Ankaufs. Er kann ganz genau kontrollirt werden.

Abg. Obkircher erklärt, daß seine Bemerkungen nicht die Folge einer Anregung der Betheiligten sei, und fährt fort: Ich weiß wohl, daß die Ziegelei die treibende Kraft war, nicht die Gemeinden, daß sie mit der Firma Bering und Wächter in Unterhandlung trat und sich von ihr die Bedingung auferlegen ließ, die diese für nothwendig hielt. Ich glaube auch, daß diese Bedingung für die Gegenwart nicht bedenklich ist, wohl aber für die Zukunft, zumal Gesamtverbindlichkeit statuiert ist. Unter allen Umständen soll die Bahn gebaut werden, ich möchte nicht, daß auf die Firma Bering und Wächter ein solcher Druck ausgeübt werde, daß sie vom Bau der Bahn zurücktritt. Gelegenheit zur Beseitigung dieser Bedingung wäre aber meines Erachtens gegeben bei der Deckung der Differenz.

Den Antrag Eichhorn müssen wir ablehnen. Es wäre höchst bedenklich, im gegenwärtigen Augenblick eine solche Bestimmung aufzunehmen, weil zu befürchten ist, daß dann die Firma sich veranlaßt sehen könnte, vom Bau der Bahn zurückzutreten. Wenn die Kapitalisten ihre Gelder gegen 3,04 % Rente anlegen wollen, so können sie das auch in badischen Eisenbahnobligationen thun. Sie wollen hier aber in Erwartung eines höheren Gewinns ein gewisses Risiko übernehmen. Diese Hoffnung kann sich aber erst zwischen dem 15. und 25. Jahre nach

der Konzessionsertheilung verwirklichen. Wenn wir der Gesellschaft diese Hoffnung nehmen wollen, dann wird sie wohl von dieser Unternehmung zurücktreten. Auch die Bestimmung des Buchwerthes für den Ankauf ist bedenklich. Wer will, daß die Bahn gebaut wird, sollte den Antrag Eichhorn ablehnen.

Staatsminister v. Brauer der Abg. Obkircher hat gegen die Privatabmachung zwischen den Ziegeleien und der Bahngesellschaft keine prinzipielle Bedenken mehr; er bemängelt es nur, daß die Ziegeleien eine sammtverbindliche Haftung und diese auf unbestimmte Zeit übernommen haben. Ich wage nicht zu entscheiden, ob es besser gewesen wäre, andere Bedingungen zu stipuliren. Ich will aber gern die Betheiligten auf die Bedenken aufmerksam machen, die hier geäußert worden sind. Vielleicht werde ich freilich zur Antwort erhalten: „Was geht denn das Sie an? Meine Interessen weiß ich schon selbst zu wahren!“ — Ob wir den Rückkauf 20 oder 25 Jahre ausschließen, ist keine Frage von Bedeutung. Ich meine aber wir sollten die Zahl 25 festhalten, weil es nicht zweckmäßig wäre in jedes Gesetz wieder eine andere Frist aufzunehmen. 25 Jahre sind zwar im Leben eines Menschen ein großer Zeitraum, im Leben einer Eisenbahn aber, ein ansehnlich kleiner. Auf der 25jährigen Konzession basiert zudem die ganze Rechnung und die Anforderung des Unternehmens. Der Abg. Dreesbach hat zwar Recht: nach Ablauf dieser Zeit ist der Staat zum Ankauf der Bahn nur berechtigt, nicht verpflichtet; ich mache aber darauf aufmerksam daß sich bis dahin die Verhältnisse geändert haben können. Möglicherweise sind soziale Gesichtspunkte in 25 Jahren so weit durchgegriffen, daß der Staat keine Privatbahnen mehr dulden will; wenn wir dann dieselben nach dem Buchwerth anzukaufen müßten, so könnte das immerhin recht ungünstig sein.

Abg. Eder stimmt dem Gesetzentwurf gerne zu. Die Ziegelei in Billigheim könnte ohne Bahn unmöglich fortbestehen.

Abg. Gng: Das preussische Kleinbahngesetz bestimmt, daß beim Ankauf von Privatbahnen das 25-fache des Reinertrags nach fünfjährigen Durchschnitt bezahlt werden soll. Es ist durchaus rationell, wenn der Kaufschilling ganz der Rente angepaßt wird. Der Buchwerth aber kann hoch oder niedrig sein ohne Rücksicht auf die Rente. Es ist ja richtig, was der Abg. Dreesbach betont, daß nach dem Antrag Eichhorn die Regierung nicht gezwungen wäre, die Bahn nach 20 Jahren anzukaufen. Es ist aber besser, von vornherein in die ganze Angelegenheit einen rationellen als einen unrationellen Begriff hineinzubringen, wie der Antrag Eichhorn beabsichtigt. Ich bitte Sie, denselben abzulehnen.

