

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1902

188 (12.7.1902)

Samstag, 12. Juli 1902.

Badischer Landtag.

23. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer vom Dienstag, den 8. Juli 1902. (Ausführlicher Bericht.)

Unter dem Voritze des I. Vizepräsidenten
Grafen Franz v. Bodman.

Am Regierungstisch: Staatsminister und Minister des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten v. Brauer, Ministerialdirektor Zittel, später Minister des Innern Dr. Schenkel, Geh. Oberregierungsrath Dr. Krews.

Die Sitzung wurde um 9 Uhr eröffnet.

Es ist eingelesen eine Mitteilung des Präsidiums der Zweiten Kammer über die Beschlüsse zu den Gesetzesvorlagen, die Änderungen einiger Bestimmungen der Verfassung und die Abänderung der Landtagswahlordnung betr.

Namens der Kommission für Eisenbahnen und Straßen berichtete Geh. Kommerzienrath Sander über den Gesetzentwurf, die Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Wiberach nach Oberharmersbach.

Der Berichterstatter nimmt Bezug auf den gedruckten Kommissionsbericht, dem er nur Weniges hinzufügen will. Es sei als notwendig anzuerkennen, daß für die fragliche Gegend, die jetzt schon einen gewissen industriellen Werth besitze, eine Bahn gebaut werde. Es hätte an und für sich als berechtigt anerkannt werden können, wenn der Staat die Bahn gebaut hätte, allein so wie die Verhältnisse lagen und bei dem System der gewöhnlichen Bahnen müsse man sich damit einverstanden erklären, daß der Bau einem Unternehmer überlassen werde. Der Staatszuschuß von 30 000 M. für das Kilometer erscheine auf den ersten Blick als etwas hoch; wer aber die Verhältnisse näher kenne, werde seine Höhe begreiflich finden. Der Berichterstatter ist überzeugt, daß die Bahn der Gegend zum Segen gereichen werde und empfiehlt dem hohen Hause, den Antrag der Kommission, dem Gesetzentwurf die Zustimmung zu erteilen, zur Annahme.

Frhr. v. Göler wird aus prinzipiellen Gründen, wie seiner Zeit gegen den Gesetzentwurf betr. den Bau einer Nebenbahn von Mosbach nach Mübau, so auch gegen den vorliegenden Entwurf und den nachher zur Berathung kommenden Gesetzentwurf betr. die Erbauung einer Nebenbahn von Oberharmersbach nach Willigheim, stimmen. Redner verweist darauf, daß er schon bei der Berichterstattung über das I. Beilageheft auf dem gegenwärtigen Landtag angeführt die Finanzlage und der allgemeinen wirtschaftlichen Depression namens der Budgetkommission darauf aufmerksam gemacht habe, daß bei der Eisenbahnpolitik eine weise Vorsicht walten solle. Damit hätte nicht gesagt werden wollen, daß jetzt plötzlich ein allgemeiner „stopp“ im Eisenbahnbau stattfinden solle, es sollte vielmehr auch jetzt nichts unterlassen werden, um die Bahnen leistungsfähig und konkurrenzfähig zu erhalten, umso mehr als das Eisenbahnwesen unter der Eisenbahnpolitik des gegenwärtigen Herrn Ministers einen enormen Aufschwung genommen habe. Bedenken seien nur ausgesprochen worden hinsichtlich des Baues neuer, unrentabler Bahnen. Seit damals hätten sich die Verhältnisse in keiner Weise geändert, er sei in seinem Standpunkt nur bestärkt worden. Redner weist nun zunächst hin auf den Stand der Eisenbahnschuldentilgungskasse, den er bei der Berichterstattung über den Voranschlag dieser Kasse eingehend dargelegt habe. Die Kasse weist recht unerfreuliche Zahlen auf, die zur Vorsicht unbedingt raten würden. Man wende ein, daß die Rente aus den Eisenbahnen wieder steigen werde. Es sei dies zu hoffen und zu wünschen, aber das Steigen des Reinertrags sei zweifelhaft, umso mehr als auch der Koeffizient der Eisenbahnen durch die Beschlüsse des gegenwärtigen Landtags (z. B. Erhöhung des Wohnungsgeldes u. dergl.) nicht gebessert worden sei. Es sei also in Bezug auf weitere, unrentable Bahnen Zurückhaltung nöthig.

Nun sei ja allerdings einzuräumen, daß es sich hier um eine rentable Bahn handeln würde; er hätte daher dem Bau der Bahn, falls der Staat selbst gebaut haben würde, unbedingt zugestimmt. Da aber seitens des Staates ein Beitrag à fond perdu geleistet werde, die Bahn von einem anderen Unternehmer gebaut und betrieben werde, so werde sie für die Eisenbahnschuldentilgungskasse in der Einnahme keine größere Rolle spielen. Redner weiß wohl, daß durch den Bau von Nebenbahnen eine Förderung von Handel, Industrie und Landwirtschaft erhofft werde. Allein er könne nicht glauben, daß der Bau von Nebenbahnen die Ursachen der wirtschaftlichen Depression in Industrie und Handel beseitigen werde. Wenn die Industrie einen neuen Aufschwung nehmen werde, so werde auch die Rente der Bahnen steigen, insofern bestehe ein innerer Zusammenhang; es werde aber nicht durch die Nebenbahnen die Industrie zum Aufschwung gebracht werden. Einzelne Unternehmungen, die an die Bahn zu liegen kommen würden, werden allerdings aus dem Bau der Bahnen Gewinn haben. Die

Annahme, daß durch den Bau von Bahnen die Steuerkapitalien steigen würden, scheine ihm nicht unbedenklich; es wäre interessant, wenn — wie Frhr. v. Bodman angeregt habe — eine Statistik über den Einfluß des Baues von Nebenbahnen auf die Steuerkapitalien aufgestellt werde. Er bezweifle nicht, daß in Bezug auf die Landwirtschaft durch den Bau von Nebenbahnen einzelne Händler in einzelnen Orten in ihren Verhältnissen würden gebessert werden, doch halte er es für fraglich, ob ganz allgemein eine Förderung der landwirtschaftlichen Verhältnisse überhaupt erreicht werde. Redner weist in dieser Beziehung darauf hin, daß durch den Bau der Bahn Wiesloch—Neckesheim die Löhne der landwirtschaftlichen Arbeiter erheblich gestiegen seien, daß eine Leutenoth eingetreten sei, derart, daß er von zwei Landwirthen wisse, daß sie die Selbstbewirtschaftung ihres Besitzes aufgegeben und denselben verpachtet hätten; der Pachtzins sei erheblich zurückgegangen. Er wolle nun nicht sagen, daß derartige Erscheinungen überall im Gefolge von Nebenbahnen sein werden, aber da und dort werden sie eintreten.

