

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1906

177 (27.5.1906) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 83. öffentliche
Sitzung

Beilage zur Karlsruher Zeitung № 177.

Karlsruhe, 27. Mai 1906.

Badischer Landtag.

Bweite Kammer.

83. öffentliche Sitzung
am Freitag den 25. Mai 1906.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

Beratung der Berichte der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über

a. den Gesetzentwurf, die Erbauung einer schmalspurigen Nebenbahn von Rafstatt nach Schwarzbach betr. — Druck- sache Nr. 62 und 62a. — Berichterstatter: Abg. D u e n z e r;

b. Petitionen des Gemeinderats Meersburg, sowie einer An- zahl anderer Gemeinden nebst der Stadt Konstanz, Er- bauung einer Eisenbahn von Uhlbingen nach Meersburg betr., und des Gemeinderats Stockach, Fortsetzung der Eisenbahn von Fridlingen über Dwingen nach Stockach betr. Berichterstatter: Abg. B l ü m m e l;

c. die Petition des Gemeinderats Trüberg, den Neu- oder Umbau des dortigen Bahnhofes betr. Berichterstatter: Abg. Dr. B e y g o l d t;

d. die Petition der Stadtgemeinde Waldshut, Erbauung einer Brücke über den Rhein bei Waldshut auf Staatskosten betr. — Drucksache Nr. 64. — Berichterstatter: Abg. A r m b r u s t e r.

Am Regierungstisch: Präsident des Mini- steriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Ange- legenheiten, Geh. Rat Frhr. v. M a r s c h a l l, Mini- sterialdirektor S c h u l z.

Präsident Dr. W i l d e n s eröffnet die Sitzung kurz nach 9 Uhr 20 Min.

Die eingelaufene Petition der Vereinigung Mannhei- mer Detailkaufleute, des Verbands selbständiger Kauf- leute und Gewerbetreibender, sowie des Schuhhändler- vereins Mannheim, das Verhängen der Schaufenster während des Gottesdienstes an Sonn- und Feiertagen betreffend, wird der Petitionskommission überwiesen.

Der Präsident verliest hierauf folgende an ihn gerichtete Schreiben:

1. des Herrn Ministers des Innern:

Euer Hochwohlgeboren beehre ich mich auf das geschätzte Schreiben vom 17. d. M. ergebenst zu erwidern:

Der am 17. März 1882 zu Caorso geborene italieni- sche Staatsangehörige C e s a r e Z a m b e l l i ist am 19.

März 1906 in Mannheim zugezogen, wo er in Waldhof Wohnung nahm und als Maurer Arbeit fand.

Bei den bezirksamtlichen Erhebungen, welche im An- schluß an die Niederlassungsverhandlung gemacht wur- den, ergab sich aus einer Auskunft der zuständigen kgl. italienischen Präfektur vom 17. April 1906, daß Zam- belli als ein A n a r c h i s t in seinem Heimatlande vorge- merkt ist. Dieser Umstand, der übrigens auch in den im Großherzogtum hierwegen veranlaßten Erhebungen Bestätigung fand, bestimmte das Bezirksamt Mannheim, mit Bericht vom 26. April 1906, die Ausweisung des Anarchisten Cesare Zambelli auf Grund des § 4 des badischen Aufenthaltsgesetzes vom 5. Mai 1870 beim Ministerium des Innern zu beantragen; diesem Antrag ist mit Erlaß des Ministeriums des Innern vom 1. Mai 1906 entsprochen worden, durch welchen auf Grund der angeführten Gesetzesstelle die Ausweisung des Genann- ten aus dem Großherzogtum Baden verfügt wurde.

Nach § 4 des badischen Aufenthaltsgesetzes kann das Ministerium des Innern die Ausweisung solcher Auslän- der verfügen, welche die innere oder äußere Sicherheit des Staates gefährden. Daß diese Voraussetzung bei einem als Anarchisten bekannt gewordenen und als solcher Vor- gemerkten zutrifft, bedarf keiner näheren Ausführung.

Wenn in der Presse die Ausweisung des Zambelli mit seiner Teilnahme an einer am 1. Mai d. J. stattgehabten Mairfeier in Verbindung gebracht wurde, so ergibt sich schon aus den oben angeführten Daten die Unrichtigkeit einer solchen Darstellung.

Indem ich Euer Hochwohlgeboren hiervon ergebenst Kenntnis gebe, glaube ich annehmen zu dürfen, daß hier- durch die Anfrage der Abgeordneten Bedtold und Gen. über die Gründe, welche die Großh. Regierung bewogen haben, den italienischen Arbeiter Cesare Zambelli aus Baden auszuweisen, ihre Erledigung findet.

2. Des Ministeriums des Großh. Hauses und der aus- wärtigen Angelegenheiten, womit an Stelle der auf S. 46 des Eisenbahnbetriebsbudgets abgedruckten Ueber- sicht der Stellenzahl der badischen Beamten bei der Main- Neckarbahn ein neues Verzeichnis mitgeteilt wird.

Ueber die weitere geschäftliche Behandlung des ersten Schreibens soll später Beschluß gefaßt werden; letzteres wird der Budgetkommission überwiesen.

Zu Ziffer a. der Tagesordnung berichtet sodann

Abg. **Duenzer** (natl.): Nachdem der Herr Kollege **Armbruster** in der letzten Sitzung Sie in den äußersten Nordosten unseres badischen Heimatlandes geführt hat, in eine bahnbefähigte Gegend des Nordens, habe ich die Ehre, Sie heute in die mittlere Landschaft unseres badischen Landes zu führen, in die Gegend südlich von Rastatt, ins Hanauerland. Die Orte, um die es sich handelt, sind: Iffezheim, Hügelshausen, Söllingen, Stollhofen. Sie haben zusammen eine Einwohnerzahl von etwas über 4000. Es ist ein rühriges Völkchen. Industrie findet sich verhältnismäßig wenig in der Gegend, nur in Stollhofen ist eine Zigarrenfabrik. Die Bevölkerung lebt in der Hauptsache von Landwirtschaft, betreibt Getreidebau, Tabakbau und Viehzucht. Diese Leute wollen nun ihren Amtsstädten näher gerückt werden; sie wünschen, daß sie ihre Kinder leichter, bequemer und billiger in die Schulen von Rastatt, Bühl oder Kehl schicken können, und sie wünschen vor allem einen leichteren, schnelleren und billigeren Absatz ihrer Waren. Diese Gemeinden haben seit 12 Jahren sich nun bemüht, einen Bahnanschluß zu finden, bisher jedoch vergebens. Sie haben zuerst eine Vollbahn erstrebt, aber alle Gründe, die sie dafür ins Feld zu führen mußten, sind von der Regierung zurückgewiesen worden. Auch ihr Hauptgrund, daß nämlich die Hauptbahn zwischen Rastatt und Offenburg bereits überlastet sei, und daß darum die vorgeschlagene Bahn, als Rheinuferbahn gedacht, eine Entlastung der Hauptbahn herbeiführen werde, wurde von der Groß-Regierung als nicht richtig zurückgewiesen. Als nun auf dem letzten Landtag die Regierung endlich erklärte, daß, wenn die beteiligten Gemeinden zur Erstellung einer Nebenbahn sich bereit finden wollten, die Regierung unter Einhaltung der bisher bestehenden Grundzüge zur Subventionierung einer solchen Bahn bereit sein würde, da gaben sich die Gemeinden, die nichts als eben eine Bahn wünschen, damit zufrieden: es wurde eine Vereinbarung getroffen, wonach die Regierung einen namhaften Zuschuß gewähren solle, und so entstand nun der Gesetzentwurf, der uns heute zur Beratung vorliegt.

Dieser Gesetzentwurf sieht nun eine schmalspurige Nebenbahn vor von Rastatt über die vorhin genannten Orte, Iffezheim, Hügelshausen, Söllingen und Stollhofen, nach Schwarzach, einer Station an der Nebenbahn Bühl-Kehl. Die Bahn bekommt eine Länge von 19½ Kilometer, der Kostenboranschlag ist auf 1 134 000 M. berechnet. Nun muß ich Ihnen ja sagen: Ihre Kommission ist keine große Freundin von Privatbahnen und sie hätte es viel lieber gesehen, wenn der Staat den Bau der Bahn in die Hand genommen hätte; denn diese Privatgesellschaften denken immer in erster und letzter Linie an ihren eigenen Vorteil (Abg. **Gichhorn**: Sehr richtig!); sie ziehen die Bedürfnisse der Gemeinden sehr wenig in Betracht und berücksichtigen dieselben jedenfalls nur soweit, als dieselben ihrem Vorteil nicht entgegenstehen. Außerdem läßt es sich in der Tat nicht leugnen, daß diese Privatgesellschaften, bevor sie an den Bau einer Bahn gehen, derartige horrenden Bedingungen stellen, daß man sich wundern muß: In unserem Fall mußten die beteiligten Gemeinden sämtliches Gelände unentgeltlich abtreten, und außerdem einen haren Beitrag von 100 000 M. geben, von dem Kreis erwartet man einen Zuschuß von 10 000 M., der Staat soll 20 000 M. pro Kilometer geben, d. h. auf 19½ Kilometer 390 000 Mark, und für den Rest des Baukapitals, der nun von der Privatgesellschaft aufgebracht werden soll, verlangt diese Gesellschaft auch noch eine 4½prozentige Zinsgarantie auf 10 Jahre hinaus, welche zu übernehmen die Stadt Rastatt freundlich genug war. Dazu kommt, daß für den Erwerb des Geländes und der Gebäude eine Befreiung von der Verkehrssteuer eintreten soll, ferner, daß die

ganze Bahnanlage frei sein soll von Grund-, Käufer- und Gewerbesteuer, sowie von den betreffenden Gemeindeumlagen, und endlich, daß der Staat den Staatsbahnhof in Rastatt für die neue Linie zum Betrieb unentgeltlich zur Verfügung stellt, und daß der Abfertigungsdienst von seinem Personal unentgeltlich vorgenommen werden soll. Bei solchen Bedingungen ist es allerdings keine Kunst, eine Bahn zu bauen, da ist ja keine Spur von einem Risiko mehr vorhanden, und ich habe mich in der Tat gefragt, warum es nicht schon dahin gekommen ist, daß Herren aus diesem hohen Hause sich zu einer Privatbahngesellschaft zusammengeschlossen haben (Geierkeit), um die Hand auf ein solch sicheres Objekt zu legen.

Nun fragt man sich, warum will die Regierung bei solch günstigen Bedingungen den Bau der Bahn nicht selbst in die Hand nehmen? Sie weigert sich heute, wie seit 12 Jahren, und zwar nicht bloß darum, weil eine sehr niedere Rentabilität (nach ihrer eigenen Berechnung, nicht bloß nach der Berechnung der betreffenden Privatgesellschaft) in Aussicht steht, sondern auch darum, weil diese neue Linie als eine Art Ergänzungslinie der Linie Bühl-Kehl zu betrachten ist, welche bereits in der Hand einer Privatgesellschaft sich befindet. Die Regierung folgt, wenn wir auf dieser kurzen Strecke eine Bahn bauen und sie betreiben wollten, so würde der Betrieb unendlich viel teurer und kostspieliger sein, als wenn der Betrieb in die Hand der Privatgesellschaft gelegt wird, die die übrigen Linien schon in der Hand hat. Hier kommen wir auf den einen Haupt- und Grundfehler, der der ganzen Sache zugrunde liegt, nämlich darauf, daß man feinerzeit die Bahn Bühl-Kehl nicht von Staatswegen gebaut hat (Sehr richtig!). Wäre dieser Fehler damals nicht gemacht worden, dann würde heute vernünftigerweise kein Mensch daran denken können, diese Bahnlinie nun in die Hand einer Privatgesellschaft legen zu wollen. Aber nachdem nun einmal die Dinge so liegen, daß die Straßburger Straßenbahngesellschaft diese ganze Linie in Betrieb hat, muß allerdings zugestanden werden, daß der Betrieb der neuen Ergänzungslinie in der Hand dieser selben Privatgesellschaft ein billiger und niedriger sein wird.

Ich muß noch hervorheben, daß noch ein anderes Projekt hervorgetreten ist, ein Projekt, daß man von Lichtenau-Ulm nach Greffern, und von Greffern nach Südsüd, nach Stollhofen und von da nach Rastatt bauen soll. Dieses Projekt ist von allen einschlägigen Instanzen, sowohl vom dem Eisenbahnkomitee in Rastatt, als auch von der Straßenbahngesellschaft in Straßburg, wie auch von der Regierung zurückgewiesen worden (Abg. **Sänger**: Leider!), und zwar erstens darum, weil diese neue Linie einen großen Umweg beschreibt, eine viel größere Bahnstrecke in Aussicht nimmt, u. zweitens, weil nach der Erklärung der Regierung auch die Verkehrsverhältnisse hier schlechter seien als bei dem andern Projekt. So liegt also nur dieses eine Projekt vor, das die Einmündung der Bahn in Schwarzach vorsieht, von wo aus eine leichte Verbindung einerseits nach Bühl, und andererseits nach Kehl-Straßburg möglich ist, und Ihre Kommission stellt sich nun auf den Boden der gegebenen Tatsachen. Ihre Kommission sagt: Ich sehr wir wünschen möchten, daß der Staat gebaut hätte, wollen wir nun aber doch das Mögliche und das Erreichbare erstreben. Indem wir für den vorliegenden Gesetzentwurf eintreten, haben wir ja eine Vollbahn nicht für ewige Zeiten ausgeschlossen (Zurufe: Doch!). Wir stellen uns auf den Boden, daß wir uns sagen: diese Gemeinden erstreben seit 12 Jahren mit allen Mitteln, die ihnen zu Gebot stehen, eine Bahn. Jetzt endlich ist ihnen die Erfüllung ihres Wunsches möglich, und, wenn wir jetzt den Gedanken einer Vollbahn wieder hervorheben wollten, so hieße das nichts anderes, als diesen armen Gemeinden die Erfüllung ihres heißesten Wunsches wie-

derum unmöglich machen. Ihre Kommission beantragt deshalb, Sie möchten dem Gesetzentwurf der Regierung, der uns vorliegt, Ihre Zustimmung erteilen.

Zu Beginn der Rede des Abg. Quenzer hat Vizepräsident Zehnter das Präsidium übernommen.

Bei der nun folgenden Diskussion über den Antrag der Kommission und gleichzeitig über den in der letzten Sitzung eingebrachten Abänderungsantrag der Abgg. Bechtold und Gen., den der Vizepräsident verliest, (i. Amtliche Berichte S. 1548), bemerken:

Abg. Franz (natl.): Sehr erfreut sind die Bewohner von Iffezheim, Hügelshaus, Söllingen, Stollhofen gerade nicht über die Lokalbahn; aber immerhin sind sie froh, daß sie endlich in den Besitz einer Bahnverbindung mit ihrer Amtstadt kommen sollen. Es wäre ja zu wünschen gewesen, daß eine Vollbahn gebaut und in Staatsbetrieb übernommen worden wäre. Allein, da auch bei den jetzigen Vertretern der Großh. Regierung keine Aussicht vorhanden ist, eine Vollbahn zu bekommen, so entschloß man sich eben, da die Gemeinden schon über 30 Jahre lang um eine Bahn petitionierten, zu einer Lokalbahn — welche immerhin besser ist, als wie gar keine Bahn!

Diese Lokalbahn ist imstande, den Personenverkehr zu bewältigen; auch die landwirtschaftlichen Erzeugnisse können auf dieser Bahn verfrachtet werden. Die Gemeinden von Schwarzach bis Kastatt treiben zum größten Teile Ackerbau, aber auch den Bau von Handelsgewächsen; so werden, hauptsächlich in Iffezheim, Kraut, Blumentohl und Spargeln gepflanzt; auch Tabak wird in allen diesen Orten angepflanzt. Alle diese Erzeugnisse mußten bis jetzt mit Fuhrwerken oft drei bis vier Stunden weit zur Bahn gebracht werden. Die Landleute mußten sich dazu entschließen, damit sie überhaupt ihre landwirtschaftlichen Erzeugnisse losbringen konnten. Hierdurch ging den Landleuten nicht nur viel Zeit verloren, sondern der Transport war auch mit erheblichen finanziellen Opfern verknüpft. Diesem Umstand wird abgeholfen, wenn eine Bahn vorhanden sein wird, auf der die Güter am Orte selbst verladen werden können.

Auch mit ihren Marktprodukten haben die Leute es bequemer, wenn sie dieselben auf der Bahn mitnehmen können. Bisher mußten diese kleinen Erzeugnisse ebenfalls mit Fuhrwerk auf den Markt gebracht werden, weil der Weg zum Gehen eben viel zu weit war. In Kastatt ist wöchentlich dreimal Wochenmarkt, und zweimal im Jahre Jahrmarkt; außerdem finden jeden Monat ein Viehmarkt und jeden Donnerstag Schweinemärkte statt, welche sehr stark befahren sind: so wurden im Jahre 1903: 3969 Käufer- und 39 405 Milchschweine abgesetzt, 1904: 3609 Käufer- und 36 489 Milchschweine; 1905: 3581 Käufer- und 30 695 Milchschweine. Ebenso sind die Viehmärkte sehr bedeutend besucht: 1903: 2322 Stück Großvieh und 818 Stück Kleinvieh; 1904: 2678 Stück Großvieh und 857 Stück Kleinvieh; 1905: 2894 Stück Großvieh und 1904 Stück Kleinvieh.

Sie sehen aus diesen Zahlen, wie bedeutend für die Landwirtschaft die Märkte in Kastatt sind. Hier müssen aber bei schlechtem Wetter die Leute ihr Vieh zu Hause lassen, oder, wenn sie es an Händler verkaufen, müssen sie es stehen lassen, weil der Weg oft zu schlecht ist, um es transportieren zu können.

Ferner wird in Kastatt eine landwirtschaftliche Winterschule errichtet werden. Es werden jedenfalls viele Eltern ihre Söhne in diese Schule schicken, ebenso auch in das Gymnasium oder in die Gewerbeschule,

wenn Gelegenheit ist, daß die Schüler abends wieder mit der Bahn nach Hause zurückkehren können. Welchen Vorteil diese landwirtschaftliche Winterschule für die jungen Landwirte haben wird, das wurde ja bei der Landwirtschaftsdebatte genügend besprochen; daß eine solche Schule gerade aus dieser Gegend, in welcher hauptsächlich Landwirtschaft betrieben wird, stark wird besucht werden, ist außer allem Zweifel.

Daß diese Orte in der Bevölkerungszahl mehr zurück wie vorwärts geschritten sind, das ist einzig und allein dem Umstande zuzuschreiben, daß die jungen Leute eben auswandern mußten, um in der Stadt ihren Verdienst zu suchen. Wenn eine Bahn vorhanden ist, wenn sie morgens mit dieser Bahn in die Stadt fahren, dort Arbeit und Verdienst finden, und abends mit der Bahn wieder zurückkehren können, so werden sie viel eher in ihrem Orte wohnen bleiben, zumal sie noch den weiteren Vorteil haben, abends öfter noch manche Stunde in der Landwirtschaft mithelfen zu können. Ich habe kürzlich in Hügelshaus erfahren, daß von dort Männer morgens nach Baden oder Kastatt in Arbeit gehen, was zwei bis drei Wegstunden ausmacht, und abends auf diesem Wege wieder zurückkehren; es muß doch wirklich Mangel an Arbeit vorhanden sein, wenn ein Mann dieses Opfer nicht scheut. Mit der Zeit wird sich aber, wenn die Bahn läuft, jedenfalls an diesen Orten auch Industrie ansiedeln, so daß die Leute dann auch am Orte selbst ihre Beschäftigung finden können.

Daß diese Leute alle sich nach einer Bahn sehnen, ist ganz selbstverständlich, aber auch für die Stadt Kastatt ist diese Bahn von großer Wichtigkeit, besonders für die dortige Industrie. Es hat sich nämlich seit der Entfestigung eine ganz namhafte Industrie in Kastatt angesiedelt; ich will hier nur die Waggonfabrik nennen, die heute schon über 500 Arbeiter beschäftigt; ferner sind zwei große Herdfabriken da, drei große Brauereien, eine Backmüllfabrik, eine Eisengießerei, Zigarrenfabriken und noch sonstige Etablissements. In diesen Etablissements finden die Leute das ganze Jahr über Beschäftigung. Die Stadt Kastatt bringt auch große Opfer für diese Bahn, der Herr Berichterstatter hat vorher schon angeführt, denn außer 56 000 M. in Geld und freiem Gelände mußten wir eine Zinsgarantie von 4½ Prozent übernehmen. Das ist eine große Anforderung, wenn man bedenkt, daß die Bahn Kehl—Bühl jahrelang kaum über 2 Prozent rentiert hat; nur im Jahre 1903 hat sie, glaube ich, über 4 Prozent getragen.

Aber auch die Gemeinden bringen Opfer. So hat die Gemeinde Iffezheim mit 1866 Einwohnern 12 000 M. an Geld und für 33 900 M. Gelände zugesagt; Hügelshaus mit 1007 Einwohnern 15 000 M. an Geld und für 20 000 M. Gelände; Söllingen mit 569 Einwohnern gibt 7000 M. in Geld und 20 500 M. in Gelände, und Stollhofen mit 1027 Einwohnern 10 000 M. in Geld und 20 800 M. in Gelände. Schwarzach — welches schon im Besitz einer Bahn ist und bei Errichtung der Bahn Kehl—Bühl schon bedeutende Mittel zur Verfügung stellte — stellt heute wieder für 2400 M. Gelände. Sie sehen aus diesen Zahlen, daß die Gemeinden ein großes Interesse an der Bahn haben, sonst würden sie solch große Opfer nicht bringen. Aber auch der Kreis hat einen Beitrag von 10 000 M. bewilligt.