Abg. Eichhorn: Das preussische Kleinbahngesetz basiert auf dem kapitalistischen Begriff, daß alle Werthe im Verlauf der Zeit steigen oder fallen, und daß dieser gestiegene oder gefallene Werth eingesetzt wird. Eine solche Werthsteigerung ohne Erhöhung des realen Werthes können wir aber nicht annehmen. Es ist auch ungerechtfertigt, als Ankaufspreis das 25-fache der Rente anzunehmen. Das Steigen derselben ist kein Verdienst der Gesellschaft sondern ein Verdienst der Verhältnisse, die Gesellschaft aber hat gar kein Recht auf das Verdienst der Verhältnisse. Wenn der Staat dem günstigen Prognostikon für die Zukunft zufolge, das uns der Herr Minister ausgestellt hat, dazu kommen sollte, alle Privatbahnen auf einmal anzukaufen, dann könnten wir bei Annahme des Buchwerthes allerdings bei einigen Bahnen zusehen müssen, bei sehr vielen Privatbahnen würde

aber auch die Rente den Buchwerth weit übersteigen, so daß auch eine gewisse Ausgleichung eintreten würde.

Der Abg. Obkircher sagt: „Wer will, daß die Bahn gebaut wird, muß unsern Antrag ablehnen!“ Wir wollen natürlich auch, daß die Bahn gebaut wird, aber wir möchten auch dem Gedanken des reinen Staatsbahnsystems zum Durchbruch verhelfen. Wir versteifen uns übrigens gar nicht auf die Differenz von 5 Jahren und erklären uns damit zufrieden, wenn wenigstens eine Bestimmung über den Ankauf nach Umlauf von 25 Jahren in das Gesetz aufgenommen wird. Will man eine solche Bestimmung aber nicht in jedes einzelne Gesetz aufnehmen, so könnte vielleicht durch eine entsprechende Aenderung des Nebenbahngesetzes geholfen werden.

Staatsminister v. Brauer: Ich habe nicht behauptet, in 25 Jahren könnten möglicherweise die Sozialdemokraten zur Herrschaft gelangt sein, das halte ich vielmehr für gänzlich ausgeschlossen und undenkbar. (Geisterzeit.) Ich habe nur gesagt, daß gesunde sozialpolitische Ideen uns dahin bringen könnten, daß es unter geänderten Verhältnissen nützlich erscheinen möchte, alle Privatbahnen für den Staat zu erwerben, aber nicht für den sozialistischen Staat. (Geisterzeit.)

Abg. Neuwirth: Der Abg. Pfeifferle meint, man müsse dafür sorgen, daß die Gemeinden nicht so sehr belastet werden, daß sie insbesondere nicht mehr als das Gelände beitragen. Die Gemeinden leisten hier aber garnicht das ganze Gelände. In der Verbindlichkeit, welche die Billigheimer Werke übernommen haben, liegt keine Gefahr. Es ist ja bestimmt vorausgesehen, daß bei normalem Geschäftsbetrieb die 2000 Wagen versendet werden. Außerdem ist die Werthsteigerung zu berücksichtigen, welche die Fabriken durch den Bahnbau erfahren. — Zu einem Vertragsabschluss gehören immer zwei, und wenn sie sich nicht einigen, so kommt ein Vertrag auch nicht zustande. Die Gesellschaften, die Privatbahnen bauen, sind heutzutage sehr rar geworden. Aus den Ausführungen des Regierungsvertreters ist aber zu ersehen, daß die Annahme des Antrags Eichhorn das ganze Projekt zu Fall bringen könnte. Ob die Ankaufsfrist nun 20 oder 25 Jahre beträgt, ist auch so belanglos, daß wir darum den Bau der Bahn nicht in Frage stellen sollten. Die Regierungspraxis beim Ankauf von Privatbahnen ist mir auch sympathischer als die Zugrundlegung des Buchwerthes. Ich bitte Sie, dem Kommissionsantrag zuzustimmen.

Der Antrag Eichhorn u. Gen. wird mit allen gegen 6 Stimmen abgelehnt und das Gesetz in namentlicher Abstimmung einstimmig angenommen.

Abg. Herzt berichtet über den Gesetzentwurf, die Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn von Biberach nach Oberharmersbach betreffend. Die grundsätzlichen Fragen, bemerkt der Berichterstatter, sind dieselben, wie bei dem oben angenommenen Gesetzentwurf. Es handelt sich dabei um die Erschließung eines der schönsten Schwarzwaldthäler. In dem berührten Bahngelände, dessen Einwohnerzahl rund 7000 beträgt, wird vorherrschend Land- und Forstwirtschaft betrieben; daneben ist auch, besonders im vorderen Theil des Thales, eine bei günstigeren Verkehrsverhältnissen voraussichtlich mehr und mehr aufblühende Industrie vorhanden. Es handelt sich um einen alten Wunsch der betheiligten Gemeinden.