Wenn die finanziellen Verhältnisse sich gebessert haben würden, die Rente der Eisenbahn wieder gestiegen sein würde, dann könnte dem Gesetzentwurf die Zustimmung erteilt werden. Der Schaden, der durch Verzögerung des Baues der fraglichen Bahn um einige Jahre eintreten könnte, wäre jedenfalls geringer als derjenige, der daraus entstehen könnte, wenn man bei einer gedrückten Finanzlage unrentable Bahnen baue.

Geh. Rath Frhr. v. Neubronn: Er werde den beiden Gesetzentwürfen über die Erbauung von Nebenbahnen zustimmen; gegen den Entwurf betr. den Bau einer Bahn von Mübau nach Mosbach habe er gestimmt, da damals die seitherige Stellungnahme des Staates zum Bau von Nebenbahnen insofern aufgegeben werden sollte, als dort nicht etwa Zuschüsse zum Bau einer Nebenbahn gegeben werden sollten, sondern der Staat selbst eine Bahn bauen wolle, die er gar nicht betreiben werde. Hier handle es sich aber nur darum, einen Zuschuß zu dem Bau einer Nebenbahn zu gewähren und dieser Zuschuß werde, nachdem er in vielen andern Fällen gewährt worden sei, auch hier nicht verweigert werden können. Die Ausführungen des Herrn Vorredners hätten ihn eher dazu führen sollen, sich der Auffassung anzuschließen, daß derartige Subventionen für Nebenbahnen nicht auf die Eisenbahnschuldentilgungskasse übernommen, sondern aus allgemeinen Staatsmitteln sollten genommen werden, von da könnten sie nur geschöpft werden, wenn die Finanzlage günstig sei. Redner will nun die Frage der Uebernahme der Subventionen für Nebenbahnen auf die Eisenbahnschuldentilgungskasse nochmals besprechen und zwar in Verantwortung der Ausführungen des Herrn Finanzministers bei Berathung des Finanzgesetzentwurfs, bei der er nicht hätte anwesend sein können.

Der Herr Finanzminister habe ausgeführt, er (Redner) habe anheimend übersehen, was der Zweck des Gesetzes über die Errichtung einer Eisenbahnschuldentilgungskasse sei. Der Zweck des Gesetzes sei gewesen, einmal auszusprechen, daß der Eisenbahnbau in finanzieller Beziehung als ausgedehnter Verwaltungszweig zu behandeln sei, dann daß die Eisenbahnschuld getrennt von der allgemeinen Staatsschuld zu buchen und zu verwalten sei und endlich, daß die Eisenbahn einschließlich der Postgefälle niemals für allgemeine Staatszwecke, sondern nur für diejenigen der Eisenbahnschuldentilgungskasse verwendet werden dürften. Diese Momente habe er nicht nur nicht übersehen, sondern gerade aus ihnen schließe er, daß es nach Lage der Gesetzgebung nicht angehe, Zuschüsse an Privatbahnen auf die Eisenbahnschuldentilgungskasse zu übernehmen, Zuschüsse an Bahnen, die der Staat nicht baue, an deren Rente er nicht theilhaftig sei, wo der Staat die Kapitalien nicht später heimzahle, nicht verzinsle, nicht amortisire, wo er mit der Beitragsleistung aufhöre, an der Bahn theilhaftig zu sein. Er habe nun die Motive zu dem genannten Gesetze und die Ausführungen des damaligen Herrn Finanzministers bei der Berathung desselben nochmals eingehend durchgegangen, aber an keiner Stelle eine Wendung finden können, aus der geschlossen werden könne, daß die Uebernahme der Zuschüsse für Privatbahnen auf die Eisenbahnschuldentilgungskasse zulässig sein sollte. Es sei nur die Rede von der Aufnahme von Kapitalien, die für den Eisenbahnbau nöthig seien, es sei gesagt, die Kapitalien würden an die Eisenbahnbaukasse abgeführt und es würden aus der Kasse die Mittel geschöpft zur Amortisation und zur Tilgung der betreffenden Anlehen. Alle diese Wendungen seien doch nur anwendbar bei Bahnen, die der Staat baue, aber nicht, wenn der Staat die Gelder einem fremden Unternehmer hingebe.

Wie mit dem Geiste des Gesetzes, so stehe die gedachte Behandlung der Subventionen an Nebenbahnen auch mit dem Wortlaut desselben nicht im Einklang. Es könne mit dem Wortlaut nicht im Einklang stehen, da man zur Zeit der Erlassung des Gesetzes an Nebenbahnen nicht gedacht habe und gedacht haben könne.

Er habe schon früher darauf hingewiesen, daß auch ein innerer Unterschied bestehe zwischen der Aufnahme von Schulden zur Subventionierung von Nebenbahnen und der-

jenigen für den Bau von Bahnen durch den Staat. In letzterem Falle baue und betreibe der Staat die Bahn und ziehe daraus eventuell die Einnahme; wenn — juristisch gesprochen — auf der einen Seite eine Schuld aufgenommen werde und etwas aus dem Vermögen des Staats hinausgehe, so komme auf der anderen Seite etwas herein, das Erträgniß der Bahn oder doch der Eisenbahnbesitz. Anders läge es, wenn an einen Privatunternehmer aus allgemeinen, durchaus berechtigten volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten ein Zuschuß à fond perdu geleistet werde, damit dieser eine Bahn baue und betreibe; dann gehe nur etwas aus dem Vermögen hinaus, es komme aber nichts herein.

Es bestehe ferner auch ein praktischer Unterschied, ob die Subventionen aus allgemeinen Staatsmitteln aufgebracht oder auf die Eisenbahnschuldentilgungskasse übernommen werden sollen. Im erstern Falle würden die Mittel nur bewilligt, wenn die Finanzen gut wären, nach sorgfältiger Prüfung, und wenn Mittel fehlten, dann würden sie nicht durch schwebende Schulden, sondern sie müßten unter Umständen durch Steuererhöhung aufgebracht werden. Vor einer solchen würde man aber sich so lange als möglich hüten. Würden sie aber auf die Eisenbahnschuldentilgungskasse übernommen, dann werden die Subventionen leichten Herzens bewilligt — er wolle damit niemand zu nahe treten. — Ein weiterer Grund, der davon abhalten sollte die Subventionen auf die Eisenbahnschuldentilgungskasse zu übernehmen, solle in Folgendem kurz angedeutet werden. Den badischen Eisenbahnobligationen stehe der Besitz des Staates an Eisenbahnen gegenüber und wenn natürlich auch nicht davon gesprochen werden könnte, daß die Inhaber der Obligationen in einen Pfandbrief zu den Eisenbahnen träten wie bei Ausgabe von Pfandbriefen, so kaufe doch Jedermann die Obligationen im Gedanken an den Besitz des Staates an Eisenbahnen. Wenn aber auf die Eisenbahnschuldentilgungskasse Beträge aufgenommen würden, ohne daß der Eisenbahnbesitz des Staates durch dieselben vermehrt werde, so würden die Käufer der Eisenbahnobligationen zum Theil wenigstens Gläubiger einer schwebenden Schuld und es wisse niemand, welche Beträge in dieser Eisenbahnschuld stecken, denen kein Eisenbahnbesitz gegenüberstehe.