Was die Petition von Lichtenau und Greffern anbelangt, so kann ich Ihnen schon mitteilen, daß die Gemeinden Stollhofen und Söllingen erklärt haben, daß sie ihre Beiträge zurückziehen, wenn ihnen zugemutet werden sollte, daß sie nach Lichtenau auf einem Umweg über Greffern und dann von Lichtenau wieder zurück nach Schwarzach fahren sollen, um in ihre Amtstadt Bühl

zu kommen. Die Gemeinde Stollhofen hat nur 2 Kilometer bis an den Bahnhof Schwarzach. Die Bewohner müßten einen Umweg von 6 bis 8 Kilometer machen, wenn sie über Lichtenau fahren müßten. Das wäre nicht allein Zeitverlust, sondern das Fahrgehalt würde auch bedeutend mehr kosten.

Was dann die Gemeinde Greffern anbelangt, so kann diese ja durch eine Zweigbahn von Schwarzach nach Greffern angeschlossen werden. Wenn die Rheinregulierung einmal fertig ist, wird in Greffern jedenfalls ein Stichkanal gebaut und dieser würde der Bahn schon ordentlich Güter zuführen; es liegt dann im Interesse der Straßburger Straßenbahngesellschaft, diese Zweigbahn zu bauen.

Was den Antrag Bechtold und Gen. betrifft, will ich jetzt schon mitteilen, daß die Gemeinden schon über 30 Jahre um die Vollbahn petitioniert haben und immer abschlägig beschieden wurden. Wenn aber die Gr. Regierung heute auf den Antrag erklärt, daß sie bereit ist, eine Vollbahn zu bauen und in Staatsbetrieb zu übernehmen, so können wir das nur mit allergrößter Freude begrüßen. Sollte aber das Gegenteil der Fall sein und die Gröhh. Regierung auf ihrem ablehnenden Standpunkt stehen bleiben, so möchte ich das Hohe Haus bitten, dem Kommissionsbeschluß zuzustimmen, und die 20 000 M. pro Kilometer zu genehmigen. Diese Gegend hat schon lange genug auf eine Bahn gewartet und möchte nicht noch einmal jahrelang hingezogen werden, bis sie in den Besitz einer Bahn kommt. Daß es den Gemeinden ernst ist, das sehen wir an den Opfern, die dieselben für diese Bahn bringen. Daß einmal eine normalspurige Bahn dieser Gegend gebaut wird, davon bin ich auch überzeugt; aber wann, das wissen die Götter! (Abg. Fr ü h a u f: Die Preußen!). Und wenn eine solche gebaut wird, wird sie zur Entlastung der Hauptbahn gebaut und werden auf ihr nur die durchgehenden Güter- und Schnellzüge befördert. Da haben die Gemeinden auch nichts davon.

Ich möchte daher in erster Reihe bitten: stimmen Sie dem Kommissionsbeschluß zu, dann werden wir bis nächstes Frühjahr in den Besitz der Bahn kommen und dieselbe einweihen können. Der kleine Güter- und Personenverkehr kann auf dieser Bahn leicht bewältigt werden. Sollte aber der Antrag auf Zurückverweisung in die Kommission eine Mehrheit finden, so habe ich auch nichts dagegen.

Abg. Schmidt (Karlsruhe (Zentr.): Wohl selten ist in einem Bezirk ein Gesetzentwurf über eine so lang beherrschte Eisenbahnanlage mit so geteilten Gefühlen aufgenommen worden, wie der vorliegende Entwurf. Seit einem Menschenalter petitionieren insbesondere auch die von mir vertretenen Gemeinden des Bezirkes Nastatt und petitioniert das Ganauerland um eine Vollbahn von Nastatt nach Rehl, und das Hohe Haus hat wiederholt diesen Wunsch als einen berechtigten anerkannt, indem es die Petition empfehlend überwiesen hat. Ich halte das Verlangen einer Vollbahn aus den Gründen, wie sie in früheren Landtagen eingehend dargelegt worden sind, heute noch für berechtigt. Es würde eine solche Vollbahn die Hauptbahn entlasten, sie würde eine kürzere Verbindung mit Straßburg herstellen, sie würde dadurch auch die Konkurrenzfähigkeit unserer badischen Staatsbahn mit der Reichsbahn zu stärken geeignet sein. Statt dieser Vollbahn wird nun den Gemeinden eine Lokalbahn angeboten unter Bedingungen, welche der Herr Berichterstatter in zutreffender Weise dargelegt hat. Die Schmerzen der Lokalbahnen sind ja bekannt, und man weiß, in welcher Weise sie betrieben werden, welche Schattenseiten auch in sozialpolitischer Hinsicht sie aufzuweisen haben. Die Gemeinden sehen auf diese Vorlage mit um so weni-

ger angenehmen Gefühlen, als gleichzeitig die großen Aufwendungen für die Bahnhöfe in den großen Städten gemacht werden; dort bezahlen die großen Städte, die den Nutzen davon haben, keinen Heller, hier aber müssen diese armen Gemeinden ungeheure Opfer bringen, um auch nur diesen dürftigen Notbehelf zu bekommen. Es hat der Herr Berichterstatter und es hat der Herr Abg. Franz Ihnen bereits die Ziffern angegeben, ich brauche sie nicht zu wiederholen.

Trotzdem kann ich es mit meiner Pflicht als Abgeordneter nicht vereinbaren, gegen den Entwurf zu stimmen; ich bedauere ja sehr, daß die Gröhh. Regierung diesen Gemeinden nicht entgegenkommen will durch die Erstellung einer Vollbahn, ich muß mir aber auch das Rehrbild dieser Medaille vorlegen und sagen, wenn ich nun dagegen stimme, wenn ich dafür eintreten würde, daß das Gesetz zurückverwiesen wird, daß die Regierung aufgefordert wird, einen Gesetzentwurf zur Erstellung einer Vollbahn vorzulegen, dann stünden wir wieder gerade so weit, als wir vor Jahr und Tag mit unseren papierernen empfehlenden Ueberweisungen gestanden sind; es würde die Gröhh. Regierung dann eben einfach gar nichts tun und auch ihren Beitrag in der Tasche behalten. Ein Zwangsmittel haben wir ja gegen die Regierung nicht. Ich glaube es also für meine Pflicht halten zu müssen, für diese Bahn zu stimmen, um die wirtschaftliche Entwicklung dieser Gegend nicht noch weiter aufzuhalten. Das Bedürfnis der Bahn für diese Gegend ist durchaus dargetan. Dadurch, daß diese Gegend bisher keine Eisenbahnverbindung hatte, war ihre wirtschaftliche Entwicklung seit Jahrzehnten aufs schwerste gehemmt. Die Landwirtschaft leidet unter der Schwierigkeit ihres Abfahrs; es ist die Entwicklung einer Industrie nicht möglich, die bessere Schulausbildung ist sehr erschwert. Es würde diesen Bedürfnissen der Gegend wenigstens einigermaßen durch eine Lokalbahn entsprochen werden, und es würden die Gemeinden in der Lage sein, wenigstens einigermaßen sich besser als bisher entwickeln zu können. Deshalb glaube ich, daß für stimmen zu sollen. Ich gebe aber die Hoffnung durchaus nicht auf, daß der Staat in nicht allzu fernem Zeit doch noch dazu kommen wird, diese Vollbahn anzulegen; aber ich möchte nicht die wirtschaftliche Entwicklung der Gegend noch weiter auf ein Menschenalter vollständig hintangehen lassen.

Ich möchte nun nur noch ein Wort reden hinsichtlich des Anschlusses. Der naturgemäße Anschluß im Süden ist Schwarzach. Das ergibt die einfache richtige Linie, die es auch ermöglicht, daß der Verkehr aus dieser Gegend nicht nur mit Nastatt, sondern auch mit der Stadt Bühl, welche gerade durch ihre Obstmärkte für die Gegend von Bedeutung ist, gepflegt wird. Sehr bedauert habe ich, daß die Stichbahn an den Rhein abgelehnt worden ist. Vielleicht wird es aber auch da noch dazu kommen, daß hier ein Anschluß an das Wasser erreicht wird, wenn die Rheinrekortion einmal durchgeführt sein wird. Ein solcher Anschluß würde zur wirtschaftlichen Hebung der ganzen Gegend, insbesondere der Stadt Bühl, aber auch des von mir vertretenen Teils des Bezirkes, der von mir vertretenen Gemeinden, außerordentlich förderlich sein. Ich stimme aus den entwickelten Gründen für die Vorlage.

Abg. Schunk (Zentr.): Ich bin der gleichen Ansicht, wie der Herr Berichterstatter und die beiden anderen Vorredner, daß es für die betreffenden Gemeinden vor teilhafter wäre, wenn eine Vollbahn gebaut werden würde, aus den Gründen, die die Herren bereits angeführt haben, und die in den wiederholt an das Hohe Haus gelangten Petitionen zum Ausdruck gekommen sind. Allein unter den jetzigen Verhältnissen würde ich es nicht

verantworten können, für den Antrag der Herren Abgg. Bestold und Gen. zu stimmen. Die Wünsche der Gemeinden, die nun, wie wir gehört haben, nahezu 30 Jahre um die Erbauung dieser Bahn petitionieren, würden dadurch, wenn auch nicht ganz bereitet, so doch jedenfalls auf die lange Bank geschoben werden.

Ueber die Vor- und Nachteile der Vollbahnen zu sprechen, halte ich nicht für notwendig; das hat am vergangenen Mittwoch der Herr Kollege Neuhaus schon in eingehender Weise getan. Die Gemeinden haben große Opfer gebracht; die einzelnen Zuschüsse sind bereits von dem Herrn Berichterstatter und dem Herrn Kollegen Franz vorgetragen worden. Am vergangenen Mittwoch hat der Herr Kollege Neuhaus unter anderem gesagt, eine Gemeinde seines Wahlbezirks müsse pro Kopf der Bevölkerung einen Zuschuß von 30 M. zur Erbauung der Staatsbahn Waldbrunn—Hardheim leisten. Ich habe diese Gemeinde außerordentlich beneidet, denn in einer derartig günstigen Lage befinden sich die für die Linie Nastatt—Schwarzach in Betracht kommenden Gemeinden nicht. Es muß beispielsweise die Gemeinde Hügelsheim einen Beitrag von 35 M. pro Kopf leisten, die Gemeinde Söllingen sogar einen solchen von 48 M., und dafür erhalten diese Gemeinden nicht eine Vollbahn, sondern nur eine schmalspurige Privatbahn.

Wir haben andererseits mit den schmalspurigen Privatbahnen keine günstigen Erfahrungen gemacht. Ich erinnere mich noch lebhaft daran, welcher Jubel seinerzeit in meiner Geburtsgemeinde Ebingen herrschte, als vor 15 Jahren die Privatbahn Mannheim—Ebingen—Heidelberg gebaut wurde. Heute liegen die Verhältnisse ganz anders. Die in Frage kommenden Gemeinden klagen über schlechte Verbindung, über unzureichende Beförderungsverhältnisse usw., und die Klagen wollen gar nicht verstummen. Die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft hat trotz wiederholter Vorstellungen nur kleine Verbesserungen in ihrem Betriebe getroffen aus dem einfachen Grunde, weil sie alle ihre Einrichtungen unter dem Gesichtspunkt der größeren Rentabilität beurteilt. Wenn man, um von Heidelberg nach Ebingen zu kommen, für einen Weg von 7 Kilometern drei Viertel Stunden an Zeit zur Beförderung gebraucht, dann kann man diese Beförderungsgelegenheit nicht mehr modern nennen. Aber trotz der Mängel, die den Privatbahnen anhaften, möchte ich doch für die Erbauung der Bahn Nastatt—Schwarzach als Schmalspurbahn stimmen aus denselben Gründen, wie der Herr Kollege Schmidt. Ich stehe eben auf dem Standpunkt, lieber etwas als gar nichts.

Nun komme ich zur Rentabilität der Bahn. Der Herr Kollege Franz hat, wenn ich ihn richtig verstanden habe, erklärt, die Bahn Bühl—Kehl habe jahrelang kaum 2 Prozent Rente abgeworfen, und habe es nur einmal auf 4 Prozent gebracht. Ich glaube, das stimmt nicht ganz genau; denn in der Begründung zum Regierungsentwurf steht ausdrücklich, daß die Rente 1901/02 2,61 Prozent betragen habe, im folgenden Jahre 2,74, dann 4,23 und dann 1904/05 3,76 Prozent (Abg. Franz: Im Anfang habe ich gesagt!). Die Straßenbahngesellschaft hat einen Ueberschuß von 7300 M. berechnet, das sind 1,44 Prozent oder 370 M. pro Kilometer. Ich glaube, dieser Ueberschuß ist außerordentlich gering bemessen, wenn man bedenkt, daß die Strecke Bühl—Kehl im Jahre 1904 einen Ueberschuß von 51 700 M., pro Kilometer 1325 M., also nahezu 3½mal so viel gebracht hat, als die Linie Nastatt—Schwarzach nach der Berechnung der Gesellschaft bringen wird. Es ist der Berechnung das Ergebnis der Strecke Kehl—Ottenheim—Offenburg zugrunde gelegt. Das ist mir nicht

recht verständlich, ich sehe nicht ein, weshalb man nicht die Strecke Bühl—Kehl zugrunde legen kann; denn man wird zugeben müssen, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse der Linie Bühl—Kehl ungefähr dieselben sind, wie auf der Linie Nastatt—Schwarzach. Die Gesellschaft sagt allerdings, und das ist auch im Regierungsentwurf erwähnt, daß der Verkehr auf dem südlichen Teile wegen der Nähe Straßburgs und des Hafens von Kehl sehr entwickelt sei. Das gebe ich ja ohne weiteres zu, aber das selbe trifft doch auch zu für die Strecke Kehl—Offenburg. Ich meine deshalb, es wäre zweckmäßiger gewesen, dieser Berechnung die Ergebnisse der Straßenbahn Bühl—Kehl zugrunde zu legen, und dann wäre man wahrscheinlich zu einem anderen Resultate gekommen.

Die Stadt Nastatt hat eine 4½prozentige Zinsgarantie übernommen. Wenn der Betriebsüberschuß nur 7300 M. betragen würde, dann würde Nastatt in eine böse Zwischmühle geraten, denn es müßte, da es die Zinsgarantie von 4½ Prozent übernommen hat, jährlich ungefähr 14 000 M. und in 10 Jahren 140 000 M. zuschießen, das wäre mit den 86 000 M., die es bereits bezahlt hat, 226 000 M., und es hätte damit die Ausführung des Projektes sehr teuer erkauft. Allein ich meine, die Rentabilitätsberechnung, wie sie hier zugrunde gelegt ist, stimmt nicht, und ich möchte nur wünschen, daß Nastatt besser dabei wegstommt, als es den Anschein hat, und als die Gesellschaft hier ausgerechnet hat.

Nun komme ich zu dem anderen Punkt, den die beiden Herren Vorredner schon erwähnt haben, nämlich zu dem Projekt, zu dem eine Petition vorliegt von der Gemeinde Greffern. Ich glaube, früher hat auch die Gemeinde Lichtenau darum petitioniert, die Bahn in Lichtenau abzweigen zu lassen und sie über Greffern nach Schwarzach zu führen, anstatt sie in Schwarzach einmünden zu lassen. Der Herr Abg. Sängler hat „leider“ vorhin dazwischen gerufen, als der Herr Berichterstatter darüber sprach, das Projekt sei von allen beteiligten Kreisen abgelehnt worden. Soweit Greffern in Frage kommt, muß ich auch „leider“ sagen; allein das wird nicht hindern, darauf hinzuweisen, daß ich die Ausführung dieses Projektes nicht für zweckmäßig gehalten hätte, denn dadurch würde eine Verlängerung der Strecke um 7½ Kilometer und eine Erhöhung der Fahrdauer und des Fahrpreises eingetreten sein. Wie mir mitgeteilt worden ist, legt Greffern nicht so sehr Wert darauf, diese Bahn zu erhalten, als es wünscht, überhaupt eine Bahn zu bekommen. Es ist in der neuesten Zeit, was ja auch der Herr Abg. Schmidt erwähnt hat, das Projekt einer Stichbahn von Schwarzach nach Greffern aufgetaucht. Diese Strecke hat allerdings zur Voraussetzung, daß in Greffern ein kleiner Hafen angelegt wird, wenn auch nicht gerade in sehr ausgedehntem Umfang. Eine natürliche Anlagestelle ist ja in Greffern bereits vorhanden. Im Sommer steht in Greffern der Umschlagverkehr in großer Blüte, und es ist auch das Gelände bereits vorhanden, um einen kleinen Hafen anzulegen. Das kostet natürlich Geld.

Ich bin zwar der Ueberzeugung, daß man mir entgegenhalten wird, die Erörterung dieser Frage gehöre unter das Kapitel des Wasser- und Straßenbaues. Das ist im großen und ganzen richtig; ich bin aber der Ansicht, daß die Erbauung einer Stichbahn von Schwarzach nach Greffern und die künstliche Anlegung eines Hafens in Greffern in unmittelbarem Zusammenhang stehen. Der Hafen, der in Greffern angelegt werden könnte, wird für das ganze Mittelland von großem Vorteil sein, und zwar sowohl für die Gemeinden im Bezirk Bühl und Achern, als auch teilweise für die Gemeinden in den Amtsbezirken Kehl, Nastatt und Baden. Ich will hoffen, daß, wenn

die Finanzverhältnisse in unserem Lande sich bessern, die Groß-Regierung auch dem Gedanken näher treten wird, eine kleine Hafenanlage in der Nähe von Greffern zu machen, dann wird hoffentlich auch der Wunsch der Gemeinde Greffern, möglichst bald eine Bahn zu bekommen, in Erfüllung gehen.

Abg. Sängler (natl.): Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf können sich die Gemeinden des Hanauerlandes natürlich nicht befreunden, weil sie befürchten müssen, daß durch die weitere Erstellung einer Lokalbahn, einer schmalspurigen Bahn von Kastatt nach Schwarzach unsere langjährigen Wünsche auf Erstellung einer Vollbahn in unabsehbare Ferne gerückt werden, wenn ich auch nicht der Meinung bin, vielleicht auf „ewige Zeiten“, wie der Herr Berichterstatter. Aber jedenfalls würde es noch länger dauern, als es jetzt schon den Anschein hat, wenn jetzt noch diese Lokalbahn gebaut würde.

Es ist ein sonderbarer Zufall, daß auf dem Landtag im Jahre 1902 das Bahnprojekt Gardheim—Walldürn auch unmittelbar vor der Petition, die sich um die Bahn Kastatt—Rehl bemühte, zur Verhandlung kam. Damals aber wurde das Projekt Gardheim—Walldürn einstimmig der Regierung nur zur Kenntnisnahme überwiesen. Der Kommissionsantrag aber, betreffend die Bahn Kastatt—Rehl, wurde seinerzeit von dem Hohen Hause abgelehnt und mit großer Majorität wurde beschlossen, die Petition dieser Gemeinden der Regierung empfehlen zu überweisen. In den wenigen Jahren ist nun eine große Umstimmung eingetreten. Man hat den Gemeinden Gardheim—Walldürn die Vollbahn gegeben, und wir sollen, trotzdem damals unsere Wünsche empfehlen überwiegen wurden, mit einer Lokalbahn zufrieden sein? (Abg. Fröhau: Sehr gut!). Mein Freund Franz hat damals die Hanauer fleißige, sparsame, ich glaube sogar, regierungstreue (Geiterkeit), brave Leute genannt. Ja, die Hanauer werden allmählich denken, bei ihnen gilt das Sprichwort: Brabe Kinder kriegen nichts!

Auch der Herr Kollege Fröhau hat bei den damaligen Verhandlungen von dem schönen Garten gesprochen, der zwischen Kastatt und Rehl liegt. Und sollen jetzt die Leute, die in diesem schönen Garten arbeiten und dort wohnen dürfen, zur Strafe, weil sie diese schöne Gegend ihre Heimat nennen, immer und immer noch nicht die längst gewünschte Vollbahn erhalten? Man hat damals schon gesagt, die Lokalbahn genüge dem lokalen Bedürfnis. Ganz gewiß! Aber erstens nur in denjenigen Orten, durch welche sie eben führt, und wir haben noch viele, viele Orte, die keine Bahnverbindung haben. Aber auch im Interesse des allgemeinen Verkehrs müßte die Vollbahn erstellt werden. Wenn man die Eisenbahnkarte betrachtet, sieht man, wie zwischen Frankfurt und Karlsruhe vier, fünf Bahnlinien führen — ich glaube, hier münden aus dem Norden etwa fünf Bahnlinien ein, von hier bis Kastatt sind es immerhin noch zwei. Aber dann zwischen Kastatt und Appenweier oder Offenburg ist es nur eine Linie, die den Verkehr bewältigen muß. Es wird ja früher oder später, wenn es jetzt auch nicht geschehen sollte — ich bin zwar der Meinung, wir sollten heute dem auf Erstellung einer Vollbahn gerichteten Antrage zustimmen (Sehr richtig!) —, sich unbedingt die Notwendigkeit herausstellen, eine weitere Linie zu bauen (Sehr richtig!). Terrainschwierigkeiten sind ja keine besonders große vorhanden in der schönen Rheinebene, auch keine Ueberbrückungen, die viel Geld kosten, und ich meine, die großen Bahnhöfe, die überall jetzt in den großen Städten gebaut werden sollen, sind doch jedenfalls nur deshalb nötig geworden, weil sich der Verkehr riesig gesteigert hat. Man spricht ja von einer Verkehrs-

steigerung von hundert und mehr Prozent, und wenn die großen Bahnhöfe nötig sind, dann werden auch weitere Gleislinien notwendig werden, um den Verkehr zu bewältigen (Abg. Fröhau: Sehr richtig!).

Ein wie großes Interesse die Hanauer Orte an der Erstellung einer Vollbahn haben, können Sie vielleicht schon daraus ersehen, daß die Gemeinden Ling und Bodersweier z. B. seit Jahren als bescheidenen Erbschafts einen Automobilverkehr eingerichtet haben. Sie setzen dabei viel Geld zu, sie bringen große finanzielle Opfer. Sie sehen weiter, daß auch südlich der Linie Appenweier die Orte Sand, Willstätt und Regelsbühl großen Wert auf die Erstellung einer Bahn legen; denn die Gemeinde Willstätt hat ja in einer jüngst eingegangenen Petition 50 000 M. angeboten, wenn an der neu zu erstellenden Linie Rehl—Offenburg nur in der Nähe ihres Ortes ein Bahnhof errichtet wird.

