

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1906**

228 (8.7.1906) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 117. öffentliche  
Sitzung

## Beilage zur Karlsruher Zeitung № 228.

Karlsruhe, 8. Juli 1906.

### Badischer Landtag.

#### == Zweite Kammer. ==

#### 117. öffentliche Sitzung

am Freitag den 6. Juli 1906.

##### Tagesordnung:

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

1. den Gesekentwurf, die Erbauung einer schmalspurigen Nebenbahn von Rastatt nach Schwarzbach betr. (Drucksache Nr. 62) — Drucksache Nr. 62b — Berichterstatter: Abg. D u e n z e r ;

2. die Bitte der Gemeinde Kappel und Neuhäuser nebst Interessenten um Errichtung einer Haltestelle bei Kappel an der Hüllentalbahn, Berichterstatter Abg. G e p p e r t ;

3. die Bitte des Gemeinderats Gutmadingen um Erstellung einer Verladestelle zum Wagenladungsverkehr, Berichterstatter: Abg. D u f f n e r ;

4. die Bitte der Gemeinde Ohlsbach um Errichtung einer Haltestelle bei Wartestation 5 der Schwarzwaldbahn, Berichterstatter: Abg. G e p p e r t ;

5. die Bitte der Orte Brehmen, Erfeld und Waldstetten, sowie des Gemeinderats Dittwar, die Erbauung einer Eisenbahn von Hardheim nach Tauberbischofsheim betreffend, Berichterstatter: Abg. L e i s e r .

Am Regierungstisch: Präsident des Großh. Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Geh. Rat Freiherr v. M a r s c h a l l und Ministerialdirektor S c h u l z .

Präsident Dr. W i l d e n s eröffnet die Sitzung kurz nach 3/45 Uhr und teilt mit, daß heute früh zwei Telegramme Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs an den Präsidenten der Zweiten Kammer eingelaufen seien. Das eine besagt:

„Aus Bergen erhielt ich gestern abend ein Telegramm Seiner Majestät des Kaisers, der für die freundlichen Glückwünsche der Zweiten Kammer des badischen Landtags herzlichen Dank sagt — ich übermittele diese Antwort wörtlich.

Friedrich, Großherzog.“

Ein zweites Telegramm Seiner Königlichen Hoheit lautet: „Der deutsche Kronprinz hat mir gestern abend seine Dankbarkeit telegraphiert für die Glückwünsche, welche die Zweite Kammer durch meine Vermittlung ihm kundgegeben hat. Ich bin erfreut, Ihnen dies mitteilen zu können. Friedrich, Großherzog.“

Der Präsident bemerkt: Ich bringe diese Telegramme mit dem Anfügen zur Kenntnis, daß wir Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzog für Seine gnädige Uebermittlung unserer Glückwünsche an Seine Majestät den Kaiser und an Seine Kaiserliche und Königliche Hoheit den Kronprinzen von Herzen dankbar sind.

Weiter ist eingelaufen ein Schreiben des Präsidiums der Ersten Kammer der Landstände, wonach dieselbe die Abänderung des Gesetzes, die Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches betreffend, vom 17. Juli 1899 auf Grund des Berichts ihrer Kommission für die Justiz und Verwaltung beraten und in Uebereinstimmung mit den Anträgen der Kommission in der aus der Anlage ersichtlichen Fassung angenommen hat.

Ferner ein weiteres Schreiben, wonach die Erste Kammer eine größere Anzahl von Positionen aus dem Budget des Ministeriums des Innern beraten und in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen der Zweiten Kammer genehmigt hat;

endlich ein Schreiben, wonach die Erste Kammer vom Budget des Ministeriums der Finanzen Hauptabteilung V den Titel IV § 19 der Ausgaben und Titel I § 3a der Einnahmen (Brauerei Rothaus und Hof Dürrenbühl betreffend) auf Grund des Berichts ihrer Budgetkommission beraten und in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen der Zweiten Kammer genehmigt hat.

An Stelle des von der Berichterstattung zurückgetretenen Abg. Mayer-Mannheim ist der Abg. S ä n g e r als Berichterstatter von der Kommission für das Versicherungswesen ernannt worden.

Schließlich ist folgende Anfrage der Abgg. M u s e r , F r i e g , B e n e d e y , G e k eingegangen:

Hat die Großh. Regierung Kenntnis davon, daß die Großh. Eisenbahninspektion II in Offenburg ein Ausschreiben über die Vergebung der Arbeiten zur Herstellung des Unterbaues für den Umbau des Bahnhofs in Offenburg erlassen hat, inhaltlich dessen die betreffenden Arbeiten in einem Los an eine leistungsfähige Bauunternehmung im Wege des öffentlichen Wettbewerbs vergeben werden sollen, demgemäß nur Angebote auf Uebernahme der sämtlichen, sehr verschiedenartigen Arbeiten eingereicht werden

können, und ferner der Unternehmer, dem der Zuschlag erteilt wird, vor Vertragsabschluss hunderttausend Mark bei der Großh. Eisenbahnhauptkasse in Karlsruhe zu hinterlegen hat, wodurch tatsächlich die Offenburger Geschäftsleute von dem Wettbewerb ausgeschlossen werden, und ist die Großh. Regierung gewillt, für eine Venderung des in Frage stehenden Ausschreibens dahin besorgt zu sein, daß auch den Offenburger Geschäftsleuten die Beteiligung am Wettbewerb ermöglicht wird?

Hierauf wird in die Tagesordnung eingetreten.