Der von den Gemeinden des Harmersbachtals eingesezte Eisenbahnausschuß in Zell a. S. hat eine Petition an die Zweite Kammer der Ständeversammlung gerichtet, in welcher dieselbe gebeten wird, zur Frage der Er-

bauung einer normalspurigen Nebenbahn von Viberach nach Oberharmersbach Stellung zu nehmen. Die Petition beruft sich auf eine an Großh. Regierung gerichtete Eingabe, mit welcher ein von der Eisenbahngesellschaft Bering und Wächter ausgearbeitetes Projekt für diese Nebenbahn mit der Bitte um Bewilligung eines Staatsbeitrages von 30 000 M. pro Kilometer vorgelegt wurde. Diese Petition hat das Hohe Haus am 28. Mai d. J. an die Großh. Regierung zur Kenntniznahme überwiesen mit der Bitte, noch dem gegenwärtigen Landtag eine Vorlage zugehen zu lassen. Die Großh. Regierung hat nunmehr dieser Bitte entsprochen und den vorliegenden Gesetzentwurf zur Verathung und Zustimmung eingebracht. Die Bahn soll auf der Station Viberach-Zell von der Kinzigthalbahn abzweigen. Die ganze Bahnlänge beträgt 10,6 Kilometer, der Höhenunterschied zwischen Anfangs- und Endstation 119 Meter, der kleinste Krümmungshalbmesser 200 Meter und die größte Steigung 1 : 50. Zugslinie und Nivellement sind für eine Nebenbahn günstig und größere Terrainschwierigkeiten nicht zu überwinden.

Die Baukosten sind zu 1 210 000 M. veranschlagt, worin für Grunderwerb 185 000 M. enthalten sind; es ergibt sich hiernach ein reiner Bauaufwand von 1 025 000 M., das ist pro Kilometer 96 690 M. Die Gemeinden Zell a. S., Unterharmersbach und Oberharmersbach haben sich verpflichtet, an den Kosten des Grunderwerbs 175 000 M. zu tragen. Terrainschwierigkeiten standen einer Weiterführung der Bahn bis Röcherberg entgegen. Die sehr vorsichtige Rentabilitätsberechnung ergibt einen jährlichen Betriebsüberschuß von 21 500 M., das ist dreiprozentige Verzinsung eines Kapitals von 716 667 M.; es fehlen also an den eigentlichen Baukosten noch 308 333 M., welche durch Staatsbeitrag zu decken wären. Die Großh. Regierung schlägt im vorliegenden Gesetzentwurf vor, einen unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Staatsbeitrag von 30 000 M. pro Kilometer, im ganzen 318 000 M., zu bewilligen, wobei unter Zugrundlegung der angeführten Berechnung die Unternehmung ein Kapital von 707 000 Mark aufzuwenden hätte, also bei 21 500 M. Betriebsüberschuß eine Verzinsung von 3,04 Proz. erzielen würde. Ihre Kommission ist der Meinung, daß dieser Staatsbeitrag von 30 000 M. pro Kilometer als angemessen zu betrachten sei. Im Artikel 3 des vorliegenden Gesetzentwurfs ist hingewiesen auf § 8 des Gesetzes vom 23. Juni 1900, das Genehmigungsverfahren bei Eisenbahnanlagen betreffend; es sollte hier wohl auch der § 7 des genannten Gesetzes angeführt werden, welcher den Vorbehalt der Genehmigung auf bestimmte Zeit und der staatlichen Beaufsichtigung und Ueberwachung enthält. Was die Zeitdauer der Genehmigung betrifft, o nimmt die Kommission an, daß dieselbe nach bisheriger Uebung auf 25 Jahre festgesetzt wird. Der seitens eines Mitgliedes der Kommission gegebenen Anregung, eine Bestimmung in den Gesetzentwurf aufzunehmen, wonach beim Ankauf der Bahn für den Staat nach Ablauf der Genehmigungsdauer der Buchwerth zu bezahlen ein soll, glaubte Ihre Kommission keine Folge geben zu sollen, weil sich eine solche Bestimmung auch unvortheilhaft für den Staat erweisen könnte.

Der Berichterstatter gibt dann noch einem Wunsch der Industriellen des Thales Ausdruck, daß die Großh. Regierung auf die Unternehmerfirma in dem Sinne einwirken möchte, daß diese die Anschlußgleise für die Industrie den Fabrikanten zum Selbstkostenpreise herstellt, da sonst für die Industriellen die Benützung des seitherigen Straßentransports wahrscheinlich auch fernerhin vortheilhafter sein würde, als die des Bahntransports, was in beiderseitigen Interesse nicht wünschenswerth wäre. — Die durch den Anschluß der Nebenbahn im Viberacher

Bahnhof notwendig werdenden Aenderungen sollen nicht vollständig der Nebenbahn zur Last gelegt werden. Ich möchte anfragen, wie es damit gehalten werden wird.

Die Kommission stellt den Antrag, den Gesetzentwurf anzunehmen.

Abg. Hennig dankt der Regierung für die Vorlage und der Kommission für ihre wohlwollende Haltung gegenüber einem alten Wunsche der Gemeinden. Aus der Begründung der Regierungsvorlage ergibt sich, daß die Bahn sich rentiren wird. Neben der Landwirtschaft ist auch eine schon stark entwickelte Industrie vorhanden. Die Bahn ist entschieden bauwürdig. Die Rentabilitätsberechnung ist eine sehr vorsichtige zu nennen. Ich bitte, dem Gesetzentwurf zuzustimmen. Gewünscht hätte ich eine weitere Fortsetzung der Bahn um mindestens 2 Kilometer, die ich die Großh. Regierung für die Zukunft im Auge zu behalten bitte.

Abg. Geß bestätigt die Bedeutung der Bahn für die Gegend. Die Weiterführung der Bahn hinüber in's Renchtal, die ich gewünscht hätte, bitte ich im Auge zu behalten, vor Allem im Interesse der Schälwaldbesitzer des Renchtals. Die Weiterführung nach Nordrach kann nur eine Frage der Zeit sein. Hinweisen möchte ich noch darauf, daß Oberharmersbach ein Wallfahrtsort ist und die Bahn jedenfalls auch von den Wallfahrern benützt werden wird.