Wenn der Herr Finanzminister nun ausgeführt habe, die Nebenbahnen seien zwar kein Theil des Staatsbahnnetzes, aber sie alimentirten die Hauptbahnen, so mag dies ja richtig sein, allein dem bestimmt beschränkten Anwendungsgebiet des Gesetzes gegenüber, das als Verfassungsbestandtheil erklärt sei, könnte diese Erwägung nicht durchschlagend sein. Mit demselben Rechte könnte man dann auch die Kosten für Landstraßen, auf der Massentransporte von Gütern an eine Bahnlinie stattfinden, als für Alimentation der Bahn geleistet, auf die Eisenbahnschuldentilgungskasse übernehmen. Wenn der Herr Finanzminister bezüglich des Reuler Hafens, dessen Kosten gleichfalls auf die Eisenbahnschuldentilgungskasse übernommen worden seien, ausgeführt habe, daß dieser Hafen vornehmlich gebaut worden sei, um zu erreichen, daß der Güterverkehr rhein-aufwärts sich nicht ausschließlich nach Straßburg wende, sondern ein Umschlag auch auf die badischen Bahnen statfinde, so folge hieraus noch nicht, daß die Uebernahme der Kosten auf die Eisenbahnschuldentilgungskasse gerechtfertigt gewesen sei, daselbe gelte bezüglich des der Stadt Karlsruhe zu ihrem Hafen, überdies lediglich aus Zweckmäßigkeits- und nicht aus Rechtsgründen geleisteten Zuschusses. Die hier geleistete Entschädigung sei aber doch nicht Gegenstand des Eisenbahnbaues. Es sei richtig, daß dieses Verfahren schon seit 1893 gehandhabt werde, aber wie ihm mitgetheilt worden sei, sei es in der Budgetkommission dieses hohen Hauses früher beanstandet worden. Eine authentische Interpretation darin zu ersehen, daß mit jedem Finanzgesetz das von ihm beanstandete Verfahren durch die Volksvertretung sanktionirt worden sei und das in einer Mehrheit, die selbst für ein Verfassungsgesetz ausreichend gewesen sei, wie der Herr Finanzminister angenommen habe, das halte er nicht für richtig. Wenn gesetzgebende Faktoren auch Jahre hindurch Bestimmungen treffen, die im Widerspruch zu einem Gesetze stehen, so sei dies doch keine authentische Interpretation. Dies sei etwas, was sich von einem Akte der Gesetzgebung gar nicht unterscheide; es sei eine gewollte Klarlegung einer unklaren gesetzlichen Bestimmung durch einen besonderen Akt der gesetzgebenden Faktoren. Für ein Verfassungsgesetz insbesondere müßten die Voraussetzungen für Abänderung der Verfassung genau festgestellt und beurkundet sein.

Redner hält es für ein berechtigtes Bestreben in gewissen Grenzen den Bau von Nebenbahnen durch Gewährung von Subventionen zu fördern, sie aber vom Staatsbahnnetz fernzuhalten. Wenn man die Subventionen aber auch in Zukunft auf die Eisenbahnschuldentilgungskasse übernehmen wolle, dann solle man das Gesetz von 1842 entsprechend abändern, so daß dann Praxis und Gesetz in Uebereinstimmung stünden.

Staatsminister und Minister des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten v. Brauer dankt dem Herrn Berichterstatter und der Kommission für die wohlwollende Aufnahme, die der Gesetzentwurf bei ihnen ge-

funden habe; er sei überzeugt, daß durch den Bau der in Aussicht genommenen Bahn einer arbeitsamen, aufstrebenden Bevölkerung zu weiterer Aufschwung werde verholfen werden.

Herr Frhr. v. Göler habe sich aus prinzipiellen Erwägungen gegen den Gesetzesentwurf ausgesprochen; er müsse gestehen, daß er den Standpunkt des Herrn Geh. Rath Frhrn. v. Neubronn eher verstehe, als den des Herrn Frhrn. v. Göler. Daß beide Herren dem Bahnprojekte Mosbach—Mudau seiner Zeit nicht zugestimmt hätten, sei immerhin begreiflich; denn einmal habe es sich dort um eine Summe von 2 1/2 Millionen und ferner darum gehandelt, abweichend von den bisherigen Grundsätzen, nicht bloß einen Zuschuß zum Bau der fraglichen Nebenbahn zu gewähren, sondern jene Bahn durch den Staat selbst zu erstellen. Hier handle es sich aber nur darum, zu den Baukosten einer Bahn von 10,6 Kilometer Länge, wie dies in zahlreichen anderen Fällen geschehen sei, einen Baubetrag zu geben und er könne keinen Grund einsehen, warum der Staat auf einmal aufhören sollte, den Bau notwendig erachteter Nebenbahnen zu fördern. Der Staat habe die Pflicht, auch bei einem Niedergang der wirtschaftlichen Verhältnisse dafür zu sorgen, daß das Bahnnetz weiter ausgebaut werde. Dagegen sei allerdings richtig, daß bei der gegenwärtigen finanziellen Lage mit dem Bau neuer Linien vorsichtig vorgegangen werden müsse.

Herr Frhr. v. Göler habe ausgeführt, die Bahn, um die es sich hier handle, werde eine rentable sein und er hätte der Vorlage vielleicht zugestimmt, wenn die Bahn vom Staate selbst gebaut und betrieben würde, da die für den Staat aus der Bahn zu erwartende Rente die finanzielle Lage unserer Eisenbahnen günstig beeinflusst haben würde. Demgegenüber sei aber darauf hinzuweisen, daß wir vom finanziellen Standpunkt aus damit jedenfalls schlechter gefahren wären. Wenn auch die Privatgesellschaft vielleicht ein anständige Rente aus dieser Bahn herauswirtschaften könne, — dem Staate würde dies gewiß nicht gelingen. Der Staat baue nicht allein theurer als Private; vor Allem sei auch der Betrieb theurer wegen der größeren Ansprüche, die an personellem und sachlichem Aufwand an ihn gestellt werden. Darin sei Herr Frhrn. v. Göler freilich zuzustimmen, daß die allgemeine Depression, die gegenwärtig auf Handel und Industrie laste, durch den Bau einer Nebenbahn nicht beseitigt werden könne; aber das sollte doch keines Beweises bedürfen, daß durch den Bau einer Nebenbahn der betreffenden Landesgegend der größte Nutzen erwachse. Denselben durch eine Statistik festzustellen, wie Frhr. v. Bodman neulich angeregt habe, werde nicht leicht sein, weil man schwer beweisen könne, inwiefern der eingetretene Aufschwung nicht auch theilweise auf andere Gründe zurückzuführen sei. Wenn Herr Frhr. v. Göler glaube, daß der von dem Bau einer Nebenbahn erwartete Vortheil besonders bezüglich der Landwirtschaft fraglich sei, so wolle er doch darauf hinweisen, daß fast bei allen landwirtschaftlichen Versammlungen gerade im Interesse der Landwirtschaft verlangt werde, daß mehr Bahnen gebaut werden; auch Herr Frhr. v. Göler habe sich seines Erinnerns früher in diesem Sinne mehrfach ausgesprochen. Daß für die Landwirthe durch den Bau einer Nebenbahn neben den großen Vortheilen da und dort auch Nachteile eintreten können, namentlich in der Richtung gesteigerter Tagelöhne, sei nicht zu bezweifeln. Immer aber würden die Vortheile, die aus dem verbilligten Milch- und Obsttransport u. s. w., aus dem erleichterten Absatz und Bezug entstünden, die etwaigen Nachteile weit übertreffen.