Zu Ziffer 1 derselben erhält zunächst das Wort der Berichterstatter

Abg. **Duenzer** (natl.): Wir haben in dieser Session heute zum zweiten und, wie ich hoffe, zum letzten Mal über die Erstellung einer Bahn von Kastatt nach Schwarzach zu verhandeln. In der Plenarsitzung vom 25. Mai war dieses Hohe Haus einig in zwei Punkten. Erstens wünschten wir damals, den beteiligten Gemeinden möglichst bald einen Anschluß an den Bahnverkehr zu schaffen, und zweitens waren wir einig in der Abneigung gegen eine Privatbahn. Wir wünschten, die Großh. Regierung möchte selbst die Erbauung der Bahn in die Hand nehmen. Dementsprechend ist der Gesetzentwurf zurückverwiesen worden in die Kommission zur Prüfung der Frage, ob nicht an Stelle der schmalspurigen Nebenbahn durch einen Unternehmer eine normalspurige Staatsbahn errichtet werden sollte. Dieser Beschluß ist zustande gekommen auch unter einem gewissen Unwillen über die 4½prozentige Zinsgarantie, welche der Stadt Kastatt auf 10 Jahre hinaus auferlegt werden sollte. Man empfand diese Bedingung als eine drückende, und wir hatten das Gefühl, daß bei Annahme dieser Bedingung in Zukunft alle Unternehmer eine ähnliche Bedingung fordern werden.

Bevor nun Ihre Kommission in die neue Beratung eintreten konnte, wurden zwei neue und bedeutungsvolle Tatsachen bekannt. Die erste ist, daß diese 4½prozentige Zinsgarantie nicht, wie wir am 25. Mai hier meinten, sich bloß auf die neu zu erbauende Bahn von Kastatt nach Schwarzach erstrecken sollte, sondern daß sie sich auch erstrecken sollte auf die längst erstellte und von derselben Gesellschaft betriebene Bahn von Bühl nach Rehl. (Abg. **Koib**: Hört, hört! Eine schöne Gesellschaft! — Abg. **Süßkind**: Die nehmen, was sie kriegen!) Da diese Bahn in dem letzten Betriebsjahre, 1904/05, nur eine Rente von 3,76 Prozent abwarf, so wäre diese Bedingung nicht nur auf dem Papier stehen geblieben, sondern sie hätte sich sehr fühlbar gemacht. Es wäre damit der Gemeinde Kastatt eine Last auferlegt worden, die diese sicherlich nicht als eine süße Last empfunden hätte, sondern früher oder später würde sich ein Schrei der Entrüstung dagegen erhoben haben; denn man muß daran denken, daß es sich um zwei Bahnen handelt, die zusammen zwischen 48 und 50 Kilometer Länge haben.

Die zweite Tatsache, die bekannt wurde, und die noch mehr Erregung hervorrief, ist die, daß die Straßburger Straßenbahngesellschaft die Forderung einer derartigen Zinsgarantie gar nicht aufgestellt hatte, sondern daß die Stadt Kastatt von sich aus dieses Angebot hat. Diese Privatgesellschaft hatte von Anfang an sich gar nicht geneigt gezeigt, die Bahn von Kastatt nach Schwarzach zu bauen. Sie zeigte kein Interesse daran, und um dieses Interesse nun bei ihr zu erwecken, hat Kastatt diese Zinsgarantie ihr direkt angeboten. Es besteht also kein Grund der Entrüstung gegen diese Gesellschaft, die nur etwas angenommen hat, was man ihr di-

rekt offerierte. Daraus können wir nun schließen, welche hohe Bedeutung dieser Bahn beigelegt werden muß, wenn eine Stadt wie Kastatt von sich aus freiwillig ein derart schwerdrückendes Anerbieten macht.

In der Kommission hat nun die Großh. Regierung erklärt, sie bleibe auf ihrem Standpunkt stehen, sie habe keine Veranlassung, in dieser Gegend eine Bahn in absehbarer Zeit zu bauen, die beabsichtigte Bahn sei als eine Art Vorortbahn von Kastatt zu betrachten und sie habe schon mehr getan, als sie sonst zu tun pflegte, wenn sie 20 000 M. für den Kilometer hier bewilligt hätte. Ihre Kommission stellte nun das Ansuchen an die Regierung, sie möge sich wenigstens mit der Straßburger Straßenbahngesellschaft in Beziehung setzen, um auf sie einzuwirken, daß sie die lästige und drückende Zinsgarantie fallen lasse. Die Regierung sagte das zu, trat auch in Beziehung zu dieser Gesellschaft und zwar mit vollem Erfolg. Die Privatbahngesellschaft verzichtet auf jede Zinsgarantie und unter folgenden Bedingungen: 1. verlangt sie, daß die Stauschleusenbrücke zur Ueberführung der neuen Bahn über die Murg ihr kostenlos zur Verfügung gestellt werden und 2. verlangt sie, daß die Kosten für den Grunderwerb in der Gemeinde Schwarzach von Kastatt selbst getragen werden. Die verschiedenen einzelnen Gemeinden hatten eine kostenlose Abtretung des Geländes versprochen, eine Ausnahme von Schwarzach, das schon eine Bahn besitzt und das darum ein geringeres Interesse an der neuerschlagenen Bahn hat. Schwarzach hatte nur eine freie Abtretung des Gemeindegeländes versprochen, während die Privatgelände von dem Unternehmer angekauft werden sollte, und diesen Ankauf des Privatgeländes soll nun die Straßbahngesellschaft in Straßburg die Kastatt übernehmen. Endlich soll die Verzinsung der Kastatt bzw. die Gemeinden versprochen haben, nicht einer Summe am Schluß, sondern ratenweise während der Bauausführung bezahlt werden. Diese Bedingungen sind ja, das leuchtet sofort ein, sehr viel leichter, als die Uebernahme einer Zinsgarantie auf 10 Jahre hinaus für eine Strecke von 50 Kilometer. Die Stadt Kastatt hat dem auch der Gesellschaft in einem offiziellen Schreiben geantwortet: „Wir sprechen Ihnen unseren Dank aus für Ihr freundliches Entgegenkommen, der Gemeinderat mit den von Ihnen gestellten Bedingungen einverstanden die Genehmigung des Bürgerausschusses ist noch eingeholen.“ Um die Wüldigung dieser Bedingungen hat sich besonders auch der Vertreter von Kastatt, unser Herr **Lege Franz** sich besondere Verdienste erworben.