Geh. Rath Bittel: Im Kommissionsbericht ist die Anschauung ausgesprochen, es wäre zweckmäßig gewesen, in dem Gesetzentwurf auf § 7 des Gesetzes vom 23. Juni 1900 hinzuweisen. Das ist absichtlich nicht geschehen, weil wir es nicht für geboten hielten. Die Bestimmungen des § 7 sind obligatorisch. Es ist also unnöthig, sie in ein weiteres Gesetz nochmals aufzunehmen. Die Bestimmung des § 8 dagegen mußte aufgenommen werden, weil sie in dem Gesetz von 1900 nicht obligatorisch sind, wohl aber in dem vorliegenden Gesetzentwurf. — Die Wünsche bezüglich der Anschlüsse der Industrieleise in einer für die Industriellen günstigen Weise und ihre Erstellung zum Selbstkostenpreise werden wir bei der Unternehmerfirma vertreten. — Ein zweiter Wunsch des Herrn Berichterstatters ging dahin, daß die Aenderungen am Bahnhof Viberach nicht vollständig der Nebenbahngesellschaft zur Last gelegt werden sollten. Nun ist auch bisher schon in solchen Fällen Entgegenkommen bezüglich unentgeltlicher Benützung des Bahnhofs und auch hinsichtlich neuer Anlagen gezeigt worden. Die Regierung wird auch in diesem Falle dafür sorgen, daß der Gesellschaft keine zu schweren Bedingungen gestellt werden. — Die Frage der Fortsetzung der Linie bis Röcherberg ist eingehend untersucht und erörtert worden und es sind auch entsprechende Eingaben eingekommen. Sowohl die Gesellschaft Bering und Wächter, als die Gemeinde Oberharmersbach haben sich aber dagegen ausgesprochen, wegen des ungewöhnlich hohen Bauaufwands, der die Ausführung der ganzen Bahn in Frage stellen würde. Die Weiterführung ist vorläufig unmöglich. Wenn künftig einmal die Bahn gut rentirt, wird die Frage der Weiterführung wieder erörtert werden können.

Der Berichterstatter verzichtet auf das Schlußwort.

In der Spezialberathung werden sämtliche Artikel des Gesetzes angenommen, in namentlicher Abstimmung darauf einstimmig das Gesetz selbst.

Abg. Wittum berichtet über die Petitionen, die Verbindung der Bodenseegürtelbahn mit der Schwarzwaldbahn betreffend.

Die Gemeinden Ach, Engen, Eigeltingen, Ortingen, Espasingen und Ludwigshafen, unterstützt von 40 weiteren Gemeinden richten an die Großh. Regierung und an das

Sohe Gaus die Bitte: „die Fortsetzung der Bodenseebahn Friedrichshafen—Neberlingen—Epsfingen über Wahlwies, Eigeltingen und Nach nach Engen zum Anschluß an die Schwarzwaldbahn genehmigen und den Bau dieser Bahn in möglichstster Wälde zur Ausführung bringen zu lassen“.

Von der Gemeinde Steißlingen ist eine Petition eingegangen um Fortsetzung der Bodenseegürtelbahn mit der Linienführung von Stähringen über Steißlingen, Wiechs, Volkershäusen, Nach, Ehingen und Neuhausen nach Engen. Diese Petition wurde unterstützt und in gleichlautenden Exemplaren überreicht aus 21 Orten vom Bodensee bis Offenburg hinab.

Ihre Kommission war in Uebereinstimmung mit der Großh. Regierung in der Frage der Erbauung einer solchen Verbindungsbahn, für die noch gar keine Pläne und Erhebungen vorliegen, der Ansicht, daß zuerst die weitere Entwicklung der Bodenseebahn abgewartet werden muß, wozu schon eine Reihe von Jahren erforderlich ist. Da auch, vielleicht schon in der nächsten Budgetperiode, die Großh. Regierung willens ist, die Strecken Unteruhldingen—Meersburg, sowie Fridlingen—Stodach auszuführen, so muß auch die Erbauung dieser Strecken, sowie der auf ihnen sich entwickelnde Verkehr abgewartet werden. Dann erst wird es sich entscheiden, ob ein Bedürfnis nach der verlangten Verbindungsbahn thatsächlich vorhanden ist und von welchen Orten aus sich diese Verbindung am zweckmäßigsten bewirken läßt. Jedenfalls sind auch die Interessen der Stadt Stodach, die mit ihren vieljährigen und mit so großer Energie und Ausdauer verfolgten Eisenbahnwünschen schon mehrfach durch die Macht der Thatsachen enttäuscht worden ist, bei eventueller Erbauung einer Verbindungsbahn zu berücksichtigen. Ihre Kommission kann sich der Thatsache nicht verschließen, daß der badische Staat in den nächsten Jahren vor sehr großen, viel dringlicheren Eisenbahnausgaben steht, die eine gewisse Zurückhaltung gegenüber nicht dringlichen gebieten. Da indessen eine Bahn Fridlingen—Stodach gebaut und die Bahnhöfe in Singen und Radolzell vergrößert werden sollen, ist wohl auch bei diesen Arbeiten auf ein etwa später hervortretendes Bedürfnis nach einer Verbindungsbahn Rücksicht zu nehmen. Daher kommt Ihre Kommission zu dem Antrag:

Sohe Zweite Kammer wolle die genannten Petitionen der Großh. Regierung zur Kenntniß überweisen.