Herr Geh. Rath Frhr. v. Neubronn habe gewünscht, daß die Mittel für Subventionierung von Nebenbahnen aus allgemeinen Staatsmitteln genommen werden sollten. Es sei richtig, daß der Umstand, daß diese Subventionen seit 10 Jahren auf die Eisenbahnschuldentilgungskasse übernommen würden, Veranlassung sei, mit größerer Leichtigkeit derartige Subventionen zu gewähren. Aber dies sei gerade beabsichtigt gewesen; man habe damit bezwecken wollen, daß wir unser Bahnnetz rascher und unabhängig von den allgemeinen Verhältnissen ausbauen können. Rein wirtschaftlich und finanziell betrachtet, sei es doch gewiß nichts außergewöhnliches, daß die Bahnen nicht aus laufenden Mitteln erbaut würden; daselbe Verhältniß finde sich bei allen anderen deutschen Staaten.

Der Wortlaut des Gesetzes über die Errichtung der Eisenbahnschuldentilgungskasse steht nach Ansicht des Ministers nicht im Widerspruch damit, wenn die Mittel für Subventionen von Nebenbahnen auf diese Kasse übernommen werden. Wichtig sei, daß der Gesetzgeber bei Erlassung des Gesetzes die heutigen Verhältnisse nicht habe vorhersehen können. Er habe aber zum Glück einen Wortlaut gewählt, der auch für die heutigen Verhältnisse passe.

Wenn der Herr Finanzminister von einer „authentischen Interpretation“ des Gesetzes von 1842 gesprochen habe, die seit 1894 durch das jeweilige Finanzgesetz erfolgt sei, so habe er natürlich damit nicht im streng juristischen Sinne sprechen, sondern nur sagen wollen, daß die Uebernahme der fraglichen Kosten auf die Eisenbahnschuldentilgungskasse nicht etwa heimlich, sondern unter ausdrücklicher Mitwirkung und Billigung der beiden Kammern erfolgt sei. Diese sei bei jedem Budget erfolgt und zwar nicht bloß stillschweigend, sondern im ersten Jahre der Neuierung auf Grund von Diskussionen in beiden Kammern. Eine große Mehrheit in der Ersten Kammer habe sich damals für die Neuierung gefunden,

und in der Zweiten Kammer habe sogar, wenn er sich recht entsinne, Niemand widersprochen.

Darin, daß auch die Mittel für Hafenanbauten auf die Eisenbahnschuldentilgungskasse übernommen worden seien, kann der Minister nichts bedenkliches finden. Unsere Häfen seien nichts anderes als am Wasser gelegene Bahnhöfe, und gerade so wie die Baukosten für die Zufahrtsstraßen zu den Aufnahmegebäuden als ein Theil der Eisenbahnbaukosten behandelt würden, so sei es auch gerechtfertigt, die Kosten für die Wasserzufahrten, die unsere Bahnen die Güter anfahren, auf die Eisenbahnschuldentilgungskasse zu übernehmen; es bestehe kein prinzipieller, sondern nur ein quantitativer Unterschied.

Der Minister will noch darauf hinweisen, daß schon vor 1893 einmal eine erhebliche Summe auf die Eisenbahnschuldentilgungskasse übernommen worden wäre für eine Bahn, die nicht der Staat gebaut habe, die nicht einmal im Lande selbst gebaut worden sei: nämlich der Zuschuß für die Gottthardbahn.

Herr Geh. Rath Frhr. v. Neubronn habe nun weiter ausgeführt, es werde bei einer Kapitalaufnahme zur Subventionierung von Nebenbahnen der Besitz des Staates an Eisenbahnen, der den Gläubigern von Eisenbahnschuldentilgungskasse gleichsam verpfändet sei, nicht vermehrt. Dies sei bis zu einem gewissen Grade richtig. Es sei jedoch dagegen zu bemerken, daß die badische Eisenbahnschuld 370 Millionen betrage, welchem Betrage der Riesenbetriebe unserer Bahnen gegenüberstehe, während für die Unterstützung der Nebenbahnen bisher nur die relativ unbedeutende Summe von 6 Millionen Mark ausgegeben worden sei, und er glaube, es werde auch den Staatsgläubigern lieber sein, wenn an Nebenbahnen Subventionen a fond perdu bezahlt würden, als wenn der Staat mit zahlreichen unrentablen Bahnen überlastet würde.

Herr Kommerzienrath Dissen's kann sich vom laienmännlichen Standpunkt aus mit dem von Herrn Minister vertretenen Auffassung und seiner Eisenbahnpolitik vollständig einverstanden erklären. Die Vorlage müsse von folgenden zwei Gesichtspunkten aus beurtheilt werden, einmal vom reinen finanziellen Standpunkte aus und dann müsse man fragen, welchen Nutzen das Unternehmen bringen werde. Falls es sich hier um ein weit aussehendes, gewagtes Unternehmen handeln würde, dessen Folgen nicht abzusehen wären, dann müßte man die Vorlage mit Rücksicht auf die finanzielle Lage ablehnen. Es handle sich um einen verschwindend kleinen Betrag, dessen Vorauszahlung sich auch unter den obwaltenden finanziellen Verhältnissen rechtfertigen ließe, wenn ein Nutzen gegenüberstehe. Ein mathematischer Beweis für diesen Nutzen sei nicht erbracht; dies sei in wirtschaftlichen Dingen nicht möglich, doch sei er so wahrscheinlich als möglich gemacht. Frhr. v. Göler habe es bezweifelt, ob durch Sekundärbahnen die Industrie gefördert werde. Eine Förderung müsse aber zugegeben werden; denn für die Industrie käme es vor allem darauf an, geeignete und vortheilhafte Frachtverhältnisse zu schaffen. Frhr. v. Göler habe ferner darauf hingewiesen, daß durch die Erstellung einer Bahn die Löhne für landwirtschaftliche Arbeiter in der betreffenden Gegend in die Höhe getrieben und dadurch die Landwirthe geschädigt würden. Wenn eine solche Lohnsteigerung eintrete, so käme sie den Arbeitern zu gute, bezüglich der Landwirthe müsse dagegen auch der Vortheil in Betracht gezogen werden, der ihnen durch die Bahn bei der Verwerthung ihrer Produkte erwachse. Daß die Regierung den Bau von Nebenbahnen nicht übernehme, müsse er durchaus als richtig anerkennen; es müsse den Ausführungen des Herrn Staatsministers, daß der Staat erheblich theurer die Bahnen bauen und betreiben werde, beigetreten werden. Es komme aber noch ein weiterer Gesichtspunkt in Betracht, von dem aus er der Regierung rathete, den Bau der Nebenbahnen nicht selbst in die Hand zu nehmen, er meine die völlig ungerechte Beurtheilung seitens des Publikums. Dieses sei noch nicht ergogen, die Sekundärbahnen richtig zu beurtheilen, es sei geneigt, an sie denselben Maßstab wie an Vollbahnen anzulegen. Das Publikum übersehe, daß die Nebenbahnen nur gedeihen könnten unter der Bedingung, daß sie billig gebaut und betrieben werden. Das sei nur möglich, falls sich das Publikum nach jeder Richtung hin die größten Beschränkungen gefallen lasse. So lange das Publikum nicht so gewöhnt sei, würde sich der Staat, wenn er die Nebenbahnen betreibe, nur unzählige, ungerechte Angriffe zuziehen.