Die Kommission hatte aber nicht bloß die Großh. Regierung zu hören, sondern es war ihr auch von Interesse zu erfahren, wie sich nun die beteiligten Gemeinden stellen. Die betreffenden Abgeordneten riefen die Vertreter der verschiedenen Gemeinden zu einer neuen Verhandlung zusammen, und dabei sprachen sie sich dabei aus: Gäbe die Großh. Regierung nicht eine klare, feste und bestimmte Erklärung dahin ab, daß innerhalb von Jahren eine Staatsbahn gebaut wird, so bestünden sie bei der Erbauung der Nebenbahn, wie sie es bisher getan haben. Dazu kommt nun noch, daß eine größere Anzahl von Industriellen in Kastatt sich über die Arbeiternot klagte, die in jener Stadt besteht. Diese Industriellen wandten sich an den Gemeinderat in Kastatt, und forderten ihn auf, er möge doch alles tun, was in seinen Kräften stehe, um dieser Arbeiternot zu steuern. Es könnte dem am besten geheißen durch die schnelle Erbauung einer Lokalbahn von Kastatt nach Schwarzach, weil von den Orten Stollhofen, Hügelshausen, Iffezheim usw. ein bedeutender Zuzug von Arbeitern zu erwarten sei. Diese Industriellen erklärten noch, der Gemeinderat möge allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln dahin wirken, diese Lokalbahn möglichst rasch erstellt werde.

Welches die Stimmung in dem Bezirk über die zu erstellende Bahn ist, das drückt sich klar aus in einem Artikel, der in dem „Nastatter Tageblatt“ erschienen ist, und aus dem ich mir gestatte, wenige Sätze vorzulesen: Es heißt da: „Was nützt unseren jetzt lebenden Handwerfern, Landwirten und Industriellen die Vollbahn, wenn sie vielleicht in 10 bis 15 Jahren gebaut werden soll? Wir brauchen die Bahn jetzt, die andere Generation soll von dem Gewinn leben, den uns die Lokalbahn bis dahin gebracht hat. Jetzt werden uns vom Staat und den Gemeinden die Mittel zum Bauen auf dem Präsentierteller gereicht, jetzt brauchen wir nur zuzugreifen, um in den Besitz der lang ersehnten Verbindung ins Hanauerland zu kommen. Wir Nastatter sind felsenfest überzeugt, daß nur diese Lokalbahn, die in die Stadt hinein führt, wie der Herr Minister so treffend in der Kammer gesagt hat, uns den ersehnten Nutzen und Aufschwung bringt, nur dadurch bekommen wir Leute und Zugang in die Stadt und größeren Handel und Wandel. Unsere im Innern der Stadt einst durch das Napongeseß der Festung niedergehaltenen Fabriken und sonstige Etablissements werden erst leistungs- und konkurrenzfähig, wenn ihnen ein Bahnanschluß ermöglicht wird, und das kann allein durch die zu erbauende Lokalbahn erfolgen. Eine Vollbahn, die jedenfalls entlang der strategischen Linie um die südöstliche Peripherie der Stadt herum geführt wird, wird sich niemals oben genannten Gesichtspunkten anpassen können; deshalb verwerfen wir auch die Vollbahn und halten uns an dem Gegebenen und Nutzbringenden. Es ist doch besser ein Spatz in der Hand, als eine Taube auf dem Dache. Bei Erwägung all dieser Gesichtspunkte muß man als Nastatter Bürger unbedingt zu dem Entschluß kommen, unseren Herren Abgeordneten, speziell unserem Nastatter Vertreter, in der Höhen Kammer, aufs dringendste ans Herz zu legen, mit aller Macht und mit allen Mitteln, ohne Rücksicht auf Parteigegensätze (Heiterkeit), zu erreichen und durchzusetzen, daß der für unsere Stadt und die daran interessierten Landgemeinden so äußerst wohlwollende Antrag der Regierung, die Strecke Nastatt-Schwarzach als Lokalbahn auszuführen, auch im Plenum der Zweiten Kammer zur Annahme gelangt.“ Das ist die Lage der Dinge. Die Landorte würden ganz gerne eine staatliche Bahn angenommen haben, aber sie erklären: wenn nicht eine bestimmte und bindende Erklärung von Seiten der Regierung abgegeben wird, so verlangen sie die Erbauung der Nebenbahn. Die Stadt Nastatt zieht die Lokalbahn der staatlichen Vollbahn direkt vor, weil sie offenbar eine größere Förderung ihrer Interessen davon erwartet. So ist denn nun ihre Kommission in Erwägung der vorliegenden Verhältnisse zu dem Entschlusse gekommen, es sei richtiger, einzutreten für das, was jetzt erreicht werden kann, als zu erklären, wie es am 25. Mai hier geschehen ist: die Regierung „muß“ bauen, wenn wir es beschließen. Dieses „muß“ ist zunächst ein bloßes Wort, und ich glaube nicht, daß wir die Mittel haben, die Regierung zu zwingen, dies Wort in die Tat umzusetzen. Die Landesregierung, um die es sich hier handelt, kann nicht von einem Prinzip leben, die will eine Bahn haben, sie verlangt dieselbe seit langer Zeit, und so stellt Ihre Kommission den Antrag:

Sie mögen dem vorliegenden Gesetzentwurf Ihre Zustimmung erteilen.

Präsident Dr. Wilkens eröffnet die allgemeine Beratung und bemerkt, daß ein Antrag, unterzeichnet von den Abgg. Dr. Frank, Kolb, Kräuter, Frühauß, Kösch, Wechtold, Benedey und Sängler, eingekommen ist, dahin gehend: „Die Kammer wolle beschließen: Die Großh. Regierung wird ersucht, einen Gesetzentwurf vorzulegen, nach welchem eine normalspurige Staatsbahn von Nastatt nach Schwarzach-Neßl zu bauen und zu betreiben ist.“

In der allgemeinen Beratung erhält zunächst das Wort Abg. Franz (natl.): Ich möchte heute auf die Vorteile und Nachteile einer Lokalbahn nicht noch einmal näher eingehen. Das ist von mir in einer Sitzung vom 25. Mai hinreichend geschehen. Ich möchte heute nur meiner Freude darüber Ausdruck geben, daß es der Großh. Regierung gelungen ist, zu erreichen, daß die Straßburger Straßenbahngesellschaft die Zinsgarantie von 4½ Prozent, die die Stadt Nastatt zu leisten hatte, ganz fallen läßt.