Abg. Eng erkennt die äußere Veranlassung für die beiden Petitionen, welche uns heute beschäftigen und eine Verbindung der Bodenseebahn mit der Schwarzwaldbahn anstreben, darin, daß die Bahnhöfe Radolzell und Singen gegenüber den dormaligen Verkehrsbedürfnissen nicht mehr ausreichend sind und umgebaut und erweitert werden müssen. Durch die neue Verbindungsbahn würde eine Entlastung dieser Bahnhöfe herbeigeführt und der Umbau derselben vermieden.

In der Petition, welche die Verbindung über Wahlwies vorschlägt, wird auf die Thatsache hingewiesen, daß sich auf der Bodenseebahn, und zwar auf der Strecke Friedrichshafen—Lindau, ein sehr starker Verkehr entwickelt und diese Linie zu einer der bestrentirenden Bahnen Bayern's gemacht habe. Eine gleiche Belebung des Verkehrs werde auf der badischen Bodenseebahn eintreten, wenn die Verbindung mit der Schwarzwaldbahn hergestellt würde. Es seien aus einer Verbindung mit der Schwarzwaldbahn insbesondere zwei Vortheile zu erwarten:

1. ein großer Theil des Verkehrs aus Oesterreich, dem bayerischen Allgäu und dem südlichen Württemberg, welcher dormalen der schweizerischen Bahn zufalle,

werde nach Erstellung der Verbindung mit der Schwarzwaldbahn auf die Bodenseebahn gelenkt und

2. es können bei direkter Verbindung mit dem Schwarzwald und Kinzigthal die Steinkohlen, die nach vollständiger Inbetriebung des Kehler Hafens ohne Zweifel in großen Massen daselbst gelagert werden, von der Bevölkerung am nördlichen Ufer des Bodensees billiger bezogen und dadurch eine industrielle Entwicklung in dieser Gegend ermöglicht werden.

Schon in den 1840er Jahren sei in Petitionen an den Landtag auf die Bedeutung der zu bauenden Bodenseebahn, als einer hervorragenden Linie im internationalen Verkehr zwischen Oesterreich und Italien einerseits und Norddeutschland, Frankreich und Belgien andererseits hingewiesen worden. Wenn man nun frage, in welcher Richtung die Verbindungsbahn zwischen Bodensee und Schwarzwald erstellt werden soll, so kommen drei Linien in Betracht:

1. Stodach—Neuzingen—Eigeltingen—Nach—Engen,
2. Stähringen—Steißlingen—Volkershäusen—Ehingen—Neuhausen—Engen,
3. Epsfingen—Wahlwies—Drfingen—Eigeltingen—Nach—Engen.

Für die unter 1. genannte Linie Stodach—Engen ist eine Petition nicht eingekommen, aber sie hat im Kommissionsbericht der Ersten und Zweiten Kammer Erwähnung gefunden.

Stodach wird nach der von der Zweiten Kammer auf dem Landtag 1897/98 gefaßten, von der Großherzoglichen Regierung genehmigten Resolution nach Erstellung der Nebenbahn Mimmehausen—Fridlingen von letzterem Ort aus durch das Dwinger Thal eine Nebenbahn erhalten. Allein als eine Durchgangslinie für die Verbindung der Bodenseebahn mit der Schwarzwaldbahn dürfte diese Nebenbahn, die ja nur als Sekundärbahn betrieben und den Verkehr von Friedrichshafen, Markdorf u. c. zu sehr ablenken würde, ernstlich nicht in's Auge gefaßt werden.

Für die zweite Linie Stähringen—Engen liegt eine Petition vor, die von 21 Gemeinden unterstützt ist. Diese Linie soll sechs Ortschaften verbinden, die 4174 Einwohner zählen und ein Gesamtvermögen von 11 1/2 Mill. M. nachweisen. Die wirtschaftlichen Verhältnisse der in Betracht kommenden Gemeinden seien in der Petition eingehend geschildert. So wohlthätig eine Bahn in dieser Gegend für die Belebung des Verkehrs und Hebung des Wohlstandes wirken würde, so schein ihm doch fraglich zu sein, ob sie den Anforderungen des Durchgangsverkehrs entspreche.