Wenn wenigstens die Wünsche Lichtenaus berücksichtigt worden wären, dann hätte ich mich vielleicht bewegen lassen, für den Kommissionsantrag zu stimmen. Ich bin da anderer Ansicht, als der Herr Kollege Schmidt und der Herr Kollege Schmidt. Gewiß, ich begreife, daß die Gemeinden in ihre Amtsstadt Bühl nicht über Lichtenau fahren wollen. Aber diese Lokalbahn wird doch nicht gebaut, wenn sie überhaupt gebaut wird, damit die beteiligten Gemeinden zunächst in ihre Amtsstadt kommen. Es kommen da doch gewiß ganz andere Interessen noch in Frage! Wir haben dort im unteren Hanauerland ein großes Interesse daran, daß der Hafen in Greffern ausgebaut wird, und daß die Kohlenverförmung, die Kunstförmigerförmung usw. der dortigen Gegend leichter gemacht wird, als es bis jetzt schon geschieht, und ich meine, wenn es für die Töler, für das Adertal und für das Bühlertal, seinerzeit recht war, daß man dort normalspurige Bahnen erbaut hat, so müßte es für die schöne Rheinebene mindestens billiger sein. Ich möchte deshalb im Gegensatz zu meinen Vorrednern bitten, dem Antrag auf Zurückverweisung an die Kommission zuzustimmen!

Zur Begründung des eingebrachten sozialdemokratischen Änderungsantrags erhält das Wort

Abg. Horst (Soz.): Nach den Ausführungen, die bis jetzt in diesem Hohen Hause gemacht worden sind bezüglich der Erbauung der Bahn Kastatt—Schwarzach, war anzunehmen, daß das Haus diese Gesetzesvorlage ablehnen werde, weil doch alle Herren, die bis jetzt zur Sache gesprochen haben, es entschieden ablehnen, daß in dieser Weise die Bahn gebaut werden solle. Es wurde auch schon hervorgehoben, daß selbst die Bevölkerung der in Frage kommenden Orte nicht so recht damit zufrieden ist, daß die Bahn von der Lokalbahn-Gesellschaft und nicht als Normalspurbahn gebaut werden soll.

Wenn wir die Geschichte dieser Bahn selbst betrachten, so haben die beteiligten Gemeinden schon seit einer Reihe von Jahren um eine Normalspurbahn petitioniert. Auch dieses Hohe Haus hat, nachdem es einmal über diese Angelegenheit zur Tagesordnung übergegangen ist, doch ein späteres Mal für empfehlende Ueberweisung gestimmt. Es hat sich auch damals eine große Debatte an diese Frage geknüpft, und es wurde auch dabei schon prinzipiell hervorgehoben, daß eben unter allen Umständen auch die kleinen Bahnen als Normalspurbahnen gebaut werden sollten, daß man die Privatgesellschaften so viel als möglich ausschließen sollte.

Wie steht es nun, wenn diese Nebenbahnen von den Privatbahngesellschaften gebaut werden? Wir haben hier in diesem Hause schon gehört und auch in der Kommission für Straßen und Eisenbahnen ist es

schon herborgehoben worden, daß die Bevölkerung mit verschiedenen Bahnen, die von solchen Gesellschaften erbaut sind, nicht zufrieden ist, daß die Erzeugnisse der betreffenden Gegend doch nicht in der Weise transportiert werden können, wie es nun einmal notwendig wäre. Kohlen, Äpfel, Gemüse z. B., muß doch, wenn es mit der Hauptbahn kommt, umgeladen werden und erleidet dadurch einen sehr großen Schaden. Es ist auch bekannt geworden, daß z. B. ein Sägewerksbesitzer sich Langholz bestellte. Das Langholz kam mit der Hauptbahn an und wurde nach der Schmalspurbahn verladen, und da für diese das Holz zu lang war, hat man es einfach in der Mitte durchgesägt (Steuerfreiheit).

Ich glaube, das sind zweifellos Nachteile dieser Schmalspurbahnen, und schon aus diesem Grunde sollte man dazu übergehen, die Lokalbahnen, so wie sie jetzt noch mitunter zur Ausführung gelangen, unter allen Umständen abzulehnen.

Unser Antrag verlangt, daß der Gesetzentwurf, wie er jetzt vorliegt, an die Kommission wieder zurückverwiesen werden soll. Die Regierung wäre dann angehalten, einen neuen Gesetzentwurf vorzulegen und die Kommission hätte zu bestimmen, daß der jetzige Gesetzentwurf als erledigt zu erklären sei. Wir kommen zu diesem Antrage, weil es mit unserer Tätigkeit als Volksvertreter nicht vereinbar können, daß die Aktionäre von Privatgesellschaften in solcher Weise, wie es hier geschieht und wie es drastisch von dem Herrn Kollegen Quenzer hervorgehoben worden ist, subventioniert werden. Es ist eine Ungeheuerlichkeit, wenn Hunderttausende dieser Gesellschaft einfach hingeworfen werden. Merkt dann später der Staat, daß es angezeigt wäre, eine Staatsbahn an der Stelle zu bauen, so muß er das Terrain mit den Mitteln des Staatsfiskus wieder teuer zurückkaufen.

Es wurde von verschiedenen Seiten schon herborgehoben, daß wir keine Freude an dieser Bahn haben können. Ich meine, wenn einmal dies hier zum Ausdruck kommt, sollte man auch für den Antrag, der unsererseits gestellt ist, eintreten, damit dasjenige gemacht werden kann, was als notwendig erkannt ist. Wenn kein Mensch eine Freude an der Erstellung einer solchen Bahn hat, und wenn auch die Leute nicht befriedigt sein können, so sollte man unter allen Umständen den vorliegenden Gesetzentwurf aufgeben und die Regierung ersuchen, das zu tun, was schon mehrfach von dem Hohen Hause und von der Kommission verlangt worden ist.

Es wurde auch von dem Abg. Schmidt herborgehoben, daß wir kein Zwangsmittel hätten gegenüber der Regierung; aber ich meine, wenn der Wille des Hauses so einheitlich zum Ausdruck kommt, dann muß doch die Regierung endlich nachgeben.

Es wurde ferner in den letzten Tagen in der Budgetkommission darüber verhandelt, daß die Regierung angehalten werden sollte, so und so viele Millionen für kleine Bahnen auszugeben. Wir Sozialdemokraten stehen auf dem Standpunkt, daß dies notwendig ist. Wenn die Hauptbahn besser rentieren soll, so ist es nötig, daß überall Nebenlinien erbaut werden. Das muß der Staat unter allen Umständen in die Hand nehmen, und deshalb wollen wir nicht, daß eine Privatgesellschaft von den Gemeinden und vom Staat mit so hohen Mitteln subventioniert werde, sondern daß die Regierung selbst in Verbindung mit den Gemeinden die Bahn baut.

Wir sind unter allen Umständen gegen den Gesetzentwurf. Auch wir sind dafür, daß eine bessere Verbindung und ein besserer Absatz für die Waren für jene Gegend geschaffen werde. Aber so wie die Sache

in dem Entwurf geplant ist, würde sie zum Nachteil der Gemeinden ausfallen und das müssen wir unter allen Umständen ablehnen. Wir verlangen daher, daß der Gesetzentwurf wieder an die Kommission zurückverwiesen wird. Ich hoffe, daß die Herren, die sich mit dem Gesetzentwurf nicht einverstanden erklärten, nun auch für unseren Antrag stimmen werden.

Abg. Dr. **Weygoldt** (natl.): Wenn davon gesprochen wird, die Sache sei an die Kommission zurückzuverweisen, so möchte ich nur mitteilen, daß wir die Frage schon eingehend beraten haben. Es ist auch in der Kommission schon der Antrag gestellt worden, daß der Gesetzentwurf abzulehnen und eine Vollbahn anzustreben sei. Gegen diesen Antrag sind in der Kommission selbst im wesentlichen folgende vier Gesichtspunkte geltend gemacht worden:

1. Wenn der Gesetzentwurf abgelehnt und dem Antrag zugestimmt wird, dann kann der Natur der Sache nach in laufenden Landtag überhaupt nichts mehr in der Sache geschehen. Es ist auch zweifelhaft, ob im nächsten und übernächsten Landtag etwas geschehen kann. Gestraft sind dann nur die Gemeinden, die ihre Bahn erstreben und sie dann vielleicht zehn Jahre lang nicht erhalten.

2. Werfen wir einen Blick auf die badische Landkarte, so finden wir, daß die Rheinebene — die untere mehr als die obere — mit Bahnen im allgemeinen wohl versorgt ist, daß aber namentlich der Schwarzwald und der Odenwald weite Strecken zeigt, die ganz vom Verkehr abgeschlossen sind. Es ist nun zuerst dafür zu sorgen, daß einmal auch diese Stiefkinder berücksichtigt werden (Abg. Dr. **Schofer**: Sehr gut!). Wenn wir nun eine solche Bahn bauen — und es handelt sich nicht bloß um eine Vollbahn von Rastatt nach Schwarzach, sondern um eine solche bis Nehl hinauf —, wenn wir hier eine Vollbahn einschleiben, die so und so viele Millionen kostet, so nehmen wir den Leuten ihre Hoffnung, die doch eine besondere Berechtigung haben.

3. Ich mache darauf aufmerksam, daß auch in der Kommission betont worden ist, daß eine Vollbahn Rastatt—Nehl nach Strahburg doch eigentlich nichts anderes wäre, als eine Ablenkung des Verkehrs von der badischen Bahn ins Elsaß. Davon darf man doch auch sprechen. Wenn wir Reichsbahnen hätten, wäre ja alles in Ordnung; da wir aber ein badisches Eisenbahnetz haben, können wir nach meiner Ansicht und auch nach der Ansicht der Kommission im Augenblick nicht dafür sprechen, daß der Schnellzugverkehr nach dem Elsaß geleitet wird.

4. Endlich ist betont worden, daß die Erbauung einer Vollbahn Rastatt—Nehl doch nicht für alle Zukunft abgeschnitten ist. Es handelt sich jetzt um die Strecke bis nach Schwarzach. Wenn aber dann der Verkehr eine Reihe von Jahren durchgeführt worden ist, wird sich ja zeigen, ob später eine Vollbahn an ihre Stelle oder an ihre Seite gesetzt werden kann.

Das waren die Punkte, die in der Kommission zur Sprache gebracht worden sind, und ich wollte sie hier nur mitteilen. Wir haben die Frage nicht leicht behandelt und glauben, daß die erwähnten Gesichtspunkte Beachtung verdienen. Ich möchte mir deshalb erlauben, auch als Vorsitzender das Hohe Haus zu bitten, dem Kommissionsantrag zuzustimmen.

Was die Stichbahn von Schwarzach nach Greffern betrifft, so werden wir zur Beratung derselben später Gelegenheit haben.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Geh. Rat Frhr. v. Marshall: Durch Einbringung des vorliegenden Gesetzentwurfs, dessen Annahme ich Ihnen in Uebereinstimmung mit Ihrer Kommission, insbesondere auch mit den Ausführungen des Herrn Vorsitzenden dieser Kommission, denen ich mich voll und ganz anschließe, warm empfehle, ist dem Wunsch dieses Hohen Hauses Rechnung getragen worden, welcher unter dem 2. Juli 1904 von demselben ausgesprochen worden ist. Damals wurde die Petition, die Fortsetzung der Bahn Raftatt—Rehl betreffend, der Regierung in dem Sinne zur Kenntnisnahme überwiesen, „daß durch Erstellung einer Bahn von Raftatt über Iffezheim—Hügelsheim—Söllingen und Stollhofen nach Schwarzach die für den betreffenden Landesteil so wichtige Verkehrseinrichtung auf tunlichst rasche Weise ins Leben gerufen werden möge.“

Es wird nunmehr von verschiedenen Seiten, in Uebereinstimmung mit dem Antrag, der von den Herren Abgg. Bechtold und Genossen eingebracht worden ist, an die Regierung der Antrag gestellt, hier eine Vollbahn zu bauen und zunächst gebeten, den betreffenden Gesetzentwurf an die Kommission zurückzuberweisen.

Ich muß mich entschieden im Interesse der betreffenden Gegend, des Amtsbezirks Raftatt und des Hanauerlandes, gegen die Annahme dieses Antrags erklären. Die Annahme des betreffenden Antrags würde bedeuten, daß die Verwirklichung der so lange und dringend gehegten Wünsche der betreffenden Landesgegend, die ich als durchaus berechtigt anerkenne, auf absehbare Zeit hinausgeschoben wird.

Von verschiedenen Rednern ist heute geltend gemacht worden, daß man sich auf den Boden der gegebenen Tatsachen stellen muß, und an der Schaffung der heute gegebenen Tatsachen hat auch dieses Hohe Haus mitgewirkt. Noch im Jahre 1902 hat dasselbe bei der Beratung von Eisenbahnpetitionen sich nicht für das reine Staatsbahnsystem, sondern für das gemischte System ausgesprochen und die Folge einer derartigen Anschauung, die sich noch damals bei der Majorität des Hauses geltend gemacht hat, war die, daß die Regierung auf dem früher betretenen Weg noch weiter fortgeschritten ist (Abg. Fröhlich: Hört, hört!). Jetzt hat sich eine Wandlung in den Anschauungen dieses Hohen Hauses vollzogen und ich stehe nicht an, hier zu erklären, daß die Regierung dieser Wandlung der Anschauungen Rechnung tragen wird. Heute ist aber dazu eine Gelegenheit nicht gegeben.

Die Herren Vorredner haben vielfach gesagt, und das sage ich auch, man muß sich auf den Boden der gegebenen Tatsachen stellen; und die Tatsache, daß eine von der Straßburger Straßenbahngesellschaft gebaute und betriebene Nebenbahn von Bühl über Schwarzach nach Rehl nun einmal besteht, die ist heute nicht aus der Welt zu schaffen. Wir müssen uns daher dazu entschließen, den Wünschen, die vonseiten der Gemeinden des Amtsbezirks Raftatt und des Hanauer Landes geltend gemacht werden, in der Weise Rechnung zu tragen, wie es eben unter den gegebenen Verhältnissen möglich ist.

Im einzelnen möchte ich noch in folgender Beziehung auf die Ausführungen der Herren Vorredner zurückkommen. Ich möchte gegenüber den Schattenseiten, die bezügl. der Erstellung einer schmalspurigen Lokalbahn hervorgehoben worden sind, auch auf die Lichtseiten aufmerksam machen.

Eine Bahn, wie sie jetzt projektiert ist, kann sich den lokalen Bedürfnissen viel mehr anschließen. Der Herr Abg. Franz hat hervorgehoben, daß es sich namentlich

um einen Verkehr mit landwirtschaftlichen Produkten und um den Marktverkehr handelt, um den sehr ausgedehnten und bedeutenden Marktverkehr nach Raftatt. Bei der jetzt projektierten Bahn ist auch noch eine Haltestelle, ich möchte fast sagen, mitten in Raftatt vorgesehen, und es wird infolge davon den Landwirten, die ihre Produkte auf den Markt bringen, mehr erleichtert werden, an denselben zu gelangen, als wenn sie mit ihren Produkten in den Hauptbahnhof hereinfahren müßten und dann den ziemlich weiten Weg zum Markt noch zurückzulegen hätten.

Auch den Schülern der landwirtschaftlichen Winterschule wird der Besuch derselben ganz erheblich erleichtert werden, wenn sie eine Haltestelle mitten in der Stadt haben. Ich glaube aber auch, daß die Industrie in Raftatt Gewinn daraus ziehen wird, wenn die Arbeiter von der Haltestelle in Raftatt keinen so großen Weg nach der Arbeitsstätte zurückzulegen haben, wie dies der Fall wäre, wenn sie vom Hauptbahnhof aus in die Stadt gehen müßten.

Was nun die vorgeschlagene Variante der Bahn anbetrifft, nämlich dieselbe von Stollhofen anstatt nach Schwarzach über Greffern nach Lichtenau zu führen, so haben sich schon verschiedene der Herren Vorredner dagegen ausgesprochen und wie mir scheint mit vollem Recht. Was die Erbauung einer Stichbahn von Schwarzach nach Greffern anbetrifft, so hat die Straßburger Straßenbahngesellschaft dieselbe nicht für alle Zeiten abgelehnt, sie macht nur die Erstellung von der Erbauung eines Hafens in Greffern abhängig. Daß ein solcher Hafen in Greffern nach Vollendung der Rheinregulierung erbaut werden wird, halte ich nicht für zweifelhaft, und wenn er dann einmal erbaut sein wird, so wird es für alle Teile viel besser sein, wenn eine Stichbahn von Schwarzach nach Greffern gebaut wird, als wenn die Bahn, den Umweg über Stollhofen—Greffern nach Lichtenau nimmt; denn dann wird die Möglichkeit gegeben sein, von dem zukünftigen Hafen in Greffern aus unmittelbar nach Bühl einerseits und nach den anderen Orten des Hanauer Landes und des Bezirks Raftatts andererseits zu gelangen.

Was nun die Behauptung betrifft, daß die Hauptbahn einer Entlastung bedarf und daß schon deshalb eine Vollbahn erbaut werden müsse, so muß ich diese für den gegenwärtigen Zeitpunkt ganz entschieden zurückweisen; der Verkehr auf der Hauptbahn zwischen Raftatt und Offenburg ist noch steigerungsfähig. Der gegenwärtige Moment, in welchem die Rheinregulierung zur Ausführung gebracht werden soll, ist gewiß auch nicht geeignet für die Erstellung einer weiteren Vollbahn; denn es läßt sich zum Bedauern der Eisenbahnverwaltung leider nicht absehen, daß nach Vollendung der Rheinregulierung eine große Menge von Massengütern unserer Hauptbahn entzogen werden wird, die auf dem Rhein bis Rehl oder Straßburg werden verfrachtet werden. Außerdem bitte ich noch in Rücksicht zu ziehen, daß durch die Vereinbarung zwischen den deutschen Eisenbahnverwaltungen wegen Beseitigung der Umleitung auf dem Gebiet des Güterverkehrs auch unsere Hauptbahn entlastet worden ist, und daß größere Transporte der Bahn, welche von Raftatt über Rößchwoog nach Straßburg führt, zugewiesen werden müßten.

Alle diese Gründe bestimmen mich dazu, Sie zu ersuchen, dem Antrag Ihrer Kommission stattzugeben. Ich betone es nochmals: Die Annahme des Antrags, der von den Abgg. Bechtold und Genossen gestellt worden ist, würde die Erfüllung der berechtigten Wünsche der Landesgegend bei Raftatt und Rehl erheblich in die Ferne rücken.

Abg. Pfefferle (nat-lib.): Es ist bis zu einem gewissen Grade bedauerlich, daß mitten in unserem Lande ein Bahnnetz von schmalspurigen Bahnen sich befindet, und zwar deshalb, weil eben gerade die Anschlüsse nach Norden und Süden dadurch nothleiden. Nicht nur nach Norden, auch nach Süden sind schwierige Verhältnisse gegeben, denn auch die Gemeinden oberhalb Raftatt bis nach dem Kaiserstuhl hin liegend warten schon lange darauf, mit dem Bahnnetz verbunden zu werden. Allein man darf eines nicht übersehen, daß es sich seinerzeit überhaupt darum gehandelt hat, ob jene Landesteile eine Bahn bekommen oder nicht. Die lokalen Verkehrsverhältnisse haben es dringlich erfordert, möglichst bald eine Bahn zu erstellen, und so haben sich leider damals die maßgebenden Faktoren entschließen müssen, den Weg einzuschlagen, auf dem es am leichtesten gewesen ist, diesen Gemeinden die Bahnlinie zu bringen.

Wenn der Herr Minister darauf hingewiesen hat, daß im hohen Hause vor nicht langer Zeit die Meinung vertreten gewesen wäre, daß das gemischte System das Bessere ist, so möchte ich als Referent der Budgetkommission für den Eisenbahnbau, der seinerzeit die Sache eingehend behandelt hat, demgegenüber bemerken: Wir haben von jeher das Bessere darin gesehen, daß der Staat seine Bahnlinien selber baut. Ich persönlich habe mich seinerzeit redlich bemüht, daß die Kaiserstuhlbahn als Staatsbahn erstellt wird; und wenn dies bei einer Bahn angezeigt gewesen wäre, so wäre es hier gewesen. Aber auch da war die Frage: entweder eine Privatbahn oder keine, und wenn man sieht, wie die wirtschaftlichen Verhältnisse innerhalb der letzten 10 Jahre sich durch diese Bahn in unserer Gegend gehoben haben, so muß man sagen, es wäre außerordentlich bedauerlich, wenn wir immer noch auf eine Bahn warten müßten. Von diesem Gedanken ausgehend hat die Budgetkommission seinerzeit die Meinung ausgesprochen und in meinem Bericht niedergelegt, daß das gemischte System den Vorteil habe, daß viele Landteile durch Privatbahngesellschaften viel früher zu einer Bahn und dadurch zu wirtschaftlichem Aufschwung kommen können, als dann, wenn der Staat bauen soll. Wir sehen ja immer, wie außerordentlich schwierig es ist, eine Staatsbahn in einen solchen Landesteil zu bekommen, angesichts der außerordentlich großen Mittel, die der Ausbau des bestehenden Bahnnetzes erfordert und wie langwierig die Aussicht ist für den Bau neuer Staatsbahnen. Aus diesen Gründen hat man seinerzeit sich in der Budgetkommission dafür ausgesprochen das gemischte System beizubehalten, und ist das hohe Haus dieser Ansicht beigetreten. Das möchte ich hier ausdrücklich betonen.