Der Herr Berichterstatter hat vorhin erwähnt, daß die Gesellschaft behaupte, die Zinsgarantie sei ihr von der Stadt Nastatt angeboten worden. Ich habe dies auch gehört und habe dann mit dem Herrn Bürgermeister von Nastatt darüber verhandelt; er hat mir versichert, daß er die Zinsgarantie nicht angeboten habe. Ich habe auch in den Akten gar nichts darüber gefunden. Ich weiß nur, daß ich mit dem Herrn Bürgermeister nach Straßburg gefahren bin, weil die Gesellschaft eine noch viel höhere Zinsgarantie verlangt hatte, um dort mit der Gesellschaft zu verhandeln, und daß es sehr lange gedauert hat, bis sie auf 4½ Prozent und auf 10 Jahre Garantiezeit heruntergegangen ist.

Es ist durch das Nachlassen der Zinsgarantie der Stadt Nastatt eine große Sorge abgenommen worden. Aber mit dem Nachlassen der Zinsgarantie ist auch eine Präzedenz aus der Welt geschafft worden, der das Hohe Haus mit Recht große Bedenken entgegengebracht hat.

Die Straßburger Straßenbahngesellschaft ist nicht so schlimm, wie sie leztlich der Herr Kollege Eichhorn hingestellt hat. Die Straßburger Straßenbahngesellschaft ist auch ein Unternehmen, das aus dem Geld, das in ein solches Geschäft gesteckt wird, einen Zins erzielen will, und daß die Straßburger Straßenbahngesellschaft lange auf eine anständige Verzinsung hat warten müssen, das habe ich ja das leztmal in meiner Rede schon ausgeführt. Sie hat jahrelang kaum über 2½ Prozent abgeworfen. Da nun aber der Stein des Anstoßes beseitigt und die Zinsgarantie gefallen ist, möchte ich die Herren doch bitten: Stimmen Sie heute dem Gesetzentwurf zu und stimmen Sie für die Bahn von Nastatt nach Schwarzach als Lokalbahn. Ich bin gewiß im Prinzip auch nicht damit einverstanden, daß fernerhin noch Privatbahnen gebaut werden. Aber hier handelt es sich doch nicht um eine neue Bahn, sondern um die Fortsetzung einer bestehenden Bahn, und das ist doch etwas ganz anderes. Die Großh. Regierung hat ja seinerzeit erklärt, daß sie, bevor der Bahnhof in Offenburg gebaut ist, gar nicht daran denke, eine Vollbahn durch das Hanauerland von Nastatt nach Kork und nach Offenburg zu bauen. Wenn man sieht, wie langsam diese Bahnhofsbauten vor sich gehen, so kann man sich versichert halten, daß das wenigstens noch 10 Jahre dauert, bis die Pläne fertig gestellt sind; und bis die doppelgleisige Bahn, wie sie von der Kammer gewünscht wird, auch noch gebaut wird, darüber gehen noch einmal über 5 Jahre hin, so daß also die Bewohner von Nastatt und Schwarzach noch wenigstens 15 bis 20 Jahre warten müßten, bis sie zu einer Bahn kämen. Die Bewohner von Nastatt und Schwarzach drängen aber darauf, daß endlich ihr Wunsch erfüllt wird, und sie sind ganz zufrieden, wenn sie die Lokalbahn bekommen. Sonst hätten sie nicht so viele Beiträge dazu gegeben. Sie haben gar keine Lust, sich noch länger auf die lange Bank hinaus vertrösten zu lassen.

Die Herren von der Sozialdemokratie können ja dieser Bahn um so eher zustimmen, als ja gerade die Arbeiter aus dieser Gegend das Hauptinteresse daran haben, daß sie in die Stadt mit der Bahn fahren können. Ich habe schon in meiner letzten Rede darauf hingewiesen,

daß die Leute zwei und drei Stunden weit laufen müssen, bis sie an den Platz kommen, wo sie arbeiten können. Daß diese Leute auch darauf drängen, daß sie endlich an die Bahn kommen, das ist doch ganz selbstverständlich. 15 Jahre sind eine lange Zeit, und wie mancher kann die Wohltaten einer Bahn noch genießen, ehe er zur großen Arme abdrückt muß.

Aber das gleiche ist auch bei der Landwirtschaft der Fall. Die Landwirte drängen auch darauf, daß sie eine Bahn erhalten, und ebenso die Industriellen. Der Herr Berichterstatter hat ja vorhin schon angeführt, daß eine Eingabe der Raftatter Industriellen beim Gemeinderat eingegangen ist. Ich will Ihnen diese Petition vorlesen. Sie ist von 18 der ersten Industriellen aus Raftatt unterschrieben, darunter von der Waggonfabrik, der Motorfabrik, der Seidfabrik usw. Die Petition lautet:

„Nachdem unsere industriellen Etablissements am hiesigen Orte fortwährend mit der Arbeiternot jedes Jahr mehr und mehr zu kämpfen haben, glauben wir, durch den Bau der Lokalbahn von hier nach Schwarzach einen größeren Zugang von Arbeitern aus den völlig industriellen Orten Stollhofen, Söllingen, Hügelsheim, Pfegheim erwarten zu können. Wir bitten daher, verehrlicher Gemeinderat wolle höheren Orts ganz energisch dafür eintreten, daß dieses leichtere Herbeiziehen von Arbeitskräften uns bald ermöglicht werde; sonst ist es nicht möglich, mit einer Konkurrenz gleichen Schritt zu halten, der in Industriezentren alle denkbaren Hilfskräfte durch ihre guten Verkehrsverbindungen mit der Außenbevölkerung zur Verfügung stehen.“

Gerade eine Lokalbahn ist am besten geeignet, durch ihre praktische Einteilung der Züge, unseren, sowie den Anforderungen der Arbeiter gerecht zu werden; das sehen wir am besten in unserer Nähe bei der Lokalbahn Dürmersheim—Karlsruhe, die eine Masse von Arbeitern nach Karlsruhe und zurück befördert.