Kommerzienrath Krafft stellt sich unbedingt auf den Standpunkt der Regierung, wie ihn der Herr Staatsminister dargelegt habe. Der Staat sei der größte Arbeitgeber und hieraus ergebe sich für ihn die Verpflichtung, zu Zeiten wirtschaftlicher Depression mit seinen Aufträgen nicht zurückzuhalten, da sonst die Depression immer mehr um sich greifen würde. Von diesem Gesichtspunkte aus müsse man Herrn Frhrn. v. Göler entgegenreten, wenn er ausgeführt habe, daß die schwierigen Finanzverhältnisse dazu führen sollten, gegen die Vorlage zu stimmen. Wenn Herr Frhr. v. Göler bezweifelt habe, daß durch den Bau von Nebenbahnen die Industrie und die Landwirtschaft im allgemeinen gefördert werde, so könne er dem nicht beitreten. Im allgemeinen sei hervorzuheben, daß die Eisenbahn einer Landesgegend immer Vortheil bringe, nicht nur der Industrie, sondern auch der Landwirtschaft. In allen Eisenbahnpetitionen werde immer auf die Vortheile der Bahnen für die Landwirtschaft hingewiesen. Wenn Frhr. v. Göler geglaubt habe, die Erstellung von Bahnen würde zum Abfluß der landwirtschaftlichen Arbeiter führen, so sei dem entgegenzu-

halten, daß gerade durch das Bestehen einer Bahnverbindung und der dadurch gegebenen besseren Gelegenheit zu Vergnügungen, insbesondere in benachbarten Städten, die Arbeiter zum Verbleiben veranlaßt würden.

Redner hält es für Aufgabe des Staats, auch in schwierigen Zeiten den Bau von Nebenbahnen zu fördern. Dieser Aufgabe werde der Staat nur dann ganz gerecht werden können, wenn er die zu leistenden Zuschüsse nicht aus laufenden Mitteln zu schöpfen hätte. Wäre er für diese Subventionen auf die allgemeinen Mittel angewiesen, dann könnte er seine Aufgabe nicht erfüllen, ohne auf andere Weise sich Mittel zu verschaffen, so daß er etwa neben der Eisenbahnschuld noch eine allgemeine schwebende Staatsschuld aufnehmen würde. Von diesem praktischen Gesichtspunkte aus beurtheile er die Kontroverse zwischen Geh. Rath Frhr. v. Neubronn und der Regierung.

Frhr. v. Göler ist mißverstanden worden, wenn man annehme, daß er den Nutzen von Nebenbahnen für Industrie und Landwirtschaft bis zu einem gewissen Grade nicht anerkenne. Er habe nur die Frage aufgeworfen, ob dieser Nutzen in einzelnen Fällen so groß sein werde, daß trotz der wirtschaftlichen Depression eine weitere Belastung der Eisenbahnschuldentilgungskasse angezeigt erscheine. Denselben Standpunkt vertrete auch Geh. Rath Dr. Engler, der — da selbst verhindert — ihn gebeten habe, diesen seinen Standpunkt gleichzeitig zu vertreten. Dieser Standpunkt müsse um so mehr als berechtigt anerkannt werden, da von keiner Seite die Möglichkeit bestritten würde, daß in der Eisenbahnschuldentilgungskasse mit der Zeit eine bedenkliche Bilanz gezogen werden könnte. Die Ausgaben nähmen zu, die Rente nehme ab, jetzt habe man schon eine Dotation von 2 1/2 Millionen und es wäre doch mißlich, wenn diese gerade in mißlicher Lage erhöht werden müsse. Die Erfahrung, daß durch den Bau von Bahnen landwirtschaftliche Arbeiter zuzulassen, habe er nicht gemacht, im Gegentheil höre man nur vom Abfluß der Arbeiter durch den Bau von Bahnen. Den Standpunkt vertrete er keineswegs, daß die Depression den Staat dazu führen sollte, plötzlich mit allen Eisenbahnbauten zurückzuhalten; er habe freudig für alle Aufwendungen des Budgets gestimmt und zum Ausdruck gebracht, daß auch er es als Aufgabe des Staates ansehe, in der Zeit der Depression mit seinen Aufträgen nicht zurückzuhalten und auch von sich durch seine Aufträge zur Steuerung der Arbeitslosigkeit beizutragen. Allein Grenzen seien auch dem Staate insofern gezogen, als er seine Mittel nur dann aufwenden solle, wenn für ihn entschiedene Vortheile herauskämen.

Was nun die von Geh. Rath Frhrn. v. Neubronn angeregte prinzipielle Frage anlangt, so scheine dem Herrn Redner unbekannt geblieben zu sein, daß vor ungefähr zehn Jahren in diesem hohen Hause von einer kleinen Minorität, zu der auch er gehört habe, dagegen gesprochen worden sei, die Eisenbahnschuldentilgungskasse für die Subventionen der Nebenbahnen heranzuziehen. Es hätten sich aber damals beide Kammern für dieses Verfahren erklärt und zwar nicht etwa derart, daß über das Gesetz mit Stillschweigen hinweggegangen worden wäre. Er wisse nicht, was ihm Frhr. v. Neubronn gerathen hätte, was er damals noch hätte thun sollen. Nachdem man aber seit zehn Jahren bei jedem Verfahren geblieben sei, sollte man nicht immer wieder auf die prinzipielle Frage zurückkommen. Wenn man beim alten System stehen geblieben wäre, dann lägen die Verhältnisse einfach so, daß man bei ungünstiger Finanzlage gesagt hätte, die allgemeinen Mittel seien nicht ausreichend, also sei man zu einer Unterstützung der Nebenbahnen nicht im Stande. Heute werde der Entwurf Annahme finden, obwohl die Eisenbahnschuldentilgungskasse mehr belastet würde und der Mehrbelastung keine direkten Einnahmen gegenüberstünden.