Was speziell die heutige Vorlage anbelangt, so werde ich dem Antrage der Kommission zustimmen. Nicht als ob ich es nicht auch viel lieber gesehen hätte, wenn eine Staatsbahn, zunächst einmal von Raftatt nach Rehl, gebaut würde, an die man dann anknüpfen und die Bahn weiter in das Oberland leiten könnte. Daß dies nicht ausbleiben wird, ist für mich nicht zweifelhaft. Allein zunächst scheint es sich darum zu handeln, dieser bestehenden Bahn einen Anschluß nach Raftatt zur Hebung des lokalen Verkehrs der in Frage stehenden Gemeinden zu verschaffen. Und da die Gemeinden diesen Wunsch betätigt haben und auch die Stadt Raftatt sich entschlossen hat, ein so großes Opfer zu bringen, möchte ich durchaus nicht haben, daß mit der Annahme des Antrags Bechtold und Gen. der Gesekentwurf jetzt einfach begraben würde auf die Gefahr hin, daß jene Gemeinden gar keine Bahnverbindung erhalten.

Ich habe mich zum Wort gemeldet, nicht deswegen, um über die Frage, ob Privat- oder Staatsbahn, sondern

insbesondere um über einen andern Gegenstand mich zu äußern, nämlich über die Bedingungen, die diese Gesellschaft den Gemeinden gestellt hat. Ich habe es bis zu einem gewissen Grade bedauert, daß im Bericht hierüber nichts erwähnt ist. Der Herr Berichterstatter hat mit Recht zwar in seinem mündlichen Vortrag auf die außerordentlich großen Bedenken wegen der an die Gemeinden gestellten Bedingungen hingewiesen. Aber noch lieber wäre es mir gewesen, wenn das auch im Bericht gesagt worden wäre. Ich möchte besonders über die Bedingungen meine Mißbilligung aussprechen, die dahin gehen, daß man der Stadt Raftatt zumutet, auf 10 Jahre hinaus eine Garantie von $4\frac{1}{2}$ Prozent zu übernehmen (Zuruf: Sind Sie Vertreter von Raftatt?). Ich bin allerdings nicht der Anwalt der Stadt Raftatt, ich spreche auch nicht in ihrem Namen, das ist Sache des Herrn Abg. Franz, der Vertreter der Stadt Raftatt ist; er ist ja selbst Stadtrat, hat bei den Verhandlungen mitgewirkt und wird genau wissen, warum die Gemeinde zu diesem Beschluß gekommen ist. Aber ich spreche im Interesse der Allgemeinheit. Nachdem heute zum ersten Male dieses Prinzip durch diese Gesellschaft zur Geltung gebracht werden soll, möchte ich dem vorbeugen, daß in Zukunft auch andere Gesellschaften den Versuch machen, ein Gleiches zu tun. Wenn man weiß, wie außerordentlich schwierig es ist, die Gemeinden überhaupt zu den großen Opfern für Bahnverbindungen zu veranlassen, sollte man nicht so weit gehen, den Gemeinden auch noch derartige durchaus unberechtigte Auflagen zumuten, wie diese Zinsgarantie für $4\frac{1}{2}$ Prozent. Das geht entschieden zu weit. Es ist dabei besonders zu bedenken, daß für die Strecke, die jetzt genehmigt werden soll, die Gesellschaft vom Staat noch 20000 M. per Kilometer Zuschuß beansprucht, während sie für die alte Bahn nur 10000 M. Staatszuschuß per Kilometer erhalten hat. Alsdann sollen die Gemeinden nicht nur das Gelände unentgeltlich stellen, sondern auch noch einen Baarzuschuß von 100000 M. leisten. Die Verhältnisse liegen also derart zu gunsten der Gesellschaft, daß diese wohl auf die $4\frac{1}{2}$ Proz. der Stadt Raftatt verzichten könnte. Ich möchte dies besonders in dem Sinne betonen, daß ein für allemal derartige Anfinnen an die Gemeinden nicht mehr gestellt werden sollen. Wenn heute dem Wunsche der Gesellschaft seitens der Regierung stattgegeben wird, so werden späterhin andere Gesellschaften gewiß nicht weniger haben wollen. Ich kann mich wohl erinnern, daß früher den Privatbahngesellschaften die unentgeltliche Benützung der Anschlußbahnhöfe und des Abfertigungsdienstes auf diesen Staatsbahnhöfen nicht gewährt wurde. Ich selber habe seinerzeit den Herrn Minister veranlaßt, er möchte eine derartige Zusage für die Kaiserstuhlbahn machen, um jene Angelegenheit zum Abschluß zu bringen. Seither haben alle Gesellschaften das gleiche beansprucht; so würde es auch mit der Zinsgarantie kommen. Es bedarf wohl nur dieser Ausführungen, um die Groß. Regierung zu veranlassen, daß sie, ehe sie die Konzession erteilt, nochmals mit der Gesellschaft ein ernstes Wort spricht. Nachdem die Sache in der Weise kritisiert worden ist, wie ich es mir erlaubt habe zu tun, wird wohl die Gesellschaft zur Einsicht gelangen, daß sie zu weit gegangen ist, und wird, wenn sie überhaupt haben will, daß sie bei der Bevölkerung, mit der sie geschäftlich verkehren will, Zufriedenheit erweckt, auf diese Zinsgarantie verzichten.

Ich wiederhole nochmals: ich habe hier nicht als Anwalt der Stadt Raftatt gesprochen, sondern als Anwalt jener Gemeinden des Landes, die noch keine Bahnen haben.

Ministerialdirektor Schulz: Vom Herrn Abg. Schunk ist gesagt worden, er glaube kaum, daß die Verkehrsver-

hältnisse der Strecke Schwarzach—Rastatt ähnliche sein würden, wie diejenigen der Strecke Rehl—Offenburg, daß man hier also eher auf Rehl—Bühl greifen sollte. Ich will ihm das nicht bestreiten. Sie können das auch aus der Begründung der Regierung herausnehmen. Wir haben Ihnen die Berechnung, die die Gesellschaft aufgestellt hat, dargelegt und weiter beigelegt: Aber auch wenn man annimmt, daß das Betriebsergebnis sich wesentlich günstiger gestalten wird, als dasjenige der Strecke Rehl—Offenburg, so wird doch jedenfalls für eine Reihe von Jahren mit keiner höheren Verzinsung als 3 Proz. gerechnet werden können. Diese Annahme von 3 Proz. gründet sich auf Berechnungen, die wir auf Grund der Betriebsergebnisse der Strecke Rehl—Bühl unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse der Strecke Schwarzach—Rastatt gemacht haben. Nun würde ja, wenn die Regierung erklärt hätte, sie würde im Hinblick auf die voraussichtlich höhere Rentabilität den Zuschuß ermäßigen, der Erfolg wohl nur der gewesen sein, daß die Gemeinden einen höheren Zuschuß hätten beibringen müssen, bzw. daß die Einnahmegarantie der Stadt Rastatt um so kräftiger in Wirksamkeit getreten wäre. Eine Rente von 3 Proz. ist übrigens immer noch keine, die über das normale Maß hinausgeht.

Wenn aber weiter gesagt wird, die Bedingungen seien der Stadt Rastatt gegenüber so außerordentlich drückende, dann möchte ich nur eines feststellen: Die Verhandlungen des Komitees mit der Straßburger Straßenbahngesellschaft haben ohne jede Mitwirkung des Eisenbahnministeriums stattgefunden; man ist im vorigen Spätjahr seitens des Komitees mit den fertigen Abmachungen zwischen Komitee und Gesellschaft an uns herangetreten und hat die Regierung gefragt, ob sie nun bereit wäre, ihrerseits einen Zuschuß von 20 000 M. zu gewähren. Ich kann mich darauf berufen, daß ich damals persönlich den Herrn Abg. Franz und den Herrn Bürgermeister von Rastatt auf die Folgen dieser Zinsgarantie aufmerksam gemacht und ihnen die Tragweite vorgetragen habe, und daß die Herren nach einiger Zeit gekommen sind und mit aller Bestimmtheit erklärt haben: „Wir wollen die Garantie übernehmen, wir sind uns klar über Das, was wir tun, wir tun es aber gerne; wir legen den größten Wert darauf, daß die Bahn alsbald zustande kommt.“ Es ist damals sogar das Ansinnen gestellt worden, man möge, ohne die Genehmigung hier abzuwarten, die Genehmigung zur vorläufigen Inangriffnahme des Baues erteilen, was wir natürlich nicht getan haben. Also irgendwelche Abwälzung der Verantwortung in dieser Richtung auf die Regierung muß ich als unzutreffend ablehnen.

Abg. Koll (Soz.): Nach der Rede, die der Herr Abg. Pfeffler vorhin gehalten hat, begreife ich schlechterdings nicht mehr, warum er nicht für unsern Antrag, sondern für den der Kommission stimmen will; das, was er ausgesprochen hat, spricht doch durch die Bank für unsern und gegen den Antrag der Kommission.

Im Uebrigen ist diese Vorlage wieder einmal ein klarer Beweis für die Engherzigkeit und Kurzsichtigkeit, die in unserem Verkehrsleben und in unserer Verkehrsverwaltung herrscht. Wenn man auch nur einigermaßen in die Zukunft hinausschaut, dann muß man zur glatten Ablehnung dieser Vorlage kommen, und zwar deshalb, weil die Erweiterung unseres Verkehrs auf Jahrzehnte hinaus einfach lahmgelegt wird, wenn man diese Nebenbahn bewilligt, wodurch die Erbauung einer normalspurigen Bahn fast unmöglich gemacht wird. Es kommt noch weiter hinzu, daß die Zuminungen, die von der Gesellschaft an den Staat, die Gemeinden, ins-

besondere die Stadt Rastatt gestellt worden sind, derartige sind, daß ich nicht begreifen kann, wie man unter solchen Bedingungen der Vorlage zustimmen kann. 100 000 M. haben die Gemeinden zu zahlen, 390 000 M. der Staat, der Kreis weitere 10 000 M. und dazu soll die Stadt Rastatt noch eine viereinhalbprozentige Zinsgarantie auf 10 Jahre übernehmen! So kann jedermann die Bahn bauen, da braucht man keine Aktiengesellschaft dazu. Warum baut denn da der Staat nicht, warum soll man dieser Aktiengesellschaft noch die Zinsen in die Tasche jagen? Es kommt weiter hinzu, daß die Gesellschaft von der Verkehrssteuer und der Grund- und Häusersteuer befreit werden soll. Ich halte das für gerade unverantwortlich, wenn man dieser Gesellschaft, der man $4\frac{1}{2}\%$ Zins garantiert, noch die Befreiung von diesen Steuern und der Umlage zukommen läßt. Dem sollte die Volksvertretung unter keinen Umständen zustimmen.

Nun sagt man, die Regierung weigert sich, z. Bt. vom gemischten System abzugehen und dort eine Vollbahn zu bauen. Nun, wenn die Regierung sich weigert, muß dann der Landtag einen dummen Streich nach dem andern mitmachen? Heute gibt man zu, daß es falsch war, von Bühl nach Rehl eine Nebenbahn zu bauen, und wenn man es heute noch einmal zu tun hätte, würde man jene Bahn als Vollbahn bauen. Es wird zugegeben, daß man zu einer Aenderung des Systems kommen muß, nur über den Zeitpunkt ist man nicht einig. Je mehr schmalspurige Bahnen wir bauen, um so teurer werden uns einmal die Vollbahnen zu stehen kommen; und wenn wir heute noch solche Konzessionen erteilen, müssen wir später selbstverständlich die Konzessionen wieder teuer bezahlen. Können Sie das verantworten, der Zukunft derartige unnötige Kosten aufzuhalsen, wie es durch diese Vorlage geschieht? Das geht nicht an, wir müssen die Vorlage unter allen Umständen ablehnen.

Dann kommt weiter hinzu, daß eine Lokalbahn das Verkehrsbedürfnis durchaus nicht genügend befriedigt. Es ist nicht richtig, was der Herr Minister gesagt hat, daß eine Lokalbahn sich den lokalen Bedürfnissen besser anpassen kann, als die Staatsbahn. Warum soll sich denn die Staatsbahn den lokalen Bedürfnissen nicht anpassen können? Verwalten Sie einmal die Staatsbahn weniger bürokratisch, Herr Minister, dann werden Sie sie schon den lokalen Bedürfnissen anpassen können; bei der gegenwärtigen Art der Verwaltung können Sie freilich darauf nicht Rücksicht nehmen. Tatsache ist aber, daß Niemand die Bahn weniger in Rücksicht auf die lokalen Bedürfnisse verwaltet, als die Privatbahnen. Wo es sich um den Profit handelt, da tritt alles andere zurück und geht man über alle Beschwerden ruhig hinweg. Da mag man sich beschweren, so viel man will, die Gesellschaften pfeifen darauf. Wir haben vom Herrn Kollegen Schmitt gehört, was für Zustände auf der Nebenbahn Heidelberg—Mannheim herrschen, daß man, um von Heidelberg auf 7 Kilometer zurückzulegen, $\frac{3}{4}$ Stunden auf der Bahn sitzen muß, in welcher Zeit ein guter Käufer die Strecke zu Fuß zurücklegt. Und um eine derartige Bahn zu bekommen, müssen die Gemeinden noch 30 M. pro Kopf an die Gesellschaft bezahlen! Das sind Zustände, die über das Wohlgefallen hinausgehen.

Nun kommt man mit der Rentenberechnung. Ich habe schon bei einer früheren Gelegenheit gesagt, daß ich auf die Rentenberechnung der Regierung nichts gebe, ich gebe aber noch viel weniger auf die Rentenberechnung einer Privatgesellschaft! Wie werden denn diese Rentenberechnungen gemacht? Da fehlen immer eine ganze Reihe von Faktoren. Dann kommt noch hinzu, daß diese Unternehmungen mit anderen fardelliert sind, daß sie in

engster Fühlung stehen mit Gesellschaften, die das Material für die Bahn stellen. Da wird alles viel teurer bezahlt als recht ist, da findet keine Submission statt; und wenn die Gesellschaft an der Bahn selber nichts verdienen sollte, verdient sie an den anderen Unternehmungen um so mehr. Wir erleben das Gleiche an den Rheinwasserwerken in Rheinfelden. Man versteht es, die Rente niedrig zu halten und an anderer Stelle bekommt man den Gewinn doch doppelt und dreifach. Dann kommt man uns, der Volksvertretung, mit Rentenberechnungen und klagt, die Rente sei so schlecht. Wenn diese Eisenbahnen sich so schlecht rentieren würden, glauben Sie denn, daß sich eine Aktiengesellschaft finden würde und die Bahn bauen wollte? (Sehr richtig.) Sicher nicht, heutzutage kann man sein Geld besser anlegen!

Der Herr Abg. Weggolbt hat gemeint, solange die Stiefel im Odenwald nicht berücksichtigt würden, solange könnten wir auch keine Normalbahn von Raftatt nach Rehl bauen. Ich sage: diese Normalbahn kann man sehr wohl bauen, ohne daß der Bau einer berechtigten Bahn deshalb auch nur um eine Stunde hinausgeschoben wird. Diese Bahn von Raftatt nach Rehl ist eine Bahn, die vom ersten Tag an, wo sie eröffnet wird, rentieren wird. Wie kann man da kommen und sagen: das kostet uns Millionen? Diese Millionen kann man leichtem Herzens aufnehmen, denn sie rentieren von vornherein.

Wenn der Herr Abg. Weggolbt ferner gemeint hat, wir würden dann den Verkehr nach dem Elsaß hinüber förmlich ableiten, so ist das durchaus nicht richtig. Man kann auch heute schon nach Straßburg fahren, allerdings würde man später in kürzerer Frist dahin kommen, wir werden aber auch leichter in das Oberland fahren können.

Der Herr Minister hat gemeint, unsere Bahn genüge noch für lange Zeit. Nun wurde uns aber bei verschiedenen Verhandlungen wiederholt gesagt: „Man kann nicht mehr Schnellzüge einlegen, weil die Strecke schon überlastet ist.“ Wenn man aber andererseits eine zweite Vollbahn in dieser Gegend verlangt, dann sagt der Herr Minister: „Unsere Bahn genügt noch für lange Zeit.“

Der Herr Minister hat weiter eingewendet, wenn eine Vollbahn von Raftatt nach Rehl gebaut wird und nachher die Rheinregulierung dazu kommt, dann würde sich für die Bahn eine besondere Schwierigkeit ergeben. Von Köln bis Mainz fährt aber auch rechts und links des Rheins die Bahn und der Verkehr ist auf beiden Seiten groß, obgleich die Rheinschiffahrt sehr stark ist. Oder haben Sie schon gehört, daß die Bahnen dort notgelitten haben? Das ist derselbe Standpunkt, den man vor 50 und 60 Jahren eingenommen hat. Damals hat man gesagt: Wo bleiben die Fuhrleute, wenn wir eine Bahn bauen? So macht man es heute noch, wenn man sagt: Wenn wir jetzt die Bahn bauen und nachher die Rheinregulierung kommt, dann hat die Bahn den Schaden. Umgekehrt ist es! Die Schiffahrt wird gewinnen durch die Bahn und die Bahn durch die Rheinschiffahrt, der Verkehr hebt sich einfach.

Dann wurde weiter hervorgehoben, daß das gemischte Bahnsystem heute als aufgehoben gelten muß. Die Mehrheit der Kammer stand früher auf dem Standpunkt des gemischten Systems, heute nicht mehr. Auch die Regierung sieht ein, daß es besser sei, dieses System zu verlassen, aber jetzt sei die Gelegenheit noch nicht gekommen, um davon abzugehen. Wann ist denn aber der Augenblick gekommen? Das gleiche werden wir noch öfters

erleben. Wenn wir heute sagen, wir machen nicht mehr mit, so muß die Regierung nachgeben; wenn wir aber heute nachgeben, wird die Regierung bei der nächsten Gelegenheit wieder sagen: „Der gegenwärtige Augenblick eignet sich nicht, vom gemischten System abzugehen“, und wir werden eben wieder Nebenbahnen bauen. Diese Bahn muß doch einmal ausgebaut werden, darüber ist sich der ganze Landtag einig, das haben alle Redner gesagt. Warum denn sie nicht jetzt gleich ausbauen? Das ist auch eines der Mittel, um der Verpreufung unserer Bahnen entgegenzuwirken. Denn je mehr wir in diesen Dingen nachgeben, je mehr wir es unmöglich machen, den Verkehr so zu entwickeln, wie es möglich ist, desto mehr arbeiten wir denjenigen Tendenzen in die Hände, die unsere Bahn an Preußen ausliefern wollen. Ich habe neulich schon gesagt, diese Tendenz besteht, und wenn man die Ereignisse verfolgt, so sieht man, daß die Tendenz durchdringt; denn es wird alles verhindert, was die Tendenz hintanhält, aber alles angenommen, was sie befördert.

Wenn der Landtag die Zukunft vor schweren Kosten bewahren will, die nicht berechtigt sind, so bitte ich Sie, gegen den Antrag der Kommission und für unseren Antrag zu stimmen und dadurch die Regierung zu zwingen, dem Landtag eine andere Vorlage zu machen. Glauben Sie nicht, daß die Regierung auf Jahrzehnte hinaus die Sache liegen läßt! Durch solche Drohungen dürfen wir uns nicht einschüchtern lassen. Die Leute verlangen eine Vollbahn und wollen von einer Lokalbahn nichts wissen; und wenn der Landtag auf dem Standpunkt steht, daß eine Vollbahn das Richtige wäre, so kann er die Genehmigung einer Lokalbahn nicht verantworten, namentlich unter den Bedingungen, wie sie hier verlangt werden. Der Landtag muß die Konsequenzen aus seinem Standpunkt ziehen. Tut er das nicht, dann sagt er einen Beschluß, den ich einfach nicht verstehe, und den Sie vor dem Lande nicht zu verantworten wissen werden! (Bravo.)

Abg. Benedey (Dem.): Auf die Sache selber ausführlich einzugehen, beabsichtige ich nicht. Ich schließe mich im wesentlichen den Ausführungen des Herrn Abg. Kolb und verschiedener anderer Herren an, die aufgrund ihrer genaueren Sachkenntnis zu dem Gegenstand gesprochen haben. Ich will nur kurz auf zwei Argumente eingehen, die zur Begründung des Kommissionsantrags und gegen die Ausführung der Bahn als Staatsbahn geltend gemacht wurden. Es wurde gesagt, durch eine Ablehnung des Kommissionsantrags würde die ganze Sache auf unabsehbare Zeit hinausgeschoben. Ich sehe das nicht ein, denn die Regierung wird doch, wenn die Strecke nach unserem heutigen Beschluß als Staatsbahn behandelt werden soll, als konstitutionelle und liberale Regierung, wie sie sich ja bei jeder Gelegenheit nennt, dem nächsten Landtag eine Vorlage vorlegen, die Bahn in dieser Weise auszubauen! Damit ist die Angelegenheit um höchstens ein oder zwei Jahre verzögert, und wir erhalten dann etwas Nichtiges, Ganzes, anstatt einer halben Sache. Wenn weiter gesagt wurde, durch einen derartigen Bahnbau in der Rheinebene würden die Interessen der entlegeneren Teile des Landes, darunter Gegenden des Schwarzwaldes und Seekreises, also auch der Gegend, die ich zu vertreten die Ehre habe, benachteiligt, so muß ich gerade als Vertreter jener Gegend sagen, daß ich das nicht als richtig und gerecht ansehen kann. Es ist nicht zu bestreiten, daß sich die Bahnen in der Rheinebene im allgemeinen gut rentieren; es sind dort keine Terrain-schwierigkeiten, die Gegenden sind außerdem im allgemeinen dicht bevölkert, es herrscht dort auch ein großer

Durchgangsverkehr. Wenn man dann bei der Verwertung dieser Einnahmen sich auf den Standpunkt stellt, daß sie in erster Linie dazu verwendet werden sollen, die Bahnen in den ärmeren und entlegeneren Gegenden auszubauen, anstatt sie in die Millionenbauten der großen Städte hineinzustecken, so werden auch die entlegenen Landesteile, die bisher weniger mit Bahnen gesegnet sind, durchaus gewinnen.