Wir bitten daher nochmals, der verehrliche Gemeinderat wolle mit allen ihm zu Gebot stehenden Mitteln für die baldige Erstellung der Lokalbahn eintreten, damit es uns ermöglicht werde, unsere Industrie zu heben und gegenüber anderen Plätzen konkurrieren zu können.“

Sie sehen also daraus, daß die Industriellen von Raftatt selbst das größte Interesse daran haben, und den größten Wert darauf legen, daß die Lokalbahn errichtet wird, und ich möchte das Hohe Haus bitten: Lassen Sie Ihre Prinzipien jetzt fallen! (Große Heiterkeit). Mit Prinzipien bekommen wir keine Bahn. Wir warten jetzt schon fast 35 Jahre darauf. Stimmen Sie heute dem Gesetzentwurf zu, damit die Bahn errichtet werden kann; denn sie ist ja, wie ich vorhin schon gesagt habe, keine neue, sondern die Fortsetzung einer bestehenden Bahn.

Zur Begründung des aus dem Hause gestellten Antrags erhält das Wort:

Abg. Kolb (Soz.): Daß eine Verbindung zwischen Raftatt und Schwarzach-Kehl notwendig ist, das erscheint ja außer jedem Zweifel. Die Frage ist nur die, ob diese Verbindung hergestellt werden soll durch eine Privatbahn, oder aber durch eine Vollbahn, die dann späterhin bis nach Kehl ausgebaut werden soll. Wir haben uns schon bei der letzten Verhandlung auf den Standpunkt gestellt, daß es der Landtag wohl kaum verantworten kann, nachdem schon vor Jahrzehnten ein schwerer Fehler begangen worden ist, zu diesem Fehler noch einen neuen Fehler zu machen; denn der Erfolg wäre, daß die Erstellung einer Vollbahn von Raftatt nach Kehl, also die Fortsetzung der jetzt schon von hier bis Raftatt führenden Vollbahn, dann für absehbare Zeit einfach nicht mehr

durchgeführt werden könnte. Die Kommission allerdings auf den Standpunkt, daß man das Gebot nehmen solle, daß das besser sei, als sich unfruchtbares, aber richtiges Prinzip festzulegen einem richtigen Prinzip, das unfruchtbar sein kann, bis jetzt noch nichts gehört. Ich glaube, ein Prinzip muß, wenn es richtig angewandt wird, auch bar sein, und das Prinzip, das hier die Bahn als Bahn fortgeführt werden soll, wird allseitig als anerkannt.

Die Regierung hat in ihrer Antwort u. a. darauf hingewiesen, daß in dem gegenwärtigen Moment, Rheinregulierung in Angriff genommen werde, die Erstellung einer Vollbahn nicht zu befürworten, denn es gingen der Bahn eine Masse Güter durch die Rheinregulierung verloren. Das ist ein Standpunkt, durch die Tatsachen längst widerlegt ist. Ich habe feste Ueberzeugung, daß unsere Bahn durch die Rheinregulierung nicht geschädigt wird. Wäre die Rheinregulierung richtig, so würde ich nicht verstehen, warum die beiden oberen Bahnlagen am Rhein von Köln nach Bonn aufwärts bestehen könnten. Diese Bahnen haben durch die Rheinregulierung daneben ermöglicht ist, in der auf die Beförderung der Güter nur gewonnen und verloren. Es ist ein grundsätzlich falscher Standpunkt, daß durch die Erstellung einer Wasserstraße bestehende Eisenbahnverbindungen geschädigt werden. Gerade Gegenteil hat sich immer gezeigt, weil durch die Rheinregulierung des Verkehrs die Güterzirkulation erleichtert und derjenige Fortschritt erreicht wird, den wir nicht erzielen könnten.

Die Verhandlungen, die über diese Bahn geführt worden, sind sehr interessant. Die Stadt Raftatt hat eine Zinsgarantie angeboten haben, wie der Berichterstatter gefagt hat. Der Herr Kollege Franz bestreitet das, weiß im Augenblick garnicht, woran man ist. Soviel aber fest, daß die Angaben der Gesellschaft nicht gut treffend sind. Wenn der Herr Kollege Franz behauptet hat, daß diese Gesellschaft 10 Jahre lang nur eine Rendite von 2 Proz. gehabt hat, und daß letztere erst in der Zeit etwas größer geworden ist, so kann ich das nicht glauben. Gewiß, man kann eine Rendite von 2 Proz. ausrechnen, selbst wenn man unter Umständen eine höhere Rente aus der Bahn erzielt. Ich bin der Ueberzeugung, wenn die Gesellschaft derartige schlechte Ergebnisse machen würde, so würde es ihr nicht einfallen, noch artige Bahnen zu bauen; denn so dumm ist doch niemand mehr, daß er sein Geld mit 2 1/2 Proz. anlegen kann, wenn man schon auf Staatspapiere 3 1/2 Proz. bekommen kann. Derartigen Versicherungen schenke ich keinen Glauben.

Daß die Gesellschaft zunächst 5 Proz. und später 4 1/2 Proz. Zinsgarantie verlangt und schließlich die Zinsgarantie ganz verzichtet hat, das ist ein Standpunkt, daß wir alle Ursache haben, mit dieser Gesellschaft weitere Staatsverträge nicht mehr einzugehen. Wenn ein Geschäftsmann, der so mit sich handeln läßt, macht kein Geschäft, wir wissen nicht, ob wir nicht von ihm etwas zu erwarten haben. Wenn die Gesellschaft nun auf die Zinsgarantie verzichtet, so ist das ein Beweis, daß sie auch ohne dieselbe auf eine Rentabilität bei der Erstellung der Bahn rechnen, und wenn das diese Gesellschaft machen kann, so kann das der Staat allemal machen.