Die Petition um die dritte Linie sei von 40 Gemeinden darunter die Stadtgemeinde Offenburg, unterstützt. Schon diese große Anzahl petitionirender Gemeinden dürfte ein Fingerzeig dafür sein, daß diese Linie vom Standpunkt des Durchgangsverkehrs sich am meisten empfehle; sie erstrecke sich auf eine Bevölkerung von 6000 Köpfen und auf ein Steuerkapital von 12 Millionen Mark. Im ersten Theil der Petition werde der Großh. Regierung in warmen Worten der Dank für Vollendung der am 1. Oktober v. J. dem Betrieb übergebenen Bodenseebahn ausgesprochen; letztere erschließe ein von der Natur reich gesegnetes, schönes Thal dem Schienenweg und mache eine strebsame, tüchtige Bevölkerung der Wohlthat des Eisenbahnverkehrs theilhaftig. Im zweiten Theil schildere sie die großen Vortheile einer Bahnverbindung zwischen Bodensee und Schwarzwald und im dritten Theil zeichne sie die Richtung, welche die Verbindungsbahn einschlagen soll und gebe Aufschluß über die ökonomischen Verhältnisse

der einschlägigen Orte Espasingen—Wahlwies—Drisingen—Eigeltingen—Nach und Engen. Die Linie Wahlwies—Engen sei die kürzeste unter den vorgeschlagenen Verbindungsbahnen und werde daher von der Regierung als diejenige bezeichnet, die den Vorzug vor den übrigen verdiene.

Die Stellung, welche die Kommission gegenüber den Petitionen einnehme, decke sich mit jener der Regierung: sie sei eine zuwartende. Diese Stellung erkläre sich aus den Verhältnissen unseres Eisenbahnbaues im allgemeinen, der in den nächsten zehn Jahren riesige Dimensionen annehme und daher die Kommission zur Vorsicht und Zurückhaltung mahne, ferner aus dem gänzlichen Mangel an Vorarbeiten und aus der Unsicherheit über die Entwicklung der finanziellen und Verkehrsverhältnisse der neuerbauten Bodenseebahnstrecke. Mit der Ueberweisung der beiden Petitionen an Grohh. Regierung zur Kenntniznahme, sei er einverstanden, nur hätte er gewünscht, daß die Kommission die Rücksicht auf den Durchgangsverkehr als für die Wahl der Verbindungslinie maßgebend anerkannt und unter diesem Gesichtspunkt die Linie Wahlwies—Engen, weil die kürzeste, empfohlen hätte. Da jedoch die Grohh. Regierung sich zu Gunsten dieser Durchgangslinie ausgesprochen habe und sich die Kommission im wesentlichen den Anschauungen der Regierung anschließe, so glaube er annehmen zu dürfen, daß auch die Kommission die Vorzüge der Linie Wahlwies—Engen anerkenne.

Abg. Goldschmidt betont die Nothwendigkeit einer besseren Verbindung der Schwarzwaldbahn mit dem Bodensee. Auf den Werth einer solchen Verbindung für den lokalen und den Weltverkehr hat bereits der Herr Vorredner hingewiesen. Es handelt sich um zwei sich widersprechende Petitionen. Unter Aufzählung der an der einen oder an der andern Linie interessirten Orte gelangt Redner zu folgendem Ergebnis: Man wird nur eine Linie bauen können. Es erscheint aber ein Weg möglich, um den Interessen nach beiden Richtungen Rechnung zu tragen. Nicht einverstanden bin ich mit folgendem Satz des Kommissionsberichts: „Jedenfalls sind auch die Interessen der Stadt Stockach, die mit ihren vielfährigen und mit so großer Energie und Ausdauer verpackten Eisenbahnwünschen schon mehrfach durch die Macht der Thatfachen enttäuscht worden ist, bei eventueller Erbauung einer Verbindungsbahn zu berücksichtigen.“ Wenn Stockach durch die Macht der Thatfachen enttäuscht worden ist, geschädigt wurde, so theilt es eben das Schicksal mancher anderer Gemeinden. Stockach war früher ein Verkehrszentrum. Die Verhältnisse haben sich inzwischen geändert. Wir können aber nicht allen Orten, die durch die Aenderung der Verhältnisse geschädigt wurden, wieder die früheren Vortheile zuweisen. Bei der Entscheidung der Linienführung wird man sich fragen müssen, ob nicht die Gesamtinteressen beeinträchtigt werden durch die Rücksicht auf Lokalinteressen. Die Gesamtinteressen weisen aber auf die Richtung Wahlwies hin. Ich hoffe, daß auch die Grohh. Regierung sich von der Nothwendigkeit dieser Bahn überzeugen wird. Die Linie sollte aber so gewählt werden, daß auch die Orte Steißlingen und Wiechs nicht zu weit von der Eisenbahn zu liegen kommen.

Abg. Hauser tritt ebenfalls für die Erbauung einer Verbindungsbahn ein im Interesse der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, die ungünstig seien, was Redner durch Beispiele illustriert. Die Einwohner der Bezirke Pfullendorf, Meßkirch und des nördlichen Theiles von Stockach haben ein großes Interesse an dieser Bahn. Die Ausführung des Kommissionsberichts über Stockach

hat Herr Abg. Goldschmidt mißverstanden. Es handelt sich dabei um die dritte, noch mögliche Linie Eigeltingen—Espasingen. Die Feststellung der Trace wird Sache der Techniker sein. Zu berücksichtigen wird sein, daß es sich um eine internationale Durchgangslinie handelt. Die Linie Fridingen—Stockach soll jedenfalls vor einer solchen Verbindungsbahn zur Ausführung gelangen. Ich danke der Kommission, daß sie auch auf diesem Standpunkt steht.