Ich habe mich aber aus einem anderen Grunde zum Worte gemeldet. Ich möchte bei dieser Gelegenheit, und zwar deshalb, weil ich darauf Wert lege, daß das auch ein Vertreter der bürgerlichen Parteien und nicht nur ausschließlich der sozialdemokratischen Partei tut, dem Gefühle der Betrübnis und der Beelenung, ich kann mich nicht anders ausdrücken, Ausdruck geben: Wir hören hier, daß von den Vertretern der beiden großen Parteien einer der Herren nach dem andern aufsteht und eigentlich von oben herunter auf diesen Kommissionsantrag losschlägt, ihn in Grund und Boden verwirft, und sachlich dem Antrag Bechtold und Gen. das Wort redet, nachher aber — mit einigen Ausnahmen — doch die Annahme des Kommissionsantrags empfiehlt, und zwar deshalb, weil die Großh. Regierung die Sache ja doch nicht anders mache, und weil andere weitergehende Anträge doch keinen Wert hätten. Wir hören, daß der Vertreter der größten Partei in diesem Hause erklärt, wir hören wie der Herr Abg. Schmidt-Karlsruhe sagt: „Wir wollen keine papierene Beschlüsse mehr fassen, frühere weitergehende Beschlüsse sind jedoch nur papierene gewesen.“ Das geschieht uns ganz recht, wenn sie auf dem Papier stehen bleiben. Wir wollen die Energie und die Kraft haben, unsere Beschlüsse zur Durchführung zu bringen, und es ist geradezu ein Armutzeugnis allerersten Ranges für den badischen Landtag, wenn man seine Beschlüsse als papierene zu bezeichnen hier unternimmt. Dazu kommen wir nicht hierher, um uns in deklamatorischen Redebungen zu ergehen, und um die Luft mit pathetischen Reden zu erschüttern. Das hat keinen Zweck. Dann bleiben wir lieber daheim und wenden unsere Kraft unserem bürgerlichen Beruf zu. Dabei kommt mehr heraus, als wenn wir hierherkommen und papierene Beschlüsse fassen. Das war nie die Tradition des badischen Landtags von früher her. Man hat sich früher immer gesagt, in der Zweiten Kammer soll die Entscheidung und das Schwergewicht des öffentlichen Lebens liegen, und es war jeweils die Aufgabe der Großh. Regierung, sich mit der Mehrheit der Zweiten Kammer in Einklang zu halten. Und wenn das einmal einem Mitgliede der Regierung nicht gelungen ist, so hat man die Konsequenzen daraus gezogen, und das ist selbst von der allerhöchsten Seite im Lande anerkannt worden. Es ist auch von jener Stelle in einem kritischen Augenblick unserer Geschichte gesagt worden, daß es die Aufgabe der Großh. Regierung sei, sich mit der Zweiten Kammer in entsprechendem Einklang zu halten. Ich kann also nicht annehmen, daß, wenn wir etwas beschließen, das dann einfach ein papierener Beschluß ist, sondern die Großh. Regierung wird, wenn sie auf konstitutionellem und liberalem Standpunkt stehen will, den Beschluß zur Ausführung bringen müssen. Wenn wir auf der andern Seite hören, welche exorbitanten Bedingungen, um nicht einen schärferen Ausdruck zu gebrauchen, von diesen Privatunternehmern den Gemeinden zugemutet werden, so kann man uns nicht zumuten, derartigen Bedingungen zuzustimmen. Solche Bedingungen kann ja die Gesellschaft nur deswegen den Gemeinden stellen, weil sie annimmt, daß der Staat sich nicht um die Sache kümmert und damit der gefährlichste Konkurrent ohne Weiteres ausscheidet. Und was die Konkurrenz der übrigen Privatgesellschaften anbelangt, so vereinigen sich

ja diese Privatunternehmer gewöhnlich miteinander; man weiß, wie die Dinge in diesen Ringen gehen, wie eine Verständigung hinter den Kulissen geschieht mit Gewinnbeteiligung usw. Wenn das die Herren Krupp und Genossen seinerzeit so gemacht haben, weshalb sollen denn diese Gesellschaften vornehmer sein? Es werden also solche Bedingungen gestellt gegenüber den Gemeinden, weil diese sich in einer Zwangslage befinden, weil sie der Staat im Stiche läßt. Ich möchte also mit die Bitte an die Herren richten, aus sachlichen Gründen und wegen des Ansehens unseres Hauses sich dahin auszusprechen, daß der Staat diese Bahn als Vollbahn ausführt (Beifall).

Abg. Frähauf (freis.): Es hat ja auch noch andere Zentrumsrezepte gegeben, als die des Herrn Abg. Schmidt. Der frühere Führer des Zentrums, der Abg. Windthorst, hat seine großen Erfolge auf anderem Wege erzielt, als daß er gesagt hat, mit papierenen Beschlüssen erreichen wir doch nichts. Ich möchte deshalb die Zentrumsparthei fragen, ob sie nicht gesonnen ist, hier, wo es sich um eine Lebensfrage verschiedener Wahlkreise und, wie wir glauben, unseres ganzen Landes und unserer Eisenbahnpolitik handelt, nun Ernst zu machen und für die von ihr als richtig erkannte Ueberzeugung mit aller Energie einzutreten. Nachdem der Herr Minister selbst erklärt hat, daß er anerkennt, daß das Hohe Haus in seiner Mehrheit eine prinzipielle Aenderung seiner Anschauung der Eisenbahnpolitik durchgeführt hat, und daß er die Konsequenzen daraus in der nächsten Zukunft zu ziehen bereit ist, fehlt jeder, auch der leiseste Grund dafür zu sagen: Lieber dieses Schlichte, als gar nichts! Denn so können wir doch wohl den Herrn Minister nicht taxieren, daß, nachdem er selbst dies gesagt hat, nun, wo es sich sozusagen um eine Generalprobe dieses Prinzips handelt, er sagt: „Hier unter keinen Umständen, bei einer anderen nebensächlichen Gelegenheit vielleicht, aber hier nicht, wo es sich um eine der wichtigsten Bahnen in unserem Lande handelt, die wir überhaupt haben.“

Die eigentümliche Erscheinung, die mein Freund Benedey hervorgehoben hat, und die auch ich am Mittwoch konstatiert habe, daß es zwar keinen einzigen Befürworter für diese Sache gebe, aber umsomehr Leute, die trotz ihrer gegenteiligen Ueberzeugung für das schlechte zu stimmen sich bereit finden, ist sehr einfach zu erklären. Gerade wie unsere Eisenbahnpolitik, so macht eben auch unsere Eisenbahnverkehrsreform im deutschen Reiche einen Krankheitsprozeß durch. Die Ueberzeugung der alten Generation wird über den Haufen geworfen, neue Anschauungen ringen sich zu Tage, und deshalb hat es keinen Zweck, sich heute gegenseitig persönliche Spizen zu sagen. Das ist ein Prozeß, der durchgekämpft werden muß, und von dem wir nur eins hoffen, daß er bei uns mit einem günstigen Ergebnis zu Ende geführt wird, bevor, wie der Herr Kollege Kolb mit Recht angedeutet hat, die Tür zur Umkehr endgültig verschlossen sein wird. Man hat sich daran gewöhnt, die Bahn vom mittelalterlichen Standpunkt aus als Regiebetrieb zu betrachten, und das, was sie leisten kann, wird als eine vertretbare Ware betrachtet, die der einzelne beziehen kann, wenn er sie braucht oder auf die er auch verzichtet, wenn er seinen Bedarf anderweitig decken kann. Man muß aber heute einsehen und wird es durch die blutigen Schäden, die unserm Wohlstand zugefügt werden, andernfalls einsehen müssen, daß dieses Prinzip grundverkehrt ist, daß es sich bei der Personen- und Güterbeförderung nicht um eine vertretbare Ware handelt, sondern um ein Lebensprinzip des Staates, um die nationalökonomische Blutzirkulation im Körper unserer Volkswirtschaft! Und

wer dieser Zirkulation Hindernisse in den Weg legt oder sie gar unmöglich macht, der wird den Krankheitsprozeß in einem solchen Staatskörper hervorrufen, und schließlich wird er ihn dem sicheren Tode überliefern. Wenn ein Staat einmal erkannt hat, daß, ebenso wie die Abwehr des äußeren Feindes, ein Lebensprinzip aller Mitbürger auch die Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses für Personen u. Güter ist, wenn er einmal mit der kindischen Vorstellung aufgeräumt haben wird, als ob z. B. der Handlungsreisende für sich zu seinem Vergnügen, zu seinem Profit, auf der Bahn herumrutscht, während er doch nur ein kleines Mädchen in dem kolossalen nationalökonomischen Uhrwerk ist, das unsere Industrie, unsern Handel und damit auch unsere Steuerkraft und Wehrkraft auf die Höhe gebracht hat, auf der sie sich heute befinden, dann wird es unmöglich sein, daß solche Anschauungen wie im Kommissionsbericht trotz der besseren Ueberzeugung sich durchdringen. Und wenn noch Aeußerungen erfolgen, wie sie heute von der Regierungsbank wiedergegeben worden sind, wenn uns gesagt wird: Dieses gemischte System ist besser, weil man sonst gar nichts bekommen hätte, so ist das die Weisheit des Onkel Bräsig von Frig Reutter, der sagt: Die Armut kommt von der pauvreté her. Wenn der Staat nichts tut, wenn er die Blutzirkulation nicht fördert oder sie hemmt, dann allerdings leidet er Schaden. Deswegen bekämpfen wir diese verkehrte Anschauung, deswegen verlangen wir, daß mit dem verkehrten System gebrochen wird und der Staat seine Pflicht tut. Ich bin fest überzeugt, daß die Herren, die gesagt haben — ich glaube, es war der Herr Abg. Weggoldt —, erst müßten einmal die dringendsten Linien gebaut werden, ehe man an den Ausbau der Hauptbahn gehen kann, diesen kleinen Linien einen sehr schlechten Dienst erwiesen haben. Wenn es überhaupt ein Mittel gibt, unsere Verkehrspolitik auf einen toten Strang laufen zu lassen, so ist es die Mißachtung oder Geringschätzung der Aufgaben, die unsere Hauptlinie zu bewerkstelligen hat. Sie ist das Rückgrat unserer Eisenbahnen sowohl vom verkehrstechnischen als vom finanziellen Standpunkte aus. Wenn der Staat es ablehnt, eine solche offensichtlich rentable Hauptlinie zu bauen, so wird aus finanziellen Gründen er nicht leichter, sondern viel schwieriger dazu zu bringen sein und gebracht werden können, die kleinen Linien abseits des großen Verkehrs im Lande draußen zu bauen, die allerdings — das muß man sich doch immer vor Augen halten — eine direkte Rente nicht abwerfen, wenngleich gerade auch wir, die Abgeordneten der großen Städte, am ersten dafür eingetreten sind, daß man für die indirekte Rente, die auch jede kleine Linie abwirft, ein offenes Auge behalten und sie nicht so von oben herab mißachtlich behandeln sollte. Ich möchte deshalb davor warnen, den Erisapfel der Zwietracht in das Haus hineinzutragen: Das ist das Kunststück, was bis jetzt fertig gebracht worden ist, Stadt und Land als diametral entgegengesetzte Interessenten auf diesem Gebiet immer und immer wieder gegen einander auszuspielen, und der Erfolg ist gewesen, daß weder die Stadt noch das Land irgend einen durchgreifenden Erfolg erzielt haben. Grundverkehrt ist doch die Anschauung, als ob für die großen Städte die Bahnhöfe allein im Interesse dieser gebaut würden. Nein! Sie werden einfach als die Knotenpunkte des gesamten badischen Eisenbahnverkehrs gebaut, und wenn sie nicht in diesen großen Städten gebaut würden, so müßten sie eben irgend wo anders, in einer anderen Stadt oder auf dem freien Felde wie in Appenweier gebaut werden. Irgendwo muß doch ein großer Knotenpunkt sein. Die großen Züge müssen zusammengestellt und geordnet werden, wie wir es in Freiburg gesehen haben. Die Wagen müssen repariert werden. Man muß große Magazine haben,

man muß Stützpunkte haben, von denen aus der Verkehr geleitet und bedient werden kann. Also sind es nicht die großen Städte, die diese Aufwendungen notwendig machen, sondern es ist die Gesamtheit unseres Eisenbahnnetzes. Das wird der Herr Abg. Hergt, der sich nach mir zum Wort gemeldet hat, sicherlich auch bestätigen können. Es ist verderblich, wenn dieser Gesichtspunkt immer wieder hier hereingetragen wird, deshalb, weil er lediglich zum Streit der Interessenten führt. Der schließliche Erfolg ist der, daß die Regierung sich mit Leichtigkeit aus der Situation ziehen kann, indem sie eben gar nichts tut. Dann hat sie den Vertretern des platten Landes den Gefallen getan, daß die Städte möglichst wenig bekommen, und in den Städten tröstet man sich damit, daß auf dem platten Lande nichts geschieht. Es geschieht also dann für das ganze Land nichts und das wollen wir verhindern.

Der Herr Minister hat der Linie Rehl-Bühl ein Loblied gesungen und gesagt, diese Linie könnte sich dem kleinen Verkehr besser anpassen, und so würde auch nach dem Marktplatz in Rastatt eine Linie geschaffen werden können. Wenn der Herr Minister eine Markstation in Rastatt für so nötig und erforderlich hält — ich glaube, ihm da beistimmen zu können —, so würde ihn ja nichts abhalten, ein Gleis von der Hauptbahn bis auf den Marktplatz Rastatt anzulegen. Wenn die Lokalbahn dahin fahren kann, warum nicht auch schließlich der Staat? Wie er den einzelnen großen Fabriken Anschlußgleise baut, so könnte er auch einmal dazu kommen, einen großen intensiven Marktverkehr durch Anschlußgleise zu bedienen. Bei uns wird er jedenfalls ein Hindernis oder einen Widerspruch da nicht finden, wenn die betriebstechnische Seite der Frage in Ordnung gebracht ist.

Wenn dann der Herr Minister gesagt hat, unsere Hauptstrecke sei nicht überlastet, so kann er das ja sehr gut sagen, während sein Herr Vorgänger das nicht hätte sagen können, denn er ist in dieser Beziehung durch den Bescheid belastet gewesen, den er durch die Groß-Generaldirektion im Jahre 1897 dem Stadtrat Karlsruhe gegeben hat, als wir bessere Zugverbindungen nach Baden gewollt haben, als wir insbesondere auf das schreiende Mißverständnis zwischen Mannheim und Karlsruhe hingewiesen haben. Während die Mannheimer bekanntlich den angenehmen Heidelberger Sonntagsverkehr haben, geschieht für Karlsruhe absolut nichts. Damals hat die Generaldirektion uns den Rat gegeben, im Hardtwalde spazieren zu gehen, und hat sich für unfähig erklärt, weitere Züge oberhalb Rastatt laufen zu lassen (ich bitte, nur die Akten nachzulesen), weil dort nur zwei Gleise der Staatsbahn zur Verfügung ständen. Hier hat der Herr Minister also attemmäßig in seiner eigenen Registratur den Beweis, daß vor neun Jahren die Groß-Generaldirektion, die doch auch etwas davon verstanden haben wird, den Verkehr bereits für so angespannt gehalten hat, daß sie einem Lieblingswunsch des Herrn v. Brauer und der ganzen Karlsruher Bevölkerung nicht hat Folge leisten können. Wenn nun der Herr Minister so sehr überzeugt ist, daß der Verkehr so wenig die Hauptstrecke in Anspruch nimmt, so halte ich ihn beim Wort und werde umso energischer dafür eintreten, daß jetzt endlich der Sonntagsverkehr nach Baden-Baden von Karlsruhe aus in Gang gebracht wird.

Es ist gesagt worden, es würden infolge der neuen Umleitungsbestimmungen ein Teil der Güter, künftig über Röhswog geleitet werden, und dadurch würde unsere Hauptstrecke entlastet werden. Ja, da erlaube ich mir die Gegenfrage; haben wir denn ein Interesse

baran, daß die Güter über Röschwoog nach Straßburg geleitet werden? Wenn wir die Strecke Rastatt-Kehl-Straßburg zur Verfügung stellen, ei, dann steht garnichts mehr im Wege, auf dem kürzesten Wege, und das ist dann wieder die badische Linie, diese Umleitung der Güter über Röschwoog zurückzuziehen und sie über Kehl nach Straßburg zu führen. Also auch diesen Gesichtspunkt nehme ich eher als Anlaß, dem Kommissionsantrag nicht zuzustimmen, denn als Argument, wie der Herr Minister gemeint hat, dem Antrag, der aus der Mitte des Hauses gestellt worden ist, nicht zuzustimmen.

Es spukt noch immer in den Köpfen die Idee, daß diese Linie Rastatt-Kehl eine Konkurrenzlinie gegen unsere Hauptlinie sei. Ich begreife nicht, wie man auf einen solchen mittelalterlichen Standpunkt sich stellen kann, denn die Entwicklung unserer Hauptlinie unterhalb Rastatt, die Fortführung der Rheintalbahn, die Erbauung der strategischen Bahn müssen doch schließlich auch dem Kurzsichtigsten den Beweis erbracht haben, daß das nicht richtig sein kann, was man immer gesagt hat, daß unsere Hauptlinie die vierfache Ausstattung mit Geleisen nicht nötig habe. Wir sehen heute, daß die Generaldirektion über die Gleise unterhalb Rastatt recht froh ist. Die dichte Zugfolge beweist das. Ich glaube nicht, daß der Herr Generaldirektor oder sein Vertreter hier heute erklären würde: wir brauchen diese beiden weiteren Gleise nicht, wenn es nur auf den badischen Verkehr ankäme, und ich glaube auch nicht, daß er uns sagen würde: auch heute sind diese beiden Gleise ausschließlich als im militärischen Interesse bestehend zu betrachten und könnten jeden Tag abgebrochen werden, wenn wir nur auf den badischen Verkehr als solchen Rücksicht nehmen wollten. Ich bin überzeugt, daß die Generaldirektion das Vorhandensein aller dieser Gleise bei Bewältigung ihrer kolossalen Aufgaben sehr zu schätzen weiß und sich energisch zur Wehre setzen würde, wenn etwa der Reichszuschuß zurückbezahlt werden müßte und sie dabei dieser beiden Gleise ledig würde. Sie wird auf dem Standpunkt stehen, daß diese beiden Gleise heute ein integrierender Bestandteil zur Bewältigung des badischen Verkehrs sind, und es läßt sich auch in Aussicht nehmen, daß, wenn einmal die jetzt vorliegende Bahn gebaut ist, nach weiteren zehn Jahren die Generaldirektion auch auf Fortsetzung der Bahn bis Kehl und Basel bestehen würde. Mit Recht ist von dem Herrn Kollegen Pfeifferle früher schon mitgeteilt worden, daß nicht bloß die Fortführung der Linie von Rastatt nach Kehl, sondern die Durchführung von vier Geleisen durch das ganze Rheintal bis Basel ein eminentes Interesse des Landes und speziell des Oberlandes sei, und daß es zu beklagen wäre, wenn diesem Gedanken durch das gemischte System ein Hindernis bereitet würde. Heute wollen Sie nun zu diesem Hindernisse, das heute schon empfindlich genug ist, ein neues Hindernis hinzufügen, anstatt diesen Fehler wieder gut zu machen, indem Sie immer darauf hinweisen: Wir trauen uns nicht, bei der gegenwärtigen Finanzlage an die Ausführung dieser Aufgabe heranzutreten. Warum fürchten sich die Privatgesellschaften nicht? Die lachen sich ja krumm, wenn sie sehen, daß es jemand gibt, der glaubt, das sie für $2\frac{1}{2}$ Proz. Kapital anlegen. Glauben Sie, daß es so einfältige Kapitalisten gibt, die ihre Finger immer und immer wieder daran verbrennen würden? Die wissen genau, wie das gemacht wird: Wenn es sich um eine Kapitalanlage von 400000 Mark effektiv handelt, dann wird eben das Baukapital künstlich dadurch erhöht, daß man bei Bezug der Rohstoffe und bei Vergütung der Arbeit, solche Leute heranzieht, die mit zum Truß, zum großen Ring, oder zur Verwandtschaft gehören, und die einfach das betreffende Kapital fakturieren, so hoch, als es eben notwendig ist, um schließlich einen

Zins von 2 oder $2\frac{1}{2}$ Proz. herbeizuführen. Wenn sie dann schön zu Hause sind, teilen sie sich dann die 4, 5 oder 6 Proz. Rente, die auf das effektive Baukapital herauskommt. Das ist eine Manipulation, wegen welcher man den Leuten einen Vorwurf nicht wird machen können. Wenn ein Vater eine Bahn gebaut hat und der Sohn, der eine Fabrik hat, verweigert dem Vater den üblichen Rabatt bei Barzahlung und fakturiert die abgegebenen Waren zum vollen, höchst möglichen Konjunktur-Marktpreis, so ist damit nichts geschehen, was das Licht der Öffentlichkeit schließlich zu scheuen hätte, hingegen etwas, daß die Sachlage so zugunsten der Beteiligten verschiebt, daß es kein Wunder ist, daß die Leute sich die Hände reiben und denken: Der badische Staat ist eine großartige Melkkuh, die muß gemolken werden bis zum letzten Tropfen! So werden wir sehen, daß die Leute, gestützt auf die heutigen Beratungen, ihre Anforderungen fort und fort erhöhen und es schließlich so weit treiben werden, daß man, wie es hier aus der Mitte des Hauses von dem Herrn Kollegen Pfeifferle geschehen ist, mit Recht energischen Protest dagegen einlegen muß. Es ist direkt gegen die guten Sitten, wenn die Aktiengesellschaften den Gemeinden auf diese Weise die Pistole auf die Brust setzen und sie zwingen, das ganze Risiko auf die eigene Schulter zu nehmen, während sie an dem Gewinn keinen Anteil haben. Wenn es sich dann darum handelt, den Wünschen der Gemeinden gerecht zu werden, dann wird mit den Leuten umgesprungen, gerade wie es den Gesellschaften beliebt. Dann besteht aber absolut keine Instanz; denn die Aufsichtsbezugnis der Regierung hat jedesmal versagt, wenn es sich darum handelte, die Gesellschaften dazu zu bringen, den berechtigten Wünschen der Bevölkerung Folge zu leisten. Daneben besteht bei diesen Gesellschaften außerdem noch das System der schlechten Behandlung und der Ueberanspruchung des Personals, das ich bei der Beratung des Eisenbahnbetriebsbudgets voraussichtlich auch zur Sprache bringen werde.