Nun kommt weiter hinzu, daß heute in der „Badischen Landeszeitung“ ein Artikel erschienen ist in Bezug auf diese Bahn, der sehr schwer bei der Beurteilung der ganzen Frage ins Gewicht fällt. Der betreffende Verfasser — die Aufschrift stammt aus dem Ganauer — spricht von unseligen Zuständen in Bezug

Verhältnisse im Hanauer Land und warnt davor, daß Uebel noch vergrößert wird, und bittet die Regierung, daß man die Hanauer Bevölkerung und die Gegend von diesem Uebel erlösen möchte. Dann zählt er eine Reihe von Beschwerden auf, u. a., daß man dort schlechte Zugverbindungen hat, ein Schnellzug, der eigentlich schon nicht mehr existiere, der einzige, den man hatte, sei dadurch weggefallen, daß der Schnellzug 20 Minuten früher abgelassen werde als früher. Der letzte Zug in Bühl gehe bereits um 7 Uhr 12 Minuten ab, so daß man, wenn man nach dem Hanauer Land will, schon um halb 6 Uhr hier in Karlsruhe fahren müsse, um in jene gute und fruchtbarste Gegend des Landes zu kommen. Es heißt dann weiter: Die Bestimmung auf dem Fahrplan der Lokalbahn, gemessenhaft eingehalten wird, heiße: Für Anschluß nicht garantiert. Es wird dann weiter darauf hingewiesen: Um den nothleidenden Aktionären aufzuhelfen, die Billetpreise in den letzten Jahren um 10 bis 20 Proz. erhöht worden; ferner heißt es, die Behandlung Beamten dieser Privatbahn sei außerordentlich schlecht. Die Leute sagen: „Die Straßburger Gesellschaft unsere Wünsche in schroffer und teilweise beleidigender Form zurück, so daß uns das Gefühl blieb, daß nicht sondern die Straßenbahngesellschaft von der Regierung unterstützt würde.“ Es heißt weiter: „Zunächst ist ferner, daß, seit wir im Besitze der Lokalbahn sind, die Bevölkerung eher ab- als zugenommen ist, daß Handel und Gewerbe stagnieren, weshalb auch die Steuerkraft nicht zunimmt.“

„Ich bin nicht in der Lage, zu prüfen, ob das richtig ist, aber wenn es richtig wäre, so wäre das an und für sich schon ein Grund, gegen diese Vorlage zu stimmen und dabei zu bleiben, daß das Prinzip, das wir jetzt einmal aufgestellt haben, von der Regierung auch beibehalten wird. Es wäre wirklich ganz eigenartig, wenn in einer derartigen fruchtbarsten und von einer fleißigen Bevölkerung bewohnten Gegend eine Bevölkerungszunahme nicht zu verzeichnen wäre, wenn Handel, Gewerbe und Verkehr stagnieren würden, in einer Zeit, wo überall ein Aufschwung herrscht, auch in Gegenden, die lange nicht die gleichen Erwerbsverhältnisse aufweisen können wie das Hanauer Land.“

Es heißt dann weiter in dem Artikel: „Die Bevölkerung der Gegend wünscht die ungeliebte Lokalbahn und sagt, daß, wenn die Regierung damals einen weiteren Schritt und mehr staatsmännische Weisheit besessen hätte, wir von der Schmalspurbahn verschont geblieben und hätten längst eine staatliche Vollbahn. Einen Schritt macht man nun nicht dadurch gut, daß man einen weiteren, noch größeren dazu begehrt. Wir hegen daher allen weitblickenden und von modernen Anschauungen erfüllten Abgeordneten das Vertrauen, daß sie zum zweitenmal der Straßburger Straßenbahngesellschaft und der Regierung trotz des erneuten Kommissionsbeschlusses die richtige Antwort geben und das ganze Land und speziell die Gegend vor einem derartigen Danaergeschenk bewahren werden.“

„Das ist eine Stimme aus dem Hanauer Land, die ihm das Dürftigste in den wesentlichen Punkten zutreffend ist. Die Schmalspurbahn entspricht nicht den heutigen Verkehrserfordernissen und diese Gesellschaften denken auf die Wünsche und Bedürfnisse der Bevölkerung keine Rücksicht. Das erlebt man nicht nur bei der Straßburger Gesellschaft, sondern auch bei anderen. Man erinnere nur daran, welche Schwierigkeiten man gegenwärtig hat mit der Gesellschaft, welche die Bahn von Karlsruhe nach Durmersheim gebaut hat. Nicht einmal eine Unterstützung hatte man abends und alle Eingaben und Beschwerden haben nichts gefruchtet. Auch bei der Fahr-

planaufstellung wurde den Wünschen der Bevölkerung nicht Rechnung getragen. Wenn man es mit einer so fruchtbarsten Gegend zu tun hat, wie das Hanauer Land ist, dann sollten vor allem die Wünsche der Bevölkerung geachtet und ihnen Rechnung getragen werden, und nicht bloß den Wünschen einiger weniger Fabrikanten. Daß diese Herren wünschen, daß eine Schmalspurbahn gebaut wird, das begreife ich wohl, aber man treibt doch nicht Verkehrspolitik im Interesse einzelner Leute, man muß Politik nach großen Gesichtspunkten treiben.

Die Regierung begründet ihren ablehnenden Standpunkt damit, daß sie erklärt, sie sehe kein Bedürfnis für die Errichtung einer Staatsbahn. Wenn man davon ausgegangen wäre, daß die Regierung erst das Bedürfnis anerkennt, dann wären wir noch außerordentlich weit zurück. Wenn man sich auf denselben Standpunkt in den 40er Jahren des vergangenen Jahrhunderts bei der Erbauung der Bahnen gestellt und erst das Bedürfnis abgewartet hätte, dann hätten wir auf die Bahnen noch lange warten müssen. Man muß das Bedürfnis wahrufen, wenn es noch nicht vorhanden ist. Aber in dieser Gegend ist es vorhanden und die Fortsetzung der Vollbahn Raftatt—Rehl würde nach meinem Dafürhalten zu einer der rentabelsten Bahnen werden, die wir in Baden haben.

Die Regierung wendet dann noch ein, es handle sich nur um die Hebung des Lokalverkehrs, nur um die Beförderung der Marktprodukte. Daß dies nicht richtig ist, geht schon aus dem Artikel der „Landeszeitung“ hervor. Die Leute wollen einen Anschluß an die Hauptbahn, an den großen Verkehr und nicht bloß einen Anschluß auf den Markt, wofür sie ein paar Körbe Produkte schaffen können. Weiter sagt dann die Regierung, für die in Frage kommenden Zwecke diene eine Lokalbahn besser als eine Vollbahn mit ihren vorüberfahrenden Schnellzügen. Die vorüberfahrenden Schnellzüge werden künftig nicht mehr sehr mitrechnen, denn es fahren gar nicht mehr so viele.