Abg. Dr. Heimburger: Es handelt sich in erster Linie um die Schaffung einer für den Durchgangsverkehr genügenden und passenden Linie, nicht um rein lokale Interessen. Ueber die Nothwendigkeit einer solchen Durchgangslinie herrscht wohl im Hause kein Zweifel. Die Frage muß von der Grohh. Regierung in Angriff genommen werden. Das muß mit Nachdruck betont werden. Die Haltung der Grohh. Regierung kann ich nach ihrer Erklärung nicht gleich dem Herrn Abg. Hug eine zuwartende nennen. Man wird sie besser als eine ziemlich trostlos ablehnende bezeichnen. Ich erwarte aber auch hier eine ähnliche Entwicklung der Dinge, wie bei der Linie Mastatt—Rehl. Es ist durchaus angebracht, die Nothwendigkeit zu betonen, die Bahn rechtzeitig ins Auge zu fassen, damit man nicht plötzlich durch das dringende Bedürfnis überrascht wird. Ueber die Trace der Bahn können wir heute nicht definitiv beschließen. Die allgemeinen Gesichtspunkte sprechen wohl am wenigsten für die Steißlinger Linie, sondern mehr für die Linie Wahlwies—Engen oder Espasingen—Engen. Auch Stockach hat einen gewissen Billigkeitsanspruch, daß man seine Wünsche berücksichtigt. Der von Herrn Abg. Goldschmidt beanstandete Satz im Bericht hat mir von dem ganzen Bericht am besten gefallen. Eine gewisse Entschädigung für Stockach enthält ja auch die Bahn Fridingen—Stockach, deren baldige Ausführung auch ich wünsche. Aber voller Ersatz für frühere Schädigung wird damit Stockach nicht gegeben. Möglichste Nähe von Stockach ist auch wünschenswerth für die Verbindungsbahn.

Geh. Rath Zittel: Herr Abg. Heimburger hat aus der Erklärung der Regierung in der Kommission herausgehört, daß die Regierung sich zu diesem Projekt überhaupt ablehnend verhalte. Diese Auffassung kann ich nicht theilen. Die Erklärung der Regierung ist eher in dem Sinne aufzufassen, den ihr der Herr Abg. Hug beigelegt hat. Die Regierung hat nur erklärt, daß sie zu r Zeit nicht geneigt sei, in eine nähere Erörterung des Projekts einzutreten, da vorerst ein Bedürfnis nicht vorhanden sei. Sie wolle zunächst abwarten, wie sich der Verkehr auf der Bodenseebahn weiter entwickelt. In dem sogenannten Zukunftsbauprogramm der Regierung ist auch diese Linie enthalten. Schon daraus geht hervor, daß wir keine grundsätzlich ablehnende Haltung einnehmen.

Abg. Hug ist erfreut über die Aeußerung des Herrn Regierungskommissärs, wodurch Herr Abg. Heimburger desavouirt werde. Die Stellung der Regierung sei also keine absolut ablehnende, sondern nur eine zuwartende. Wenn das dermalige Bauprogramm der Regierung zum großen Theil ausgeführt, die Vorarbeiten besorgt seien und die Rentabilität der Bodenseebahn sicher stehe, werde die Regierung ohne Zweifel der Verbindungsbahn zwischen Bodensee und Schwarzwald ihre Aufmerksamkeit zuwenden. Im übrigen sei er mit dem Abg. Dr. Heimburger einverstanden, daß die zu erstellende Verbindungsbahn den Anforderungen einer Durchgangslinie entsprechen müsse.

Abg. Dr. Heimburger wird sich freuen, wenn ihn die Regierung in dieser Frage nicht bloß durch Worte, sondern auch durch Thaten desavouiren wird. (Heiterkeit).

Abg. Wittum betont, daß sich die Kommission für keine der beiden Linien entschieden habe. Bei den großen Eisenbahnausgaben der nächsten Jahre werden die Gemeinden noch etwas Geduld haben müssen. Es muß erst abgewartet werden, wie sich die Verhältnisse auf der Bodenseebahn gestalten. Die Wahl der Trace wird einer künftigen Kammer und Regierung zu überlassen sein.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Abg. Hergt berichtet über die Bitte der Gemeinderäthe Kirchzarten u. a. D., die Güterzufahrtsstraße zur Station Kirchzarten betreffend. Nach Auskunft der Großh. Regierung sind die s. Zt. erfolgten Aenderungen der Wege im Einverständnis mit den Interessenten und der Straßen- und Forstbehörde erfolgt. Die Kommission kam nach eingehender Prüfung der Beschwerden der Petenten zu der Ansicht, daß ihr Begehren wegen der westlichen Zufahrtsstraße zur Station berechtigt ist. Das Bedürfnis wurde auch von der Regierung anerkannt, aber verlangt, daß die Gemeinden das nothwendige Gelände unentgeltlich zur Verfügung stellen. Die Kommission war dagegen der Meinung, daß die Erstellung dieser Straße eine nothwendige Ergänzung der Station selbst bilde, deshalb vom Staat allein zu übernehmen sei, und daß den Gemeinden nicht weitere Kosten auferlegt werden sollten. In diesem Sinne beantragt die Kommission, die Petition der Großh. Regierung empfehlend zu überweisen.