Herr Geh. Rath Frhr. v. Neubronn will nur kurz erwidern, daß ihm wohl bekannt gewesen sei, daß die von ihm behandelte Frage schon früher einmal und zwar vom Herrn Vorredner angeschnitten worden sei; er habe dies auch in seinen Ausführungen erwähnt. Der Herr Vorredner hätte damals auch nichts Anderes thun können, als was er selbst heute thue, den abweichenden Standpunkt geltend zu machen.

Herr Kommerzienrath Sander empfiehlt nochmals die Annahme des Kommissionsantrags. Den Ausdruck, daß eine Subvention an eine Nebenbahn eine Leistung a fond perdu sei, halte er für nicht glücklich gewählt; denn diese Summe wäre vielmehr gut und verzinslich angelegt. Die Aufstellung der von Herrn Frhrn. v. Bodman angeregten Statistik scheine ihm im Gegensatz zum Herrn Staatsminister nicht besonders schwierig, namentlich könnte sie in steuerlicher Beziehung wohl unschwer gemacht werden.

Es wurde sodann die Generaldiskussion geschlossen. In der Spezialdiskussion erbat sich Niemand das Wort. Der Antrag der Kommission wurde zur Abstimmung gebracht und in namentlicher Abstimmung gegen die Stimme des Herrn Frhrn. v. Göler angenommen.

Es wurde sodann in die Berathung des Berichts der gleichen Kommission über den Gesetzesentwurf, die Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Oberschöflenz nach Bilingheim betreffend, eingetreten. Der Berichterstatter, Kommerzienrath Krafft, verzichtete auf weitere Ausführungen zu dem gedruckt vorliegenden Kommissionsbericht.

Der Antrag der Kommission geht dahin, dem Gesetzesentwurf die Zustimmung zu erteilen.

Geh. Kommerzienrath Dissené wird dem Kommissionsantrag zustimmen und kann sich mit den Ausführungen des Kommissionsberichts in allen wesentlichen Punkten, außer dem folgenden, einverstanden erklären: Nach dem Kommissionsberichte möchte es sich empfehlen, seitens des Staats auf den Verzicht der durch die Ziegelei- und Mühlenwerke Willigheim der Unternehmerfirma Bering und Wächter gegenüber übernommenen Garantieleistung hinzuwirken. Redner kann dem nicht beitreten. Die Garantieübernahme sei ein rein privatrechtliches Verhältnis und er ersehe keine Befugnis für den Staat, in dieses Verhältnis einzugreifen. Sodann sei der Vertrag aufgebaut auf den Grundlagen der Billigkeit, Gerechtigkeit und Zweckmäßigkeit. Wenn man Landwirthe, die an die Bahn zu liegen kommen, zu Vertragsleistungen heranziehe, so sei nicht abzusehen, warum nicht auch industrielle Etablissements herangezogen werden sollen, zumal wenn sie anerkennen, daß ihnen die Bahn zum Vortheil gereichen wird und sie zu Vertragsleistungen bereit seien. Es müsse aber auch über den vorliegenden Fall hinaus in die Zukunft gesehen werden. Es sei in dieser Hinsicht zu bedenken, daß die rentabelsten Bahnen gebaut seien, daß die noch zu bauenden Bahnen mit der Zeit immer unrentabler werden und da sei nicht einzusehen, warum man auf Quellen verzichtet sollte, aus denen dann geschöpft werden könnte, die den Bahnbau erleichtern würden.

Für die Regierung wäre es eine mißliche Stellung, wenn sie die Auflösung des Garantievertrages herbeiführen sollte. Dem Garantieübernehmer gegenüber könnte sie es wohl nur mit der Begründung thun, daß er bei Uebernahme der Garantie unvorsichtig und nicht in seinem Interesse gehandelt habe. Dem Leistungsempfänger gegenüber wäre die Lage noch mißlicher. Er werde einwenden, er sei auf Grund einer Rentabilitätsberechnung, bei der jene Garantieleistung ein Posten gewesen sei, an das Unternehmen herangetreten; falle jener Posten weg, so würde er verlangen, daß die entstandene Lücke ausgefüllt werde und dann käme unter Umständen die Erhöhung der staatlichen Subvention in Betracht, falls nicht das ganze Unternehmen am Ende scheitern sollte.

Graf v. Helldorf begrüßt die Gesetzesvorlage und ist überzeugt, daß die Bahn, wenn sie einmal gebaut sein wird, rentabel betrieben werden könne. Bedenklich erscheine ihm die von dem Ziegelei- und Mühlenwerke Willigheim übernommene Garantieleistung und er schließt sich der Kommission darin an, daß seitens der Regierung auf die Beseitigung der Garantieleistung hingewirkt werden möchte. Er führt des Näheren aus, daß bei geschäftlichen Krisen die Garantieleistung versagen könnte und dann entstände die Frage, wie jetzt der Weiterbetrieb der Bahn gesichert sei. Möchten die Befürwortungen eines Fallissements der hier in Betracht kommenden Firma auch nicht begründet sein, so hält Redner es doch vom prinzipiellen Standpunkt aus für angezeigt, daß kein Präzedenzfall geschaffen, daß Garantieleistungen Privater bezüglich des Baues von Bahnen nicht zugelassen werden sollten. Redner verweist darauf, daß beim Bau der Bahn Krozingen—Staufen die Garantieleistung der Interessenten Staufen's seitens des Staates auch nicht angenommen worden seien, obwohl sie weit größer gewesen sei, als hier.

Staatsminister und Minister des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten v. Brauer. In der Frage des Garantievertrages zwischen der Unternehmerfirma und der Ziegelei- und Mühlenwerke Willigheim stehe er im wesentlichen auf dem Standpunkt des Herrn Geh. Kommerzienrath Dissené. Er glaube, daß es sich nur um eine Privatabmachung handle, die für die gesetzgebenden Faktoren kein unmittelbares Interesse habe. Anders läge die Sache, wenn etwa von Staatswegen die Garantieübernahme von der fraglichen Firma verlangt oder von der Unternehmerin der Bahn die Uebernahme der Garantie genügt worden wäre. So läge die Sache aber nicht. Die Interessenten seien an den Bahnumternehmer herangetreten wegen des Baues der Bahn; der Letztere habe die Interessenten gefragt, was sie leisten wollten und da hätten die Ziegelei- und Mühlenwerke statt sich zum Beitrag einer bestimmten Summe zu verpflichten, eine bindende Garantie dafür übernommen, jährlich der Bahn eine Frachtmenge von mindestens 20 000 Tonnen oder 2000 Wagenladungen zuzuführen und einen Fehlbetrag an den hieraus abzuleitenden Frachten entsprechend zu entschädigen. Ob die Uebernahme dieser Verpflichtung zweckmäßig gewesen sei, darüber könne man im Zweifel sein. Herr Geh. Kommerzienrath Dissené habe aber darin recht, wenn er darauf hinweise, daß wenn er (der Minister) die Ziegeleibesitzer auf die Bedenken aufmerksam mache, die heute hinsichtlich der Garantieübernahme geäußert worden seien, sie ihm dann entgegen halten könnten, sie seien in der Lage, ihre Interessen selbst zu wahren.