Der Herr Berichterstatter hat ferner gemeint, daß wir kein Mittel in der Hand hätten, die Regierung zu zwingen, unseren Wünschen Rechnung zu tragen. Ich sage mir erstens einmal, wenn der Landtag sich einstimmig auf den Standpunkt stellt, wir wollen den Fehler von früher nicht vergrößern, sondern endlich einmal mit dem Prinzip brechen, Privatbahnen zu bauen, so wird die Regierung auch den einstimmig gefaßten Beschluß der Volksvertretung respektieren. Denn ich nehme an, daß unsere Regierung noch Wert darauf legt, eine konstitutionelle Regierung zu sein, die über den einstimmigen Beschluß der Kammer nicht ohne weiteres zur Tagesordnung übergeht. Ferner möchte ich bemerken: Es ist doch außerordentlich bedenklich, wenn von Seiten der Volksvertretung fort und fort bei jeder Gelegenheit erklärt wird: Was sollen wir denn machen, wir haben ja kein Mittel, die Regierung zu zwingen. Damit erreichen wir nicht mehr und nicht weniger, als daß die Regierung immer bocksbeiniger wird, da sie sich von vornherein sagt: Die Volksvertretung gibt schließlich doch nach, sie erklärt ja immer von vornherein, sie habe keine Mittel, uns zu zwingen. Das ist doch schon ein Mittel, wenn der Landtag einen einstimmigen Beschluß faßt, und wenn die Regierung darauf nicht eingeht, so wird sie die Folgen zu tragen haben. Nicht bloß die Regierung kann dem Landtag gegenüber rücksichtslos sein, der Landtag kann auch den Spieß umdrehen und der Regierung es fühlen lassen, wenn sie den Wünschen der Volksvertretung nicht in genügender Weise Rechnung trägt. Ich habe aber, wie gesagt, die Ueberzeugung,

daß die Regierung konstitutionell denkt, und, wenn der Landtag einstimmig der Ansicht ist, wir wollen keine Privatbahnen mehr bauen, wir haben die denkbar schlechtesten Erfahrungen damit gemacht, und hier insbesondere kommt eine Gegend in Frage, wo die Fortsetzung der Vollbahn zweifellos durchgeführt werden muß, daß dann die Regierung den Wunsch des Landtags akzeptiert.

Wenn wir die Vollbahn durchführen wollen — und daß wir es tun müssen, darüber besteht auch bei der Regierung kein Zweifel —, was müssen wir dann tun? Wir müssen der Gesellschaft, der wir heute schon kolossale Zuschüsse (ich glaube 380 000 M. Staatszuschuß) geben, die soviel Gelände unentgeltlich bekommt, das noch einmal extra bezahlen! Die Gesellschaften können besser rechnen wie die Regierung, wenn die Regierung so gut rechnen könnte, wie die Kapitalisten es können, so wären manche Hunderttausende Mark gespart worden. Dann haben wir zu dem einen Schaden, den wir heute haben, einen weiteren Schaden und müssen noch mehr Geld ausgeben, als wenn wir heute die Vollbahn bauen, um die schon 30 Jahre petitioniert wird. Es ist charakteristisch genug, daß eine Bahn, für welche schon vor 30 Jahren eine Petition eingelaufen ist, heute noch nicht gebaut wird, daß man immer noch mit dem Widerstand der Regierung zu kämpfen hat. Nennlich bei der Eisenbahndebatte ist ein Herr um den andern aufgestanden und hat Klagen vorgebracht. Ziehen Sie doch endlich einmal die Konsequenz aus allen diesen Klagen! Diese Klagen sind in letzter Reihe auf die verkehrte Politik überhaupt zurückzuführen, die in bezug auf das Verkehrsweisen gemacht wird. Wenn die Konsequenz daraus nicht gezogen wird, so kommt kein Ende dieser unrationellen Verkehrspolitik und man wird immer wieder dieselben Klagen vorbringen müssen, man wird niemals zu einem befriedigenden Ergebnis kommen. Ich möchte Sie deshalb bitten, stimmen Sie unserem Antrag zu, die Regierung aufzufordern, eine Vollbahn von Raftatt nach Kehl zu bauen. Ich habe die Ueberzeugung sie wird sich rentieren. Wenn der Landtag das einstimmig beschließt, so wird die Regierung darauf wohl Rücksicht nehmen und diesem dringenden Bedürfnis endlich Rechnung tragen.

In der Diskussion erhalten weiter das Wort

Präsident des Großh. Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Geh. Rat Freiherr von Marschall: Die Großh. Regierung ist nicht in der Lage, dem Antrage der Herren Abgg. Kolb und Genossen stattzugeben. Die Gründe dafür wurden schon früher von dieser Stelle aus entwickelt, ich will daher nur die wichtigsten Ihnen nochmals ausführen.

Ich muß entschieden beabreden, daß in dieser Gegend ein Bedürfnis nach einer Vollbahn besteht. Als vor vielen Jahren die Frage entstand, ob eine Vollbahn oder nur eine Nebenbahn im Hanauer Land gebaut werden sollte, da hat damals die Mehrzahl der Gemeinden sich entschieden für die Nebenbahn ausgesprochen. Ich habe dies gehört von dem damaligen Amtsvorstand in Kehl, der in seinem Bezirk ganz außerordentlich beliebt gewesen ist, und der nicht glaubte, bei dieser Stimmung der Gemeinden für die Vollbahn eintreten zu können.