Bei dieser Bahn Rastatt-Kehl kommt dazu, daß ich Ihnen einen Zeugen nennen könnte, dem gegenüber der frühere Eisenbahnminister Bude geäußert hat, daß der strategische Wert dieser Bahn nicht von der Hand zu weisen wäre, indem er wörtlich sagte: Wir können nicht Wege genug haben, um nach Straßburg zu kommen. Das wird auch jeder einsehen, der kein Stratege ist, daß es kein Fehler sein würde, wenn wir mehr gangbare und bequemere Wege nach Straßburg hätten. Herr Bude hat sodann ferner auf die Frage, ob das Reich zu einem Zuschuß bereit sei, und auf die Frage, ob schließlich auf eine Million gerechnet werden könne, erklärt, er glaube, daß da keine Schwierigkeiten entstehen würden. Wenn Sie nun trotz dieser Tatsache heute dazu übergehen, im Anschluß an das im Prinzip aufgegebene, von allen verlassene, sogar von der Regierung für die Zukunft als nicht mehr streng durchzuführende gemischte System diesen letzten Fehler zu machen, der hier noch gemacht werden kann, so glaube ich, würden Sie sich selbst den denkbar schlechtesten Dienst erweisen. Wir sollten doch diesem gemischten System ein rühmliches Ende dadurch bereiten, daß wir sagen: bis jetzt waren die Meinungen darüber geteilt und konnte man verschiedener Meinung sein. Die Gründe die dafür angeführt wurden, hatten zunächst etwas Bestechendes gehabt und konnten sehr leicht dazu führen, daß es jeweils eine Mehrheit in diesem Hause gefunden hat. In dem Moment aber, wo kein einziger prinzipieller Befürworter dieses Systems im ganzen Hohen Hause und am Regierungstische mehr zu finden ist, gibt es auch keine Entschuldigung mehr für Fehler, die im weiteren Verfolg dieses Systems gemacht werden. Bis jetzt sind diese Fehler unbewußt gemacht worden und niemand

hat ein Recht, diejenigen zu tabeln, die sie gemacht haben, wenn er nicht selber etwas Besseres vorzuschlagen hatte. Heute aber, müssen die Herren sich selbst sagen, handeln wir kulpos, wenn nicht dolos, wenn wir nach diesem System das wir als dem Tode verfallen zu erachten haben, trotzdem noch so folgenschwere Beschlüsse fassen, wie sie hier gefaßt werden sollen. Es handelt sich nicht bloß um die Linie Rastatt—Rehl, sondern darum, das Rückgrat dieser verderblichen Eisenbahnbaupolitik an seiner gefährlichsten und empfindlichsten Stelle zu treffen. Gelingt es uns, den Landtag auf diesen Standpunkt herüberzuziehen und der Regierung den Boden zu schaffen, von dem aus sie der heute in dankenswerter Weise gegebenen Erklärung Folge geben und die Konsequenzen dieser Aenderung der Gesinnungsweise des Hohen Hauses ziehen kann, dann haben wir freie Bahn geschaffen für eine gute Eisenbahnpolitik im ganzen badischen Lande, dann werden die Herren, die jetzt kämpfen und ringen müssen für den Ausbau unseres Eisenbahnnetzes in den kleinen, abgelegenen Landesteilen und Gemeinden lange nicht mehr den schwierigen Standpunkt haben, sie werden sich darauf berufen können, wie es bei der Bahn Rastatt—Rehl gegangen ist, wo Haus und Regierung den gemeinwirtschaftlichen Standpunkt als richtig anerkannt haben. Tun Sie es aber nicht, verweisen Sie hier die Gemeinden auf den jammervollen Ausweg dieses Privatbahnsystems, so müssen Sie sich auch nicht beklagen, wenn die Groöhh. Regierung Ihnen bei all den vielen Eisenbahnbaupetitionen, die noch kommen, immer wieder dasselbe Lied vorsingt: Die Rentabilität ist nicht nachgewiesen, und solange sich kein Unternehmer findet, der bereit ist, auf eigenes Risiko zu bauen, tun wir nichts. Bei jenen kleinen Gemeinden, die noch mit Bahnwünschen kommen werden, geben sich aber die Unternehmer keine Mühe, weil sie nicht so dankbar und so reich sind, daß sie in der Verzweiflung, um überhaupt zu etwas zu kommen, so wunderliche Bedingungen eingehen. Die kleinen Gemeinden im Odenwald und im Schwarzwald können auf diese Bedingungen einfach nicht eingehen, weil ihr Um-lagefuß, ihre bescheidenen ökonomischen Verhältnisse, ihnen das verbieten. Ich hoffe also, gerade diejenigen Herren, die ländliche Bezirke vertreten, werden sich auch die Konsequenzen eines solchen Beschlusses, wie er heute im Anschluß an den Kommissionsantrag gefaßt werden soll, recht klar legen und sich vergegenwärtigen, daß sie hier zugleich auch über ihre eigenen Wünsche, über die Interessen ihrer eigenen Wahlkreise mit abstimmen. (Bravo!)

Vizepräsident Rehner gibt hierauf folgenden in der Zwischenzeit eingekommenen weiteren Antrag der Abgg. Obkircher, Sängler und Rebmann bekannt:

„Hohes Haus wolle den Gesetzentwurf, betreffend die Erbauung einer schmalspurigen Nebenbahn von Rastatt nach Schwarzach, an die Kommission zurückverweisen zur Prüfung der Frage, ob an Stelle der Erbauung der jetzt vorgeschlagenen schmalspurigen Nebenbahn durch einen Unternehmer, zumal unter den jetzt vorgesehenen Bedingungen, die Erbauung einer normalspurigen Staatsbahn treten soll.“

Auf Antrag des Abg. Dr. Binz wird hierauf 11 Uhr 35 Min. die Sitzung zum Zwecke der Beratung der einzelnen Parteien über die Stellungnahme zu den beiden zu dem Kommissionsantrag vorliegenden Abänderungsanträgen (Bechtold u. Gen. und Obkircher u. Gen.) auf eine halbe Stunde unterbrochen.

Nach Wiederaufnahme der Sitzung um 12 Uhr 10 Min. wird die Diskussion über den Kommissionsantrag und die beiden Abänderungsanträge fortgesetzt.

Das Wort erhält zunächst

Abg. Franz (natl.): Der Herr Abg. Pfefferle hat sich gewundert, daß die Stadt Rastatt auf $4\frac{1}{2}$ Prozent Zinsgarantie eingegangen ist. Ich kann Ihnen zur Beruhigung sagen, daß wir es nicht leichten Herzens getan haben, sondern daß da lange Verhandlungen vorgegangen. Der Bürgerausschuß hatte erhebliche Bedenken. Ich kann Ihnen aber auch mitteilen, daß die Gesellschaft noch mehr als $4\frac{1}{2}$ Prozent Zinsgarantie verlangt hat (Hört, hört!). Wir sind also nicht so leichten Herzens darüber weggegangen. Die Stadt Rastatt hat ja ein großes Interesse an der Bahn. Weil wir über 30 Jahre hierwegen petitionierten und keine Aussicht hatten, daß eine andere Gesellschaft diese Bahn baut, so waren wir eben gezwungen, uns mit dieser Gesellschaft abzufinden. Die Straßburger Straßenbahngesellschaft kann ja auch diese Bahn am billigsten betreiben und am billigsten bauen, weil sie ja das Material, die Wagen, die Lokomotiven und alles schon hat. Deshalb sind wir auf die Bedingungen eingegangen. Wir haben auch mit anderen Gesellschaften verhandelt; diese haben den Bau aber rundweg abgelehnt, weil die Strecke von Rastatt nach Schwarzach zu kurz sei.

Abg. Hergt (Zentr.): Der Herr Abg. Kolb hat es für nötig gehalten, wie schon wiederholt im Laufe dieser Session, an die sog. großen Parteien des Landtages eine einbringliche Strafpredigt zu halten. Ich glaube, das ist wohl der richtig bezeichnende Ausdruck für die Art und Weise, wie er sich an die anderen Parteien wendet. Ich möchte bemerken, daß der Herr Abg. Kolb sich sehr irrt, wenn er meint, bei uns wenigstens auf dieser Seite des Hauses, mit diesem Ton auch nur den geringsten Eindruck zu machen.

Der Herr Kollege Benedey hat sich im großen ganzen den Ausführungen des Herrn Kolb auch dem Tone nach angeschlossen, was mich einigermaßen von ihm gewundert hat, da ich annehme, daß er ein besonderes Interesse nicht daran hat, in dieses Hohe Haus den Volksversammlungen eingeführt zu sehen. Er hat es meinem Fraktionskollegen Schmidt übel genommen, daß er einen Beschluß des letzten Landtags einen papiernen Beschluß genannt hat. Nun, etwas Beleidigendes für die Herren, die damals diesen Beschluß gefaßt haben, lag in diesem Ausdruck durchaus nicht. Es war nur die Bezeichnung einer Tatsache, denn Tatsache ist, daß dieser Beschluß bis jetzt eben nur auf dem Papier steht, weil die Regierung, der andere Faktor, mit dem wir eben einmal rechnen müssen, sich nicht zu unserer Auffassung verstehen wollte. Ich sehe also nicht ein, warum man in diesem Sinne nicht von jenem Beschluß als von einem papiernen Beschluß hätte reden dürfen.

Der Herr Abg. Benedey hat auch außerdem geglaubt, uns — ich glaube wenigstens, ihn so verstehen zu müssen — Inkonsequenz vorwerfen zu müssen. Er sagt: nach all' den Reden, wie sie da gehalten worden sind, hätte man annehmen müssen, daß alle Redner am Schluß für den sozialdemokratischen Antrag stimmen würden, und nun kommen Sie (zu uns) gerade auf das Gegenteil. Ja, der Herr Kollege Benedey muß doch aber auch die Gründe gelten lassen, welche die Vorredner dazu bewegen haben, obwohl sie auch sehr gern eine normalspurige Bahn für die Petenten hätten, trotzdem dem Kommissionsbeschluß zuzustimmen. Ich glaube, in diese Lage wird

wohl jeder der Herren Abgg. das eine oder das andere Mal kommen. Man kann nicht immer unbedingt nach prinzipiellen Gesichtspunkten sein Verhalten hier einrichten, wenn es sich um wirtschaftliche Interessen der Gemeinden handelt: und ein solcher Fall liegt hier meines Erachtens vor.

Der Herr Abg. Fröhlich hat sich ja ähnlich ausgesprochen. Er hat aber gewisse Erklärungsgründe, Milderungsgründe dafür gelten lassen, daß trotz der prinzipiellen Zustimmung zur künftigen möglichst Ausschließung von schmalspurigen Lokalbahnen man sich für diesen Fall doch anders entschließen wollte. Er hat es einen Krankheitsprozeß genannt, in dem wir uns befinden. Ja nun, dann befindet er sich eben auch mit in diesem Prozeß, gerade wie alle andern, und das ist eben die Macht der Verhältnisse, das ist die Entwicklung der Dinge, der man sich allerdings nicht wird entziehen können. Wir haben ja heute gehört, daß diese Entwicklung in ein neues Stadium getreten ist durch eine sehr erwünschte Erklärung, die uns der Herr Minister über den heutigen Standpunkt der Regierung in der Frage der Nebenbahnen abgegeben hat. Ich muß hier sagen: es ist durchaus nicht richtig, daß etwa die Zentrumsfraktion der Erbauung von schmalspurigen Nebenbahnen durch Privatgesellschaften jemals im allgemeinen das Wort geredet hätte. Sie hat es nur in dem oder jenem Einzelfall getan, wenn ihr eben die die Interessen des betr. Landbestells das als notwendig erscheinen ließen. Im übrigen haben aber gerade Mitglieder der Zentrumsfraktion immer dahin zu wirken gesucht, daß die Gr. Regierung zunächst zu dem sog. gemischten System übergehe. Nachdem sich aber da nun mancherlei Mängel gezeigt haben, Mängel, die, so wie sie aufgetreten sind, auch der Abg. Fröhlich nicht voraussehen konnte, ist es gar nicht verwunderlich, daß man nun davon abzukommen und dahin zu wirken sucht, daß nicht nur die Hauptbahnen sondern auch die Nebenbahnen, wenigstens solche mit Normalspur, von der Regierung gebaut und in Staatsbetrieb genommen werden sollen. In diesem Sinne haben wir uns im letzten und vorletzten Landtag schon ausgesprochen, und ich muß behaupten, daß man von dieser prinzipiellen Stellung durchaus nicht abgeht, wenn man nur in dem jetzigen Fall die Linie Rastatt—Schwarzach als Zwischenglied zwischen der Staatsbahn und einer schmalspurigen Nebenbahn ausbauen will als schmalspurige Privatbahn. Wenn wir noch tabula rasa hätten, wenn eine solche Schmalspurbahn noch nicht zwischen Bühl und Rehl bestünde, dann können Sie wohl versichert sein, daß auf dieser Seite des Hauses sich kein Abgeordneter finden würde, welcher heute wieder dafür stimmen würde. Wir müssen aber jetzt damit rechnen, daß zwei Drittel der Bahnlinie, um die es sich handelt, als Privatbahn schon gebaut und in Betrieb sind, und daß es, wie der lange Kampf für die Erreichung des Zwischengliedes Rastatt—Schwarzach als normalspurige Nebenbahn bis Rehl gezeigt hat, im Interesse dieser Gemeinden liegt, nun die Bahn in der Weise ausgebaut zu bekommen, wie sie auf der Strecke Schwarzach—Bühl jetzt besteht und betrieben wird. Auch von dieser Seite des Hauses wird ja eine solche Bahn mit Recht als Notbehelf bezeichnet, es ist, wenn jetzt das Zwischenglied ausgebaut wird, für die Gemeinden eine Art wirkliche Abschlagszahlung.

Ist der Herr Abg. Fröhlich noch niemals in die Lage gekommen, einem Klienten anempfehlen zu sollen, daß er eine Abschlagszahlung annimmt, wenn es ihm nicht möglich ist, auf einmal die ganze Schuld zu bekommen? Ich glaube, das ist ein Vorgang, der sich auf allen wirtschaftlichen Gebieten abspielt und der nichts besonderes an

sich hat, wenn es sich, wie hier, um eine Bahn handelt. Ich glaube es ist viel besser, wenn man auf realen Boden stehen bleibt und nicht um 10 und 20 Jahre vorgehen will, denn damit schadet man den Interessentengruppen, die Herr Fröhlich so warm verteidigt.

Glauben Sie wirklich, daß, wenn der Antrag der sozialdemokratischen Partei etwa Annahme finden würde, dann die hier in Betracht kommenden Gemeinden in den Besitz einer Bahn auch nur annähernd in der gleichen Zeit gelangen könnten, wie durch die Annahme des Kommissionsbeschlusses? Herr Fröhlich nicht. Er scheint das für möglich zu halten. Ich für meinen Teil halte das für ausgeschlossen, und zwar aus der Kenntnis heraus, die ich durch meine Erfahrung in diesen Dingen habe. Es kann nicht davon die Rede sein, daß die Eisenbahnverwaltung jetzt eine normalspurige Stichbahn Rastatt—Schwarzach baut; das wird ihr auch wohl von diesem Hause nicht zugemutet werden. Der sozialdemokratische Antrag hätte also nur den Sinn, wenn man der Regierung empfiehlt, zugleich das Projekt für eine zweite doppelgleisige Vollbahn von Rastatt nach dem Süden in Angriff zu nehmen. Herr Fröhlich wird mir zugeben, daß ein solches Projekt im Handumdrehen nicht aufgestellt ist, und zwar ist das ganz besonders deshalb nicht möglich, weil sich die Untersuchungen, die einer solchen Projektaufstellung vorausgehen müssen, nicht allein beschränken können auf die kurze Strecke Rastatt—Schwarzach oder auch nur Rastatt—Rehl, sondern weil die Regierung dabei die Untersuchung auch auf das spätere Ziel hin ausdehnen müßte, diese zweispurige Vollbahn weiter nach Süden fortzuführen. Da wird mir doch wohl zugestimmt werden müssen, daß die Untersuchungen und die Aufstellung eines solchen Projektes — es würde nicht bei einem Projekt bleiben, es müßte eine ganze Reihe von Varianten unterzucht und veranschlagt werden — keinesfalls bis zum nächsten Landtag erledigt werden könnten. Ich wenigstens behaupte, daß das nicht möglich ist, und was hätten dann die Gemeinden besten Falls gewonnen? Die etwaige Aussicht, daß nun dann der nächste Landtag einen Teil dieses ganzen Projektes zu ihren Gunsten genehmigt (ich sage auch zugunsten der Bahnverhältnisse im allgemeinen, das gebe ich durchaus zu), wäre die einzig mögliche Aussicht; aber steht denn das wirklich so fest, daß der Landtag dann einem etwaigen Regierungsentwurf, der sich auf einen Teil dieser späteren zweigleisigen Vollbahn nach Süden hin, einer Parallelbahn zu unserer jetzigen Hauptbahn, erstreckt, seine Zustimmung geben wird? Ich wage dahinter ein Fragezeichen zu setzen. Ich schäme die Kosten dieser zweispurigen Vollbahn einschl. Umbau der Anschlußbahnhöfe, allein nur so weit, als sie die jetzt petitionierenden Gemeinden berührt, und diejenigen, die im Besitz der schmalspurigen Bahn bis Rehl sind, auf etwa 15 Millionen. Nun ich weiß nicht, ob der nächste Landtag wirklich so bewilligungslustig sein wird, daß er diese Summe bewilligen würde, wenn nicht die Größ. Regierung bestimme nachweist, daß das Bedürfnis für diese zweispurige Vollbahn wirklich vorhanden ist. Der Landtag wäre verpflichtet, den Nachweis des Bedürfnisses zu verlangen, ehe er solche Mittel bewilligt; und diesen Nachweis würde die Regierung nicht, auch bei dem besten Willen nicht, führen können; denn so, wie ich die Verhältnisse unserer Hauptbahn kenne, muß auch ich bestätigen, daß sie für eine weitere Steigerung des Betriebs noch ungenügend ist, und ich glaube, bis zum nächsten Landtag selbst bis in die nächsten 10 Jahre, wird diese Steigerung der Aufnahmefähigkeit anhalten, durch die verbesserten Einrichtungen, die wir im Begriff sind, einzuführen, besonders durch die großen Bahnhofsbauten.

Weil ich gerade das Wort „große Bahnhöfe“ ausgesprochen habe, möchte ich auch eine Zwischenbemerkung machen, indem ich mich allerdings der Meinung des Herrn Kollegen Fröhlich vollständig anschließe, daß diese großen Bahnhöfe durchaus nicht für die großen Städte gebaut werden. Aber das muß ich doch beifügen: Die äußere Ausstattung der großen Bahnhöfe wird eben doch auf die großen Städte zugeschnitten, an denen sie liegen. Wenn die gleichen Bahnhöfe bei kleineren Städten zu liegen kämen oder gar, falls es das Betriebsbedürfnis verlangte, im offenen Felde zu bauen wären, wie Herr Fröhlich von Appenweier sagt, so würden da allerdings die Kosten sehr bedeutend weniger betragen, nicht nur die Geländekosten, die natürlich bei großen Städten höher sind, sondern auch die Kosten der Aufnahmsgebäude und aller für das Publikum bestimmten Anlagen; und das ist es, worauf von meinen Fraktionskollegen schon wiederholt hingewiesen worden ist, daß man da seitens der Regierung und der Eisenbahnverwaltung freigebiger ist, als wenn es sich um die Wünsche von kleinen Gemeinden handelt. Nur in diesem Sinne ist es verstanden, wenn von hier Klagen laut werden, daß man für die Bahnhöfe der großen Städte Mittel immer hat, daß es aber große Mühe kostet, irgend etwas für eine Landgemeinde zu erreichen. Ich will nur beispielsweise erinnern an die Station Kappel, die so oft gewünscht worden ist, und nach meiner Ansicht recht wohl von der Großh. Regierung konzediert werden könnte (Sehr richtig!).