Abg. Dieterle tritt für die Petition ein. Nach der Auskunft der Großh. Regierung sind bezüglich des in der Petition erwähnten Feldwegs bereits Erhebungen und daraufhin entsprechende Verbesserungen angeordnet worden. Ich will deshalb nicht weiter darauf eingehen. — Die Wegverlängerung infolge der Beseitigung des Niveauübergangs beträgt nicht 100 Meter, wie der Kommissionsbericht annimmt, sondern mindestens 700 Meter für die Gemeinden. — Bezüglich der Stellung des Geländes für die neue Zufahrtsstraße bin ich mit dem Kommissionsantrag einverstanden. Die Gemeinden haben bereits große Opfer gebracht, so daß es nicht billig wäre, sie noch weiter zu belasten. Durch Befundung von Wohlwollen in dieser Angelegenheit könnte manche Unzufriedenheit, die infolge der Beseitigung einer Anzahl von Niveauübergängen zc. bei der Durchführung der Bahn nach Donaueschingen entstanden ist, beseitigt werden.

Abg. Hergt konstatirt, daß nach dem Plan nur von einer eigentlichen Wegverlängerung von 100 Metern die Rede sein könne.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Abg. Müller berichtet über die Petition des Bureauarbeiters a. D. Nikolaus Götz in Bruchsal, dessen Pensionsverhältnisse betr. Petent wurde im vorigen Jahre aus Gesundheitsrücksichten in den Ruhestand versetzt. Er behauptet nun, daß ihm bei seiner Zurechnung seine Militärdienstzeit nicht voll angerechnet worden sei. Das hat er schon s. Zt. in einer Eingabe an das Ministerium erklärt, ist aber der Aufforderung, weitere Angaben darüber zu machen, seine Militärpapiere zc. einzusenden, nicht nachgekommen, hat sich vielmehr an die Kammer gewendet. Auf diesen Punkt seiner Beschwerde ging deshalb die Kommission nicht

näher ein. Die weiteren Beschwerden des Petenten über das Verhalten seiner Bruchsaler Vorgesetzten gegen ihn sind nach den Feststellungen der Kommission auf Grund der Personalakten des Petenten auch unbegründet. Er hat sich darnach wiederholt gegen seine Beamtenpflichten durch Nichtnachkommen von Anordnungen seiner Vorgesetzten, durch Trunkenheit im Dienste und durch Simulation von Krankheiten vergangen.

Der Antrag der Kommission geht bei dieser Sachlage auf Uebergang zur Tagesordnung.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Abg. Dr. Goldschmit berichtet über die Bitte des Kaufmanns Valentin Trippmacher in Ladenburg um Rechtshilfe. Bittsteller stürzte in Folge von Glätteis auf dem Mannheimer Bahnhof und zog sich eine Gehirnerschütterung zu. Er verlangte dafür eine Entschädigung von 363 M., wurde aber mit seinem Anspruch vom Stationsamt Mannheim und von der Generaldirektion abgewiesen. Dasselbe Schicksal erlitt seine Klage beim Landgericht Mannheim. Auf seine Berufung hob jedoch das Oberlandesgericht das landgerichtliche Urtheil auf. Der Fiskus bot hierauf im Vergleichsweg 400 M. Entschädigung unter Uebernahme sämtlicher Kosten. Darauf ließ er sich aber nicht ein, weil ihm die Entschädigung zu niedrig war, worauf ihm das Oberlandesgericht 378 M. zusprach. Er erhob nun einen weiteren Anspruch auf 2000 M., den die Generaldirektion aber nicht anerkannte. Eine daraufhin erhobene Klage wurde vom Landgericht Mannheim abgewiesen. Im gleichen Sinn wurde eine Immediateingabe an das Ministerium des Großh. Hauses und an Sr. Kgl. Hoheit den Großherzog verbeschieden. Die Kommission ersucht, daß er bisher schon eine Unterstützung aus der Handkaffe Sr. Kgl. Hoheit erhielt, und nimmt an, daß dies auch fernerhin der Fall sein wird, wenn ein wirklicher Nothstand vorliegen sollte. Dagegen ist die Kommission außer Stande, nach der Auffassung des Petenten eine neue Untersuchung zu befürworten, da ein gerichtliches Erkenntniß vorliegt. Ebensovienig ist es empfehlenswerth, ihm eine über das gerichtliche Erkenntniß hinausgehende Entschädigung zu gewähren. Die Kommission stellt darauf den Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung.

Dem wird entsprochen.

Abg. Mampel berichtet über die Bitte des früheren Expeditionsgehilfen Heinrich Seibert in Mannheim um Gewährung eines Ruhegehalts. Dem Kommissionsantrag auf Uebergang zur Tagesordnung wird debattelos entsprochen.

Abg. Eckert berichtet über die Bitte des Landesverbandes Baden des Verbands deutscher Militärärzte und Invaliden um Regelung der Anstellungs- und Gehaltsverhältnisse des Bureauassistenten Eduard Mühl in Karlsruhe. Aus der Petition ist nicht ersichtlich, daß Mühl dem petitionirenden Verband irgend welchen Auftrag gegeben hätte, der Petent erscheint somit gar nicht legitimirt. Nebenbei erscheint auch die Bitte als rechtlich unbegründet. Die Kommission stellt daher den Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung.

Dem wird entsprochen.

Schluß der Sitzung ¼ 2 Uhr.