Es wurde in der letzten Sitzung, in der diese Frage behandelt wurde, auch gesagt, die Bahn würde in strategischer Beziehung von großem Wert sein, sie würde sogar von den maßgebenden Stellen in Berlin gewünscht. Ich kann auf das bestimmteste erklären, daß der Großh. Regierung ein Wunsch in dieser Richtung nicht ausgesprochen worden ist. Straßburg hat die nötigen Bahnverbindungen, und die Militärverwaltung hat den größten Wert darauf gelegt, noch eine weitere Verbindung

von Nordwesten her nach Straßburg zu erhalten, bei der aber der Uebergang über den Rhein sich nicht gerade in unmittelbarer Nähe der Festung befindet. Darum ist die Bahn bei Köschwoog gebaut worden, die dann auch nicht allein Straßburg, sondern in höherem Maße auch noch Metz dienen sollte.

Die Interessenten wollen Anschluß an die Hauptbahn. Sie bekommen jetzt diesen Anschluß in noch höherem Maße als bisher. Bisher hatten sie ihn nur in Raftatt, jetzt werden sie ihn auch noch in Raftatt erhalten, also an einer Station der Hauptbahn, an welcher die Schnellzüge regelmäßig zu halten pflegen.

Es ist überhaupt über den Betrieb der Nebenbahnen hier geklagt worden. Ich kann Sie versichern, daß gerade die Straßburger Straßenbahngesellschaft der Regierung in dieser Beziehung bis jetzt sehr wenig Grund zur Klage gegeben hat. Die Regierung ist sich aber vollständig bewußt, daß der Betrieb der Nebenbahnen von ihr überwacht werden muß. Wie Ihnen schon früher mitgeteilt wurde, ist ein Beamter in das Ministerium einberufen worden, speziell auch zu dem Zweck, um den Betrieb der Nebenbahnen mehr als dies bis jetzt geschehen ist überwachen zu können.

Der Herr Abg. Kolb hat die früheren Mißstände auf der Nebenbahn von hier nach Durmersheim wieder zur Sprache gebracht. Ich erinnere daran, daß ich schon vor einiger Zeit erklärt habe, daß dieser Gesellschaft bestimmte Auflagen gemacht worden sind. Diefelbe hat nunmehr noch weitere Wagen eingestellt und dafür Sorge getragen, daß die Wagen besser geheizt und beleuchtet werden.

Bei Erstellung einer Bahn muß vor allem das Verkehrsbedürfnis maßgebend sein. Daß das Bedürfnis nach einer Lokalbahn hier besteht, das haben uns die Äußerungen derjenigen Herren gezeigt, die in der betreffenden Landesgegend leben und die Bedürfnisse dort genau kennen. Ich muß Sie daher nochmals dringend erluchen, den Antrag, wie er seitens der Regierung gestellt ist, anzunehmen.

Abg. Schmidt-Karlsruhe (Zentr.): Ich möchte bei dieser wiederholten Beratung des Gesetzentwurfs nur in Kürze meinen Standpunkt noch einmal präzisieren. Ich bleibe mit den von mir vertretenen Gemeinden, welche in erster Reihe an dem Gesetzentwurf interessiert sind, auf dem Standpunkt stehen: An und für sich wäre die beste Lösung (man kann sagen, vielleicht die einzig richtige Lösung) die Vollbahn gewesen, und ich sage weiter, ich sehe nicht ein, weshalb der Großh. Regierung die Erfüllung dieses langjährigen Wunsches nicht möglich sein sollte. Aber ich kann mich nicht auf den Standpunkt des „Alles oder nichts“ stellen. Heute stehen wir mit den Gemeinden einfach vor der Frage: Sollen die Gemeinden vielleicht auf ein weiteres Menschenalter vom Bahnverkehr ausgeschlossen sein oder sollen sie jetzt eine wenigstens unvollkommene, aber doch überhaupt eine Bahnverbindung bekommen. Da greife ich allerdings zu nach dem Spatz in der Hand und lasse die Taube auf dem Dache einfliegen.

Meine Gegend ist ausgeschlossen vom Verkehr, sie hat nicht die Möglichkeit, ihre landwirtschaftlichen Erzeugnisse abzusetzen, ihre Arbeitskräfte der Industrie zur Verfügung zu stellen und dadurch auch einen weiteren Verdienst in die Orte zu bringen. Die Gemeinden, die in Betracht kommen, gehören keineswegs zu den sehr wohlhabenden; sie können gerade diesen Verdienst noch recht gut mitgebrauchen. Und wenn irgendwo, so stehen hier die Interessen des Landbezirkes und die Interessen der Stadt (hier insbesondere der Stadt Raftatt) in innigster Wechselbeziehung.

Der Herr Kollege Kolb hat gemeint: Wir müssen jetzt bei dieser Gelegenheit das hohe Maß der Prinzipien befeigen und da zum ersten Mal mit dem Prinzip der Privatbahnen brechen. Ich bin auch kein großer Verehrer dieser Privatbahnen, aber hier ist der erste Schritt mit den Privatbahnen doch bereits schon gemacht: wir haben die Verbindung von Kehl nach Bühl. Ich begreife es nun vollständig, wenn die Hanauer und wenn der Herr Kollege Sängler jetzt die Vollbahn durchsetzen wollen; sie haben keinen Schaden davon, wenn der Entwurf fällt, sie haben ja für die die Not eine Verbindung. Aber die von mir vertretenen Orte haben eben keine Verbindung und die wollen jetzt auch endlich einmal wenigstens zu einer bescheidenen Verbindung kommen. Und da nehme ich, was ich im Augenblick bekommen kann: Das ist diese Fortsetzung der Lokalbahn.

Das ist der Standpunkt meiner Gemeinden. Mit solchen Prinzipien allein werden keine Bahnen gebaut und kommt auch kein Wohlstand in irgend eine Gegend herein; man muß diese Prinzipien auch verwirklichen können. Wir stehen zu meinem großen Bedauern vor einem entschiedenen Widerstande der Großh. Regierung. Sie erklärt, wir bauen nicht, wir bauen jedenfalls nicht, bevor der Bahnhof in Offenburg fertig ist. Und wie nachher die Vollbahn, die dann gebaut wird, ausfällt, das ist doch auch eine große Frage, ob sie dann gerade so ausfällt, wie es der Herr Kolb sich wünscht oder ob sie nicht eine nahe der Hauptbahn sich hinziehende und mehr oder weniger direkt nach Offenburg hinführende Richtung bekommen soll. Es wird auch diese