Herr Graf von Helldorf habe die Frage aufgeworfen, wie die Sachlage sein werde, wenn die Ziegeleien falliren würden. Dann hätte lediglich die Privatbahngesellschaft das Risiko zu tragen, sie allein werde von Schaden betroffen.

Der Hinweis des genannten Herrn Redners auf den Bau einer Bahn Krozingen—Staufen, wo seitens der Regierung eine Garantieübernahme durch Interessenten abgelehnt worden sei, treffe auf den vorliegenden Fall nicht zu; dort habe es sich darum gehandelt, den ganzen Bahnbau unter eine nicht als ausreichend anerkannte Garantie zu stellen, hier sehe man in der Frage die Garantieübernahme für einen einzelnen Posten.

Kommerzienrath Kraft begründet den Standpunkt, der im Kommissionsbericht niedergelegt ist. Solche Garantieleistungen, wie hier eine übernommen werden sollte, könnten unter Umständen, besonders bei geschäftlichen Krisen, eine Industrie sehr belasten und es sei daher wünschenswert, auf den Verzicht der Garantieleistung hinzuwirken. Es möchte sich eher eine Erhöhung der einmaligen Vertragsleistung empfehlen, als sich mit solchen Garantieleistungen auf lange Jahre hinaus zu belasten. Es könne als Aufgabe der Regierung anerkannt werden, die Betheiligten auf die Wahrung ihres Interesses hinzuweisen.

Damit wurde die Generaldiskussion geschlossen; Spezialdiskussion fand nicht statt. Der Antrag der Kommission wurde mit allen gegen 2 Stimmen — Frhr. v. Söler, Geh. Rath Dr. Engler — angenommen.

Es erstattete hierauf Graf v. Berckheim Bericht über die Petitionen

1. der Orte Tauberbischofsheim, Königshausen u. a.
2. einer Anzahl Gemeinden des Taubergrundes und des badischen Gaus,
3. der Orte Kilsheim, Wertheim u. a.,

die Erbauung einer Bahn von Hardheim nach dem Tauberthal betreffend. Redner nahm Bezug auf den gedruckten Kommissionsbericht und stellte, da eine genaue Untersuchung der technischen wie auch der wirtschaftlichen Verhältnisse der beiden Konkurrenzlinien durch die Regierung geboten erschiene, den Antrag

Hohe Erste Kammer wolle die Petitionen der Gemeinden Tauberbischofsheim u. s. w. und der Orte Kilsheim u. s. w. der Großh. Regierung zur Kenntnismahme überweisen,

die Petition von Gemeinden des Taubergrundes und des badischen Gaus damit für erledigt erklären.

Der Antrag wurde einstimmig angenommen. Hierauf wurde in die Verathung des von Graf v. v. Senning erstatteten Berichtes der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über die Petitionen:

1. der Gemeinden der badischen Bergstraße,
2. der Handelskammer für den Kreis Heidelberg nebst der Stadt Eberbach,
3. des Gemeinnützigen Vereins Heidelberg,
4. des Direktor Dr. Holzberg namens des Stadttheils Neuenheim,

5. der Vereine Alt-Heidelberg und West-Heidelberg, 6. der Handelskammer für den Kreis Mannheim, die Erbauung einer direkten Hauptbahn von Weinheim nach Heidelberg betreffend, eingetreten. Redner nimmt im allgemeinen Bezug auf das im gedruckten Kommissionsbericht Ausgeführte. Den auf Erbauung einer direkten Vollbahn Heidelberg—Weinheim gerichteten Bestrebungen gegenüber, bitte die Handelskammer Mannheim, diesen Bestrebungen keine Folge zu geben oder aber, wenn dies doch geschehen sollte, gleichzeitig die Erbauung einer direkten Vollbahn von Vickenbach nach Mannheim zu beschließen. Die Kommission stehe auf dem Standpunkt, daß wenn Heidelberg durch eine direkte Vollbahn mit Weinheim verbunden würde, daß dann auch Mannheim mit allem Rechte, als größte Handelsstadt Südwestdeutschlands, mit ihren Wünschen berücksichtigt werden müßte. Sie habe sich aber nicht entschließen können, den Bau einer Bahn Heidelberg—Weinheim zu befürworten. Der Wunsch Heidelberg's nach einer Vollbahn nach Weinheim werde zunächst begründet mit seiner ungünstigen Lage im Fern- und Durchgangsverkehr und dann mit den ungünstigen Verkehrs- und Betriebsverhältnissen der Lokalbahn Mannheim—Weinheim—Heidelberg.

Was die Stellung Heidelberg's im Durchgangsverkehr anlange, so dürften die bezüglichen Ausführungen der Petition nicht buchstäblich genommen werden. Heidelberg sei mit Schnellzügen reich ausgestattet; es hielten in Heidelberg im ganzen 56 Schnellzüge und nur zwei Züge würden über Schwetzingen geführt, ohne daß wegen Nichtanhaltens in Friedrichsfeld und Schwetzingen eine Verbindung nach Heidelberg hergestellt werden könne.

Hinsichtlich der besagten ungünstigen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse auf der genannten Nebenbahn, so scheinen dieselben in der That vorzuliegen. Es müsse zugegeben werden, daß die Bergstraße eine der schönsten und fruchtbarsten Gegenden des Landes sei und daß der Betrieb einer Nebenbahn, die mitten durch die dichtbevölkerten Orte ziehe, sehr störend auf den Verkehr mit Fuhrwerken aller Art, nicht minder auf die Sicherheit der Fußgänger wirke, insbesondere seien Mißstände in dem dort so sehr überhand nehmenden, Lärm und Rauch verursachenden Betrieb mit Stein- und Schottermaterial. Hier solle aber gerade Abhilfe geschehen, indem die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft bei der Großh. Regierung um die Konzession eingekommen sei, von nördlich Sandshausen abweigend eine Materialbahn zu bauen, die mit Umgehung der Vorstädte Heidelberg's zwischen Wieslingen und Heidelberg auf einer Brücke über den Neckar geführt und in den neuen Bahnhof eingeleitet würde. Die Kommission sei der Ansicht, daß es möglich sein dürfte, die Gesellschaft zu veranlassen, die ganze Linie einer Korrektur zu unterwerfen, wenigstens dahin, daß die Ortschaften umgangen werden. Könnten damit die Beschwerden der Petenten bei Seite geschafft werden, so wird alsdann die Nebenbahn den an sie gestellten Anforderungen genügen und damit die Erbauung einer Vollbahn unnötig machen.