Ich glaube nun, daß, wenn man, wie ich schon empfohlen habe, auf dem realen Boden bleibt, wenn man sich nicht in die Zukunft verlieren will, wozu uns der sozialdemokratische Antrag zu verleiten die Absicht hat, wenn man sich nicht in eine nebelhafte Zukunft verlieren will, tut man besser daran, für den Kommissionsantrag zu stimmen (Lachen und Zurufe bei den Sozialdemokraten). Trotz Ihres Lachens! Erinnern wir uns mal wieder in 10 Jahren daran. Lassen wir den Gegenentwurf fallen, verlangen wir, daß die Vollbahn gebaut werde, und wir werden sehen, daß diese Vollbahn vielleicht in 10 Jahren noch nicht gebaut ist, aus den Gründen, die ich schon genannt habe. Es ist ganz unnötig, sich darüber weiter herumzuzerren, denn die Erfahrung beweist es, daß lange Zeit nötig ist, um einem solchen Projekt zur Durchführung zu verhelfen. Erinnern Sie sich, wie lange wir schon über die großen Bahnhöfe hier verhandeln? Sind sie etwa schon ausgeführt? (Abg. Eichhorn: Wir haben diese Eisenbahnbureaufträge nie verteidigt!) Wenn Sie die Eisenbahnbureaufträge wären, glaube ich, würden wir vielleicht noch mit der Kutsche fahren! (Heiterkeit!) Ich sage Ihnen, die großen Reden bauen keine Eisenbahn; es ist nicht nötig, alles hundertmal zu sagen, das alles, was Sie uns heute gesagt haben, haben wir schon wiederholt gehört. Wir wissen es also und brauchen die Wiederholung nicht. Wir lassen unsere Entschlüsse auf Grundlage unserer eigenen Kenntnis der Dinge, die wir mindestens für ebenso gebiegen halten wie Sie die Ihrigen. Ich meine also, wenn wir, wie ich empfohlen habe, auf dem realen Boden bleiben, so wäre es viel mehr im Interesse der Gemeinden, um die es sich jetzt handelt, wenn wir den Kommissionsbeschlüssen zustimmen würden. Allein nachdem der Herr Minister vorhin eine Erklärung abgegeben hat, daß er dem gemischten System in Zukunft nicht mehr so warm das Wort reden will, wie es bisher geschehen ist seitens der Großh. Regierung. . . (Lachen bei den Soz.) (Zuruf von sozialdemokratischer Seite: Sehen Sie sich doch da hinauf!) Ich habe vorhin schon gesagt, daß es mir recht bedauerlich wäre, wenn es hier Abgeordnete gäbe, die wünschten, den Volksversammlungstagen hier einzuführen. Ich kann es nicht anders bezeichnen,

wenn solche Zurufe hier gemacht werden. Haben wir nicht Ihre Erklärungen, Ihre Reden ruhig angehört? Wollen Sie damit Ihre Superiorität beweisen, die besseren Gründe, die Sie etwa haben wollen, daß Sie derartige schnobdrigen Bemerkungen hier machen? Damit ist nichts bewiesen, damit schaden Sie Ihrer eigenen Sache (Lachen bei den Sozialdemokraten. Abg. Dr. Vinz: Ganz richtig!). Ich sage, nachdem der Herr Minister sich entgegenkommend erklärt hat und aus diesem hohen Haus heraus selbst verschiedene Stimmen dafür sich ausgesprochen haben, daß die Sache einer nochmaligen Untersuchung unterzogen werden soll, so hätten wir von dieser Seite des Hauses nichts dagegen einzuwenden, wenn nochmals Kommissionsberatung eintritt. Aber wir stehen jetzt noch völlig auf dem Standpunkt des Kommissionsbeschlusses, wir denken gar nicht daran, wegen Ihrer Einwendungen umzufallen. Die Gründe, die wir dafür haben, sind sehr gewichtige, sie halten vollständig Stand gegenüber dem, was Sie für den sozialdemokratischen Antrag vorgebracht haben. Aber nachdem solche Stimmen laut geworden sind, müssen auch wir allerdings eine nochmalige Beratung wünschen und müssen namentlich auch wünschen, daß den in Betracht kommenden Abgeordneten die Möglichkeit gegeben wird, nochmals mit den Interessenten über die Sache selbst zu beraten. Und wenn nun etwa die Interessenten selbst sich auf den Boden des sozialdemokratischen Antrags begeben und eine Vollbahn in ungewisser Zukunft der jetzt sichergestellten Schmalspurbahn vorziehen sollten, dann hätten wir allerdings keinen Grund mehr, dagegen zu stimmen; die Verantwortlichkeit dafür aber, wie lange es dann dauern wird, bis die Bahn gebaut wird, übernehmen dann nicht wir, sondern Sie und die Interessenten, die berührten Gemeinden; und dann werden wir uns später wieder einmal darüber sprechen, wer für die wirtschaftlichen Interessen dieser Gemeinden das Richtige geraten hat.

Ich möchte nur noch ein Wort sagen zu den, was der Herr Abg. Pfeifferle über die Bedingungen geäußert hat, die seitens der Straßburger Straßenbahngesellschaft den Gemeinden gestellt worden sind. In dieser Beziehung muß ich mich vollständig seinem verwerfenden Urteil anschließen. Ich halte es auch für ganz unzulässig, daß die Straßenbahngesellschaft nun sich auch noch eine Zinsgarantie will geben lassen, und ich muß auch meinerseits die Hoffnung aussprechen, daß es der Großherzoglichen Regierung noch gelingen möge, die Straßburger Straßenbahngesellschaft davon abzubringen. Sie kann ganz gut ohne diese Zinsgarantie die Sache übernehmen. Ich bin darin mit der Ansicht des Abgeordneten Fröhlich einverstanden, daß die Straßburger Straßenbahngesellschaft nicht zuliebe der schönen Augen der Stadt Kastatt oder ihres Herrn Bürgermeisters oder ihres Abgeordneten etwa es übernommen hat, die Bahn zu bauen, sondern daß sie ganz gut weiß, daß sie dabei auch ein Geschäft machen wird. Andernfalls würde sie sich nicht darauf eingelassen haben.

Also ich halte es nicht für angezeigt, daß die Großh. Regierung dazu ihre Hand bietet, dieses unberechtigte Verlangen der Straßburger Straßenbahngesellschaft noch zu unterstützen, ich möchte dringend wünschen, daß es ihr gelingt, die Straßenbahngesellschaft davon abzubringen und sie zu veranlassen, auch ohne Zinsgarantie unter den übrigen Bedingungen, die sie gestellt hat, die Nebenbahn auszuführen, wenn der Kammerbeschluss zu Stande kommt. (Beifall im Zentrum).

Abg. Dörflinger (natl.): Die Herren Kollegen Benedek und Fröhlich hätten mit den scharfen Urteilen, die sie über die beiden großen Parteien vorhin in ihren

Erklärungen ausgesprochen haben, wohl besser zurückgehalten, bis sie näher am Abschlusse der Rednerliste gewesen wären. Es waren ja noch weitere Redner gemeldet, die auch ihre Meinung zu der vorliegenden Angelegenheit sagen wollten.

Von meiner eigenen Person muß ich in Verteidigung gegen diese Angriffe sagen, daß ich dem vorliegenden Gesetzentwurf aus denselben Gründen, die die Herren vortragen haben, wenn ich von der Form des Vorbringens absehe, von Anfang an abgeneigt war, und daß ich auch in den Kreisen meiner Fraktion, und zwar teilweise unter großer Zustimmung, ausgeführt habe, daß man einem solchen Gesetzentwurf seine Zustimmung nicht würde geben können; als ich dann heute früh in dieses Haus hereinkam, bin ich sehr bald mit dem Gedanken umgegangen, einen selbständigen Antrag zu stellen. Der Antrag wurde dann geschrieben, und bevor die Herren gesprochen haben, auch dem Herrn Präsidenten übergeben. Dies nur zur Wichtigstellung der einzelnen Zeitmomente, was für später ja vielleicht nicht unnötig erscheinen wird.

Einen Vergleich aber anzustellen zwischen der Haltung der beiden großen Parteien heute und der Haltung derselben Parteien bei Gelegenheit der Verhandlungen über die Fahrkartensteuer erscheint mir durchaus unangebracht zu sein; und wenn er angestellt werden soll, dann scheint er nicht dazu zu führen, die beiden großen Parteien zu verurteilen, sondern ich bin, trotz der Reden, die wir neulich gehört haben, auch heute immer noch der Meinung, daß die beiden großen Parteien in der Fahrkartensteuerfrage den richtigen, den auf dem realen Boden der Tatsachen stehenden Standpunkt eingenommen haben, indem sie davon ausgingen, daß wir in diesem Hause nicht zu entscheiden haben, ob eine Fahrkartensteuer eingeführt werden soll oder ob nicht.

Aber ich will nicht von der Fahrkartensteuer sprechen, sondern von dem vorliegenden Gesetzentwurf und den Fragen, die damit in unmittelbarem Zusammenhang stehen.

Wenn ich auf die Beurteilung eingehe, weiß ich mich frei von jeder Utopie, weiß ich mich frei von jeder Preußenfresserei, die in diesen Tagen in diesem hohen Hause meines Erachtens allzusehr in den Vordergrund getreten ist; ich will kühl und nüchtern die Frage beurteilen, die zur Verhandlung steht.

Wir haben, gewiß zur Freude des ganzen Hauses, die Wahrnehmung machen können, daß die Groß-Regierung im Prinzip anders gestimmt ist, als sie vor zwei Jahren, vor vier Jahren und vor sechs Jahren gestimmt war, insofern die Frage: Staatsbahn oder Privatbahn in Betracht kommt. Das ist eine hoch erfreuliche Wahrnehmung, und die Groß-Regierung kann dessen sicher sein, daß sie die einmütige Zustimmung des hohen Hauses besitzt, wenn sie auch in der Praxis bei den einzelnen vorkommenden Fragen diesen prinzipiellen Standpunkt zur Durchführung bringt: nämlich den Standpunkt, mit dem System der Privatbahnen — vielleicht von ganz vereinzelten Ausnahmefällen abgesehen — zu brechen und, wo überall es geht, zur Staatsbahn überzugehen, dann aber auch die Staatsbahn hinauszuführen in das Land und bei der Beurteilung der Linien, die gebaut werden sollen, sich von volkswirtschaftlichen und nicht von rein finanziellen Gesichtspunkten leiten zu lassen.

Nun hat der Herr Minister ausgeführt: wenn er auch prinzipiell erklären könne, daß die Groß-Regierung viel mehr als das früher der Fall war, heute dem Staatsbahnsystem zugeneigt ist, so ließe sich das doch nicht jetzt schon bei dieser Gelegenheit durchführen. In dieser Beziehung bin ich durchaus anderer Meinung:

ich möchte sagen, daß jetzt die Gelegenheit dazu da ist, es auch praktisch zu betätigen, daß die prinzipielle Auffassung eine andere geworden ist. Zugegeben ist ja ohne weiteres, daß eine gewisse, und zwar eine nicht unerhebliche Schwierigkeit darin liegt, daß die Bahn von Kehl über Schwarzach nach Bähl als Schmalspurbahn bereits vorhanden ist. Aber auch der Bestand dieser Bahn — darin unterscheide ich mich von dem Standpunkte des Herrn Kollegen Hergt — sollte nicht als ein absolutes Hindernis angesehen werden, jetzt dem Standpunkte des Hauses entsprechend den prinzipiell als richtig erkannten Standpunkt praktisch zu betätigen. Ich glaube nicht, daß man (wie das der Herr Kollege Hergt getan hat) davon reden kann: wenn wir jetzt die in Frage stehende Bahn als eine schmalspurige genehmigen, so müßten die Gemeinden das als eine „Abschlagszahlung“ auffassen. Das wäre keine Abschlagszahlung, da auf vielleicht unabsehbare Zeit die Endzahlung kaum nachfolgen würde. Deshalb sage ich: wir wollen hier mit der Errichtung einer normalspurigen Staatsbahn nicht vollständig abgebrochen ist, dann wollen wir diese Staatsbahn zur Ausführung zu bringen suchen; wir wollen weder die Politik der halben Schritte machen, noch mit Siebenmeilenstiefeln gehen. Wenn wir in der richtigen Mitte bleiben, so können wir sehr wohl ernstlich prüfen, ob nicht jetzt mit einer normalspurigen Staatsbahn durchzubringen ist.

Die Bedingungen, die den Gemeinden für dieses Bahnprojekt auferlegt sind, scheinen mir in höchstem Maße bedenklich zu sein; Einzelnes brauche ich da nicht auszuführen; es ist das von verschiedenen Seiten und insbesondere von Seiten meines Freundes Pfeffeler mit voller Klarheit, Deutlichkeit und Entschiedenheit gesagt worden. Die Hoffnung, die mein Freund Pfeffeler geäußert hat, daß vielleicht die Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft freiwillig auf die eine oder andere Bedingung verzichten würde, kann ich freilich nicht teilen. Wenn wir dem Gesetzentwurf zugestimmt haben, so wird die Sache mit all den schweren Bedingungen durchgeführt werden, wie sie bisher gestellt sind (Bewegung und Zustimmung).

Was die Zinsgarantie betrifft, die ja bei dem geringen Grad oder dem völligen Abhandensein eines Risikos sehr hoch erscheint, so will ich noch auf einen neuen Gesichtspunkt aufmerksam machen. Wenn die Stadtgemeinde Kehl in dieser Weise die Gesellschaft für die Rentabilität des aufgewendeten Baukapitals sicher stellt, so hat die Gesellschaft in gar keiner Weise ein Interesse daran, den Wünschen der Gemeinden und insbesondere den Wünschen der Stadt Kehl entgegenzukommen, und so durch die Kulanz ihres Verhaltens auf die größere Rentabilität ihrer Bahn hinzuwirken: es kann ihr dann völlig gleichgültig sein, wie die Bahn rentiert, denn unter allen Umständen bekommt sie eine Verzinsung von 4½ Proz. aus dem Baukapital (Sehr richtig!).

Aber ich will die Frage noch unter einem allgemeineren Gesichtspunkte betrachten. Wir haben durch das ganze Land hindurch nicht nur eine einheitliche Bahnlinie, sondern wir haben Parallellinien. Wenn wir uns die Karte betrachten, so drängt sich uns förmlich das Bild auf, daß von Kehl nach Bähl eine förmlich eine weitere Parallellinie gebaut werden muß, ebenso wie die, die im nördlichen Teil des Landes bereits vorhanden ist. Man mag für die Zukunft Prophezeiungen düsterster Art aufstellen: ich glaube, die Tatsachen werden es lehren, daß auch auf der Strecke südlich von Kehl der Verkehr mit den beiden vorhandenen Gleisen nicht mehr zu bewältigen sein wird (Sehr richtig), und es ist auch heute schon in diesem hohen Hause und schon häufig davon ge-

sprochen worden, daß der Ausbau unserer Hauptbahnen mit einem dritten und vierten Gleise eben nicht mehr in unabsehbarer Ferne ist, sondern in nicht ferner Zeit zur Ausführung gebracht werden muß. Im Zusammenhang mit diesen Ausführungen ist auch schon früher darauf hingewiesen worden, daß das dritte und vierte Gleis nicht notwendig neben die vorhandenen ersten und zweiten Gleise gelegt werden müssen, sondern daß man diese auch eine Anzahl von Kilometer weiter westlich legen kann, und darum handelt es sich in der Tat jetzt: es handelt sich um verhältnismäßig wenig Kilometer, wenn man von Rastatt bis nach Kehl oder bis nach Kork geht. Und dann wollen wir uns doch vergegenwärtigen, daß (so viel ich weiß) eine Strecke von Rastatt nach Iffezheim heute schon im Besitz des Staates vorhanden ist (Zuruf: Rennplatz), die Bahn, die ursprünglich für Zwecke des Rennplatzes von Privaten gebaut worden ist, soll sich zurzeit schon im Besitz des Staates befinden (Ministerialdirektor Schulz verneint). Wenn das nicht der Fall ist, wird sich der Ankauf leicht ermöglichen lassen.

Von Kork bis Offenburg soll, zur Bewältigung des Verkehrs, der vom Kehler Hafen aus zu erwarten ist, namentlich, wenn die Rheinregulierung einmal fertig gestellt sein wird, eine Bahn gebaut werden; weiter südlich haben wir dann die Kaiserstuhlbahn, normalspurig, leider nicht im Besitz des Staates, das wird sich aber auch noch gut machen lassen; von Gottenheim aus wird schon heute angestrebt und von vielen Seiten befürwortet, die Errichtung einer Bahn südlich Tuniberg entlang. Sie sehen also, die normalspurige Staatsbahn Rastatt—Kehl oder Kork wäre gar keine so fernliegende, so schwer ausführbare Sache, wie es aus den Ausführungen der Grobsh. Regierung manchmal den Anschein gewinnen könnte.

Der Herr Vorsitzende der Eisenbahnkommission hat auf einen Gesichtspunkt hingewiesen, der manch einem von uns Bedenken erregen könnte, nämlich auf den Gesichtspunkt, daß, wenn wir uns jetzt für eine solche normalspurige Staatsbahn aussprechen, wir dann die Mittel in Anspruch nehmen würden, die im anderen Fall vielleicht für eine Anzahl von Bahnen, vielleicht im Odenwald oder Schwarzwald, verwendet werden könnten. Ich habe das Bedenken nicht. Die Mittel für jene Bahnen werden aufgebracht werden, und die Budgetkommission wird ja in den nächsten Tagen ihre entschiedene Meinung zum Ausdruck bringen, daß mit dem Bau solcher Bahnen in rascherem Tempo, als bis jetzt der Fall war, vorgegangen werden soll. Die Grobsh. Regierung aber wird sich die Gewährung des Wunsches der Budgetkommission, der bald auch der Wunsch des Hohen Hauses sein wird, nicht entziehen können.

Die Vorzüge, die der Herr Ministerialpräsident den Kleinbahnen, den schmalspurigen Privatbahnen nachgerühmt hat, liegen ja vor, das ist nicht zu bestreiten. Aber es stehen diesen Vorzügen schmerzliche Nachteile entgegen, die die Vorzüge überwiegen.

Wenn aber der Herr Ministerialpräsident ferner gesagt hat, daß auch der Verkehr von dem künftigen Hafen bei Greffern mittels einer Schmalspurbahn auf die Hauptbahn gelenkt werden könnte, so möchte ich dem ein großes Fragezeichen entgegensetzen. Denn Waflengüter, wie sie doch da zur Verfrachtung kommen, wird man nicht auf wenige Kilometer auf eine schmalspurige Bahn leiten, sondern man wird, wenn der Hafen einmal errichtet ist, notwendig mit einer normalspurigen Staatsbahn vorgehen müssen. Ich bin also schon bei dem Material, das jetzt zur Beurteilung vorliegt, der Meinung, daß es auch für die Gegenwart schon das weit-

aus bessere wäre, eine normalspurige Staatsbahn an die Stelle der Privatbahn zu setzen. Aber wir haben viele gegenteilige Ansichten gehört, die Meinung des Hauses ist noch nicht geklärt, und deshalb scheint mir das Beste zu sein, die Frage noch einmal an die Kommission zurückzuweisen und dadurch der Kommission Gelegenheit zu geben, die ganze Frage noch einmal von allen Seiten, auch vom prinzipiellen Gesichtspunkt aus, zu prüfen. Die Kommission hat ja allerdings diese Dinge schon einigermaßen berücksichtigt. Aber es sind heute in der Verhandlung wesentliche, für die Beurteilung überaus wichtige Momente hervorgetreten, nicht zuletzt die Erklärung der Grobsh. Regierung und die Stimmung, die wir als eine einmütige im Hohen Hause gegenüber der ganzen prinzipiellen Frage erkannt haben. Selbst wenn aber auch die Kommission in der prinzipiellen Frage auf ihrem bisherigen Standpunkt verharren würde, so würde ich glauben, daß aus der künftigen Kommissionsberatung immer noch ein Gutes unter allen Umständen hervorgehen müßte, daß nämlich die Bedingungen, die diesem Unternehmen angehängt worden sind, noch einmal bis in alle Einzelheiten durchgegangen werden, und daß darauf hingewirkt wird, daß die Straßenbahngesellschaft von der ganz exorbitanten Belastung der Gemeinde Rastatt in einigen Beziehungen Abstand nehmen werde. Aber ich will hoffen, daß es dazu gar nicht einmal kommt, sondern daß die Kommission in der prinzipiellen Hinsicht zu einer anderen Entscheidung komme.

Man könnte mir entgegenhalten, der Antrag Bechtold und Genossen besage in der Hauptsache dasselbe, was in dem Antrag enthalten ist, der meinen Namen trägt. Dieser Anschauung steht aber folgendes entgegen: Einmal ist der Antrag Bechtold und Genossen im ersten und zweiten Teil widersprechend. Im ersten Teil heißt es, man solle den Gesetzentwurf an die Kommission zurückverweisen, in dem zweiten Teil ist verlangt, das Haus solle sich für die Erbauung einer normalspurigen Staatsbahn aussprechen. Wenn das letztere der Fall wäre, hätte die Kommission nichts mehr zu erledigen. Sie möchten haben, daß das Hohe Haus sich für eine normalspurige Staatsbahn ausspreche? (Abg. Eichhörn nicht bejahend), damit wäre dann die Kommissionsarbeit erledigt. Ich möchte aber ferner, daß die Einmütigkeit, die in der großen Hauptfrage im Hohen Hause jetzt vorhanden ist, auch in der Form der Abstimmung zum Ausdruck kommt. Das kann nur geschehen, wenn die Frage in der Kommission noch einmal nach allen Seiten geprüft wird, und die Kommission mit einem neuen Antrag an das Hohe Haus herantritt. Dann möchte ich glauben, daß wir mit einem imponierendem Votum vor die Grobsh. Regierung treten können.

Eine Verzögerung der Angelegenheit von irgend welcher einschneidenden Bedeutung fürchte ich nicht, wenn das Hohe Haus sich entschließt, meinem Antrage zuzustimmen; denn schon in 14 Tagen wird die Kommissionsarbeit am Ende sein können und wir können uns über die Frage entscheiden. Wenn dann das Haus dazu käme, die jetzige Vorlage abzulehnen und der Grobsh. Regierung zu empfehlen, eine Staatsbahn zu bauen, würde das allerdings in diesem Landtag nicht mehr ausgeführt werden können. Aber daß soviel Jahre vergehen müßten, wie der Herr Kollege Sergt gemeint hat, wie z. B. beim Karlsruher Bahnhof, das möchte ich nicht glauben. Ich habe vor unseren Technikern große Hochachtung und glaube, daß in zwei Jahren sehr wohl ein Entwurf ausgearbeitet sein kann, der die Erbauung einer normalspurigen Staatsbahn auf der jetzt in Frage stehenden Strecke zum Gegenstande hat (Abg. Sergt: Bis Schwarzach?). Ja, zunächst bis Schwarzach.