Die Erbauung einer Vollbahn würde aber auch Kosten im Betrag von 6 bis 8 Millionen Mark verursachen, die in keinem Verhältnis stehen zu den geringen Vor-

theilen, die Heidelberg und der Bergstraße daraus erwachsen, denn die Bahn müßte, um in den neuen Bahnhof einlaufen zu können schon bei Leutershausen oder Schriesheim von der Bergstraße abzweigen. Auch würden die Auseinandersetzungen über den Betrieb auf der alten und neuen Route mit der Main-Neckarbahn beziehungsweise preussisch-hessischen Gemeinschaft keine geringen Schwierigkeiten verursachen.

Die Kommission sei nicht in der Lage, die Petition, soweit es sich um den Bau einer staatlichen Vollbahn handle, zu befürworten, dagegen glaube sie es rechtfertigen zu können, den Wünschen und Bedürfnissen der Bewohner von Heidelberg und der Bergstraße dahin entgegen zu kommen, daß sie ausspreche, es sei die bessere Hand an die von allen Seiten beanstandeten Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der Nebenbahn zu legen. Endlich spreche die Kommission die Erwartung aus, daß, wenn wieder die gleichen oder ähnliche Heidelberg und die Bergstraße betreffenden Fragen auftauchen oder gar entschieden werden, Mannheim in seiner Lage als größte Handelsstadt Südwestdeutschlands gebührende Berücksichtigung erfahren möge. In diesem Sinne stellt die Kommission den Antrag:

Hohe Erste Kammer wolle vorliegende sechs Petitionen der Großherzoglichen Regierung zur Kenntnismahme überweisen.

Geh. Kommerzienrath Dissené sieht sich im Hinblick auf den gründlichen und unter voller Unparteilichkeit ausgearbeiteten Bericht der Kommission und ihrer die Interessen Mannheims berücksichtigenden Stellungnahme nicht veranlaßt, auch von sich aus gegen die Petition von Heidelberg anzukämpfen.

Geh. Hofrath Dr. Schäfer ist nicht in der Lage, dem Antrage der Kommission zuzustimmen. Er finde, daß in dem Berichte der Kommission ein Punkt nicht genügend zur Geltung gekommen sei, ein Punkt, der sehr wichtig sei und im Kommissionsberichte der Zweiten Kammer schärfer erfaßt worden wäre. In früherer Zeit sei die an Naturschönheiten so reiche Bergstraße die Verbindung zwischen Norden und Süden gewesen. Als nun die Frage einer Bahnverbindung zwisch Frankfurt und Darmstadt nach dem Süden zu entscheiden gewesen sei, da sei die südliche Hälfte der Bergstraße aus dem großen Verkehr herausgedrängt worden. Der Wunsch, die Interessen der Städte Mannheim und Heidelberg zugleich zu berücksichtigen, habe dazu geführt, den Streit derart zu lösen, daß man einen mittleren Knotenpunkt (Friedrichsfeld) errichtet habe. Wie fast sämmtlich derartige Lösungen des Streites zwischen mehreren Interessenten, so habe die Lösung auch hier keinen der beiden Theile befriedigt. Diese Lösung habe dazu geführt, daß ein Landstrich, der wohl der fruchtbarste in ganz Baden sei, auf dem Produkte aller Art gebaut würden, in dem auch eine lebhaft Industrie sich entwickle, ein Landstrich mit einer zahlreichen, intelligenten und rührigen Bevölkerung, der seiner landschaftlichen Vorzüge wegen als Erholungsgegend für die Umgebung vorzüglich sei, außerhalb des Durchgangsverkehrs liege. Auf die Mängel der bestehenden Lokalbahnverbindung will Redner nicht des Näheren eingehen. Auch die betreffende Eisenbahngesellschaft habe die vorhandenen Mißstände eingesehen und sich zur Beseitigung derselben entschlossen, von Schriesheim ab bis in den Güterbahnhof in Heidelberg eine Vollbahn zu bauen. Redner hält es aber für wünschenswert, daß eine Vollbahn nicht durch die Privatgesellschaft, sondern durch den Staat gebaut werde. Für die Zwecke des großen Durchgangsverkehrs sei die Vollbahn allerdings zunächst nicht unbedingt nöthig. Es sei dem Herrn Berichterstatter darin beizupflichten, daß den Bedenken, die in dieser Richtung in Heidelberg geäußert worden seien, eine durchschlagende Bedeutung nicht zukomme. Er glaube nicht, daß Heidelberg jemals aus dem Schnellzugs- und Durchgangsverkehr herausgedrängt werde. Die neue Bahn könne zunächst dem Lokalverkehr dienen. Wenn der Verkehr sich weiter entwickle, und durch den Bau von Kleinbahnen auch die jetzt noch abgeschlossenen Landesgegenden in das industrielle Leben hineingezogen würden, dann werde der Hauptbahnstrang in Baden außerordentlich stark werden und dann könnte es wünschenswert erscheinen, mehrere Durchgangsstränge zu besitzen. Es sei dahin gekommen, daß ein direkter Personenverkehr bestehe von Mainz über Mannheim nach Basel und dadurch treten die badischen Bahnen in erfolgreiche Konkurrenz zu den linksrheinischen Bahnen. Dadurch sei Mannheim schon sehr stark an dem Durchgangsverkehr des Nordwestens nach dem Süden betheilig; durch die Erstellung einer Vollbahn würde es sich ermöglichen lassen, Heidelberg den ihm gebührenden Antheil an dem Verkehr nach Hamburg und Berlin auf dem genannten Stränge zu sichern.

Was die gegen die Erbauung einer Vollbahn geäußerten Bedenken anlange, so sei ja richtig, daß es sich um einen großen Betrag handeln würde. Allein die Vollbahn werde seiner Ansicht nach auf die Dauer doch nicht entbehrt werden können, und eine Zeit, in der die Privatgesellschaft die Vollbahn bauen wolle, wo der Heidelberger Bahnhof seinem Umbau entgegengehe, wäre der richtige Zeitpunkt, um staatlicherseits den Bau zu übernehmen. Wenn dann auf der neuen Linie zunächst nur ein Lokalverkehr stattfinden würde, so dürfte die Verständigung mit der Main-Neckar-Bahn, bezw. der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft nicht zu große Schwierigkeiten machen. Aus diesen Erwägungen wird Redner gegen den Antrag der Kommission stimmen.

(Schluß folgt.)

Verantwortlicher Redakteur: Julius Aß in Karlsruhe.