Abg. Eichhorn (Soz.): Die heutige Sitzung ist von ungemein hoher Bedeutung, weil mit dem heutigen Tage der Sieg eines neuen Prinzipes, das im Eisenbahnbau einsetzt, begonnen hat. Ich erinnere mich noch sehr wohl, daß vor 4 Jahren, im Landtag 1901/02, Herr Kollege Frühauß und ich uns damals allein auf den Standpunkt gestellt haben: reines Staatsbahnsystem, Ausscheidung aller Privatbahnen und alles Privatbahnbaues! Damals war es — ich erinnere besonders den Herrn Kollegen Hergt daran, weil er jetzt versucht, es so darzustellen, als sei seine Fraktion eigentlich auch schon längst Anhänger der jetzt von der Regierung konzedierten Anschauung, daß man auf das Staatsbahnsystem hinaus müsse, — damals war es von Ihrer Seite Herr Wacker und von der linken Seite Herr Kollege Binz, die aufs nachdrücklichste erklärt haben: Wir treten auf die Seite des Herrn Ministers v. Brauer und sind der Meinung, daß an dem gemischten System festzuhalten ist, da es sich bisher glänzend bewährt hat, daß man die Nebenbahnen als Privatbahnen baut (Abg. Sießler: Alle nicht!). Aber in der Hauptsache (Abg. Seppert: Lesen Sie auch nach, was ich zu dieser Frage damals gesagt habe!). Es waren aber die maßgebenden Parteivertreter, die Herren Wacker und Binz, die als Parteivertreter die Stellung ihrer Partei dargelegt haben. Es mag ja sein, daß sich der eine oder andere Kollege in bestimmten Fällen, vielleicht wenn es sich um eine Bahnlinie in seinem Wahlkreis gehandelt hat (Sehr richtig!), auf den Standpunkt des Staatsbahnsystems gestellt hat. Mit diesem gemischten Prinzip wird nun gebrochen, aber nicht dank der Macht Ihrer Partei (zum Zentrum), sondern weil die Großh. Regierung erklärt hat: Wir wollen der Meinung des Hauses da entgegenkommen. Es ist traurig, daß der Landtag erst dann einen Willen hat, wenn die Regierung erklärt: Wir geben diesem Willen nach. Freilich, wenn der Landtag sich auf den Standpunkt stellt, wie es der Herr Kollege Hergt heute getan hat, und noch vielmehr der Herr Abg. Schmidt zu Anfang der Sitzung, der gesagt hat: was wollen wir denn machen, die Beschlüsse sind papierene Beschlüsse, die Regierung tut nichts und behält ihr Geld im Sack, dann ist es besser, der Landtag dankt ab, und geht nach Hause und läßt die Regierung machen, was sie will; das ist wenigstens ehrlich, und dann erweckt man nicht den Anschein, als hätten wir konstitutionelle Verhältnisse!

Was nun hier die spezielle Vorlage anlangt, um die es sich handelt, so hat sie, obwohl an sich nicht so bedeutend, doch dazu geführt, daß jetzt diese Wendung in der Haltung der Regierung eintritt, und ich kann nicht einsehen, wenn die Regierung schon nachgegeben hat und wenn schon der jetzige Eisenbahnminister erklärt, wir wollen uns nunmehr auch auf den Boden des reinen Staatsbahnsystems stellen, warum wir heute in dieser Frage schwanken sollen. Kein Mensch im ganzen Lande, keiner der Herren Kollegen ist der Meinung, daß der Bau durch eine Privatgesellschaft vorzuziehen sei; im Gegenteil, alle Redner, die gesprochen haben, haben ausnahmslos erklärt, es sei das Zweckmäßigste, wenn die Regierung die Bahn baue. Die Konsequenz davon wäre die einstimmige Annahme unseres Antrags. Hierüber muß man sich doch einig sein.

Auf die Gründe, warum eine Nebenbahn durch eine Privatgesellschaft nicht errichtet werden soll, brauche ich nicht einzugehen, das haben die Herren Abgeordneten Frühauß und Kolb bereits eingehend getan. Kollege Hergt meint, aus praktischen Gründen, aus Gründen der Realpolitik, haben wir zunächst zu nehmen, was wir bekommen (Abg. Hergt: Das liegt im wirtschaftlichen Interesse der Gemeinden); man solle zunächst

einmal eine schmalspurige bauen statt einer normalspurigen, und würden dann sehen, wie wir weiter kommen. Das ist Eintagsfliegenpolitik! Würde jetzt die Bahn wiederum als Privatbahn gebaut werden, dann kommen wir überhaupt nicht zur Durchführung einer normalspurigen Bahn von Kaffatt nach Kehl und weiter hinaus; denn die Gr. Regierung würde niemals darauf eingehen, etwa in wenigen Jahren, wenn sich ein absolutes Bedürfnis herausstellt, mehr zu haben als dieses Lokalbähnchen, die ganze Anlage herauszureißen, um eine normalspurige Bahn anzulegen, und vorher obendrein der Gesellschaft die Konzession und die Bahn abzukaufen. Das wäre eine törichte, eine verschwenderische Politik, möchte ich sagen, wie man sie sich toller nicht vorstellen kann. Es wird also gar nichts anderes übrig bleiben, als daß man sofort eine normalspurige Bahn, und zwar von Staatswegen baut.

Dabei kommt noch ein Moment in Frage, das von allen der Herren Vorredner anerkannt worden ist, und das ist diese geradezu unverschämte Art und Weise, ich finde keinen anderen Ausdruck dafür, mit der hier Gemeinde und Staat vonseiten der Privatgesellschaften über das Ohr gehauen werden sollen. Es ist geradezu unglaublich, was hier von den Gemeinden und vom Staat an Zuschüssen und Beiträgen verlangt wird. Ja, ich bin überzeugt, diese Gesellschaft macht schon beim Bau ein außerordentlich gutes Geschäft aus all den Zuschüssen, die sie bekommt (Sehr richtig!). Wie man überhaupt auf ein solches Projekt eingehen kann und konnte, das weiß ich nicht; ich verstehe die Großh. Regierung nicht, ich verstehe aber auch die Herren Kollegen nicht, die sich hierherstellen können, obwohl sie im Prinzip für den Staatsbau sein wollen und die dann trotzdem sagen, statt gar keiner dieser diese Bahn! Das ist eine solche Verschwendung von Staats- und Gemeindegeldern, eine so schamlose Liebesgabenpolitik, mit der man in dieser Weise das Privatkapital unterstützt (Glocke des Präsidenten).

Vizepräsident Behner (unterbrechend): Herr Abg. Eichhorn, Sie haben den Ausdruck „schamlose Liebesgabenpolitik“ gebraucht, und zwar in Bezug auf die Großh. Regierung, wenn ich hier den Zusammenhang richtig verstanden habe; wenn das der Fall wäre, so müßte ich diesen Ausdruck als ungehörig und nicht der Ordnung des Hauses entsprechend bezeichnen.

Abg. Eichhorn: So weit die Großh. Regierung beteiligt ist, war es allerdings auf sie bezogen.

Vizepräsident Behner (unterbrechend): Dann rufe ich Sie deswegen zur Ordnung.

Abg. Eichhorn (fortfahrend): Ich kann wirklich nicht verstehen, wie die Volksvertreter, und wie die Regierung es mit ihrer pflichtgemäßen Respektierung des Volkswohls vereinbaren können, einen derartigen Vertrag mit einer Privatgesellschaft einzugehen. Es ist das eine Vereinfachung einer Privatgesellschaft auf Kosten der Allgemeinheit, wie sie mir in meinem doch nun ziemlich langen politischen Leben noch nicht vorgekommen ist.

Nun hat Herr Kollege Hergt weiter gemeint: wenn wir selbst nun jetzt die Regierung beim Wort nehmen und eine Staatsbahn bauen wollten an Stelle einer Privatbahn, dann würde auch dies nicht durchführbar sein, es würden Jahrzehnte vergehen oder noch längere Zeit, bis diese Bahn dann endlich einmal ins Leben tritt. Ich habe in einem Zwischenruf bemerkt, daran ist niemand weiter schuld, als unsere Eisenbahnbürokratie, und der Herr Abg. Hergt hat sich dann zu der geistreich sein sollenden Antwort verfliegen.

wenn ich die Eisenbahnbureaukratie sei, dann würden wir heute noch in Kutschen fahren. Ich bin nicht Eisenbahntechniker, aber das weiß ich: wäre ich als Eisenbahntechniker beschäftigt und hätte in dieser Richtung meine Studien gemacht, dann wären die Klagen nicht, die wir heute haben; und derartige Vorwürfe würde ich mir nicht machen lassen, wie sie Ihnen als Eisenbahntechniker gemacht werden müssen, insofern Sie recht haben, daß unsere Eisenbahnverwaltung außer Stande ist, in ein paar Wochen oder Monaten die Baupläne für eine Strecke von 19 Kilometern auszuarbeiten. Gehen Sie zum ersten besten Ingenieur, gehen Sie ins erste beste Baubureau einer größeren Stadt, und ich gebe Ihnen die Versicherung: innerhalb 8 Tagen haben Sie alle Pläne, die sie nötig haben, um diese 19 Kilometer zu bauen (Heiterkeit). Denn eine solche Schwerfälligkeit, wie sie nach den Ausführungen des Abg. Hergt, der ja Eisenbahntechniker ist und der es demnach wissen muß, in der Eisenbahnverwaltung besteht, besteht in keiner Gemeinde und besteht vor allen Dingen nicht in den großen Privatunternehmungen. Unsere Großindustrie würde schon längst bankrott geworden sein, und sie hätte nie den Weltmarkt erobern können, wenn sie so schwerfällig arbeiten würde, wie es hier von der Eisenbahnverwaltung dargestellt wird. Das ist also kein Grund, weshalb man gegen unsern Antrag stimmen könnte.

Ich will nun noch ein Wort zu dem Antrag des Herrn Abg. Obkircher bemerken und auseinanderlegen, warum wir für diesen Antrag zunächst natürlich nicht stimmen können. Darüber sollte kein Streit mehr bestehen (der Herr Abg. Obkircher hat das in den ersten Ausführungen ja auch dargelegt), daß wir, was die Staatsbahn betrifft, einig sind, daß wir lieber die Staatsbahn wollen, damit in Fortsetzung dieser angefangenen Bahn diese Linie später weiter ausgebaut werden kann, und damit man später nur zwei Drittel aufzukaufen und umzubauen braucht, statt womöglich die ganze Bahn herauszureißen. Denn die Tatsache besteht doch: Fangen wir jetzt wieder mit diesem Stück Schmalspurbahn an, so haben wir den Nachteil, und umfomehr Unkosten, wenn wir einmal die gedachte Strecke von Raftatt aus über Kehl weiter hinauf ins Oberland führen wollen. Ueber das Prinzip sind wir uns also alle einig. Es handelt sich darum, daß man möglichst viel spart und auch das Stück, das jetzt gebaut werden soll, Raftatt-Schwarzach, gleich so anlegt, daß man später eine Abänderung nicht mehr notwendig hat.

Wenn wir uns nun über das Prinzip einig sind, sollten wir uns aber auch über den weiteren Verlauf einig sein, nämlich darüber, daß die Regierung das gewünschte Projekt einfach vorlegen muß, wenn der Landtag es in seiner Einstimmigkeit beschließt. Wir wollen uns doch nicht in demselben Augenblick, wo die Regierung uns einen Schritt entgegenkommt, selber ins Gesicht schlagen und aus Angstlichkeit etwa vor der Regierung zurückweichen und uns fragen: Wird die Regierung darauf eingehen oder nicht? Sie hat darauf einzugehen. Wenn etwa jemand kommen sollte und sagen würde: Wo ist denn das Mittel, um die Regierung zu zwingen? so weiß auch ich, daß wir verfassungsmäßig kein anderes Mittel haben, als daß wir der Regierung Ausgaben verweigern oder sonst durch unsere budgetmäßigen Rechte, die wir haben, sie einfach zwingen, den Willen des Landtags zu respektieren. Das wird übrigens garnicht notwendig sein: Der Herr Kollege Frühauß hat schon darauf hingewiesen, daß die Regierung noch immer, wenn Gefahr im Verzuge war, sich dem Willen der Mehrheit der Zweiten Kammer gefügt hat, daß nicht bloß die Regierung, sondern auch die Krone sich dem Willen der Mehrheit dadurch fügte, daß Ministerien

wechselten, wenn es durch die Mehrheit der Kammer bedingt war. Also die Gefahr eines Konfliktes besteht gar nicht. Dann können wir aber auch ruhig jetzt aussprechen: Die Regierung hat einen Gesetzentwurf vorzulegen, nach welchem diese Bahn als normalspurige Staatsbahn gebaut und als Staatsbahn betrieben werden soll. Das ist der springende Punkt. Wenn wir in unserem Antrage gesagt haben, daß der Gesetzentwurf an die Kommission zurückverwiesen werden soll, so ist das weiter nichts als eine Höflichkeitsform gegenüber der Kommission. Wir hätten ebenso gut beantragen können, den Gesetzentwurf abzulehnen und die Regierung zu ersuchen, einen neuen Gesetzentwurf vorzulegen.

Für den Antrag Obkircher können wir vor allen Dingen niemals stimmen, wenn der Zusatz stehen bleibt: „zumal unter den jetzt vorgesehenen Bedingungen“. In dem Zusatz, wie der Herr Abg. Obkircher ihn begründet hat, soll liegen, daß, wenn die Regierung sich wirklich weigert, einen neuen Gesetzentwurf vorzulegen, man einfach die Bedingung revidiert und vielleicht noch etwas herauszuschlagen sucht, so einen kleinen Kuhhandel macht und nachher doch wieder mit der Privatgesellschaft kommt. Darauf können wir nicht eingehen. Für uns handelt es sich um das Prinzip, und das Prinzip, das jetzt Anerkennung findet, sollten wir unter allen Umständen von vornherein hochhalten. Die Bevölkerung im Lande draußen wird uns danken, wenn wir nicht wieder den Anfang damit machen, selber den Karren zu verfahren, der, wie es scheint, jetzt glücklicherweise aus dem Sumpf heraus ist. Ich bitte Sie also, unter allen Umständen unsern Antrag zuzustimmen.

Schließlich zum Schluß noch ein Wort mehr persönlicher Art gegenüber dem Herrn Kollegen Hergt. Der Herr Kollege Hergt hat da vom „Volksversammlungston“ gesprochen, der in das Haus hereingetragen worden wäre. Herr Kollege, der Ausdruck ist schon ein paarmal gebraucht worden und sehr zu Unrecht. Vor 4, 5 Jahren, als ich hier geredet habe, hat man auch vom Volksversammlungston gesprochen, und gerade die Forderungen, die heute eine Rolle spielen, die wir beide, der Herr Kollege Frühauß und ich, mit Nachdruck hier vertreten haben, haben damals dieselben Anfeindungen und Anfechtungen und zum Teil mit denselben Worten gefunden, die man jetzt meinem Kollegen Kolb und dem Zwischenrufe des Herrn Kollegen Frühauß gegenüber anwendet (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten). Eine Volksversammlung steht meines Erachtens garnicht so tief, daß wir in dieser Kammer uns auch nicht einmal mit einer Volksversammlung verwechseln könnten (Sehr richtig! bei den Soz.-Dem.). Ich möchte behaupten, daß in einer Volksversammlung häufig genug ein so gesunder frischer Geist weht, daß ich nur sehr wünschen möchte, er wäre manchmal hier auf Ihren Plätzen (zum Zentrum) zu finden (Sehr richtig! bei den Soz.-Dem.). Im übrigen sind wir, wenn wir keine Volksversammlung sind, erst recht in keinem Altjungfernstübchen. Es sollte sich kein Abgeordneter, kein Kollege wegen eines kräftigen Wortes verletzt fühlen.

Was den Herrn Kollegen Hergt verdrossen hat, das ist wohl auch nicht das Wort an sich, sondern der Inhalt: daß Sie immer u. z. mit großem Recht als freiwilliger Regierungskommissär bezeichnet werden, der Sie nun einmal sind und so lange bleiben werden, bis Sie einmal da oben (auf den Regierungstisch deutend) sitzen (Heiterkeit).

Abg. Schmidt-Bretten (Bd. d. Abw.): Die Gruppe, der ich angehöre, steht grundsätzlich auf dem Standpunkt, daß künftighin den Privatunternehmern keine Eisenbahn-

KonzeSSIONen mehr erteilt werden sollen (Bravo! bei den Sozialdemokraten). Der Fall, der uns jetzt beschäftigt, scheint es nicht zu rechtfertigen, von diesem Grundsatz eine Ausnahme zu machen. Wir werden deshalb für den sozialdemokratischen Antrag stimmen.

Im übrigen bin ich der Ansicht, daß, wenn die Großh. Regierung erkannt hat, daß diese Bahn notwendig ist und sie in der Erkenntnis dieser Tatsache 20 000 M. pro Kilometer bewilligt, sie dann auch die Bahn von sich aus bauen kann und damit eben dieser Erkenntnis auch wirklich Rechnung trägt.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Geh. Rat Frhr. von **Marshall**: Ich muß zunächst entschieden gegen eine Aeußerung des Herrn Abg. Eichhorn hier Namens der Großh. Regierung Protest erheben. Der Herr Abg. Eichhorn hat gesagt, daß, wenn die Kammer den einstimmigen Beschluß faßt, es sei die Großh. Regierung aufzufordern, einen Gesetzentwurf über den Bau einer Normalspurbahn auf Staatskosten von Rastatt nach Schwarzach oder nach Kehl vorzulegen, die Großh. Regierung einem solchen Beschluß stattgeben muß (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten). Es widerspricht diese Anschauung vollständig unseren Verfassungsgrundsätzen, unseren konstitutionellen Grundsätzen. Auch wenn ein einstimmiger Beschluß dieses Hohen Hauses vorliegt, so kann der Großh. Regierung das Recht nicht verwehrt werden, nach gründlicher Prüfung der Verhältnisse auch noch von ihrem Standpunkt aus darüber zu befinden, ob dem Beschlusse stattgegeben werden kann. Nicht so ist es, wie der Herr Abg. Eichhorn gesagt hat; wenn das Haus einen Beschluß faßt, meint er, behält die Regierung ihr Geld im Sack. Nein, es handelt sich nicht um ihre Mittel, sondern: es handelt sich darum, ob den Steuerzahlern die Opfer zugemutet werden sollen, welche sie bringen müssen, um ein von der Kammer beschlossenes Unternehmen durchzuführen, und da liegt der Großh. Regierung eine schwere Verantwortung auf, von der sie niemand befreien kann.

Mit den Ausführungen der Herren Abgg. Hergt und Obkircher kann ich mich in vielen Beziehungen einverstanden erklären. Die Reden der beiden genannten Abgeordneten gipfelten in der Behauptung, daß man sich auf den realen Boden der Tatsachen stellen müsse, und von dem realen Boden der Tatsachen aus hat die Regierung diesen Gesetzentwurf Ihnen vorgelegt. Ich muß hier nochmals auf das Bestimmteste erklären, daß, wenn die Kommission, an die ja jetzt zweifellos der Gesetzentwurf zurückgewiesen werden wird, beschließen sollte, auf den Antrag der Herren Bechtold und Genossen einzugehen, dann, was ich im Interesse der betreffenden Gegend sehr bedaure, dieselbe auf absehbare Zeit auf die Erstellung einer Eisenbahnverbindung wird verzichten müssen. Denn die großen Opfer, die wir den Steuerzahlern wegen der notwendigen weiteren Bahnbauten zumuten müssen, müssen wir ihnen in erster Reihe zumuten, um denjenigen Gegenden, die noch fernab von einer Eisenbahnverbindung liegen, die Wohltat einer solchen zukommen zu lassen. Erst dann werden wir daran denken können, auch diejenigen zu berücksichtigen, die bereits ganz dicht an bestehenden Eisenbahnlinien liegen, wo es sich nur darum handelt, noch gewisse Wege abzukürzen. Ich muß nach wie vor betonen, daß die Regierung sich voll und ganz der großen Verantwortung bewußt ist, die ihr bei der Entscheidung der Frage obliegt, ob der Wunsch nach Erstellung einer Eisenbahnverbindung erfüllbar ist

oder nicht. Sie wird sich dabei lediglich von sachlichen und wirtschaftlichen Rücksichten leiten lassen.

Ministerialdirektor **Schulz**: Eine Aeußerung, die von verschiedenen Seiten gefallen ist, kann nicht unwidersprochen bleiben, nämlich daß beim Bau einer Eisenbahn durch Privatgesellschaften diese große Profite an den Baukosten machen. Es ist durch die KonzeSSIONSbedingungen der Regierung das Recht und die Pflicht vorbehalten, die Baurechnungen nachzuprüfen. Es geschieht das regelmäßig. Es werden dabei nicht nur die Angaben der Gesellschaft zugrunde gelegt, es werden erst kürzlich in der Lage, bei Prüfung solcher Belege mehrere Monita zu machen, die dann auch berücksichtigt worden sind.

Wenn der Herr Abg. Eichhorn der Meinung war, ein richtiger Eisenbahntechniker könnte in 8 Tagen ein Projekt für eine 9 Kilometer lange Bahn vorlegen, so möchte ich nur sagen: Gott bewahre uns vor solchen Eisenbahntechnikern! (Seiterkeit).

Die Generaldiskussion wird hierauf geschlossen.

Der Berichterstatter und der Vertreter der Antragsteller zu dem Antrag Bechtold und Genossen verzichten auf das Schlußwort.

Der Vertreter der Antragsteller zu dem Antrag Obkircher und Genossen

Abg. **Obkircher** (natl.) erklärt, daß er, um Einmütigkeit zu erzielen, die vom Abg. Eichhorn beanstandete Einschaltung in seinem Antrage zurückziehe (Bravo!).

Bei der nun folgenden Abstimmung wird der Antrag der Abgg. Bechtold und Genossen mit allen Stimmen gegen diejenigen der Sozialdemokraten, Konservativen und des Abg. Schmidt-Bretten abgelehnt, der Antrag der Abgg. Obkircher und Genossen einstimmig angenommen.

Der Gesetzentwurf geht somit an die Kommission zurück.

Hierauf wird abgebrochen.

Schluß der Sitzung halb 2 Uhr.

* **Karlsruhe, 26. Mai. 84. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Samstag den 26. Mai 1906, vormittags 9 Uhr:**

Anzeige neuer Eingaben. Sodann Beratung der Berichte der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über:

- die Petitionen des Gemeinderats Meersburg, sowie eine Anzahl anderer Gemeinden nebst der Stadt Konstanz, beantragend eine Eisenbahn von Ulldingen nach Meersburg betr. und des Gemeinderats Stodach, Fortsetzung der Eisenbahn von Fridingen über Dwingen nach Stodach betr. Berichterstatter Abg. **Wilmel**;
- die Petition des Gemeinderats Triberg, den Umbau des dortigen Bahnhofs betr. Berichterstatter Abg. **Dr. Wehgoldt**;
- die Petition der Stadtgemeinde Waldshut, Erbauung einer Brücke über den Rhein bei Waldshut auf Staatskosten betr. — Drucksache Nr. 64 —. Berichterstatter Abg. **Armbuster**;
- die Petition der Gemeinden Ziegelhausen und Petersbach um Erbauung einer festen Brücke über den Neckar zwischen Ziegelhausen und Schlierbach. Berichterstatter: Abg. **Neuwirth**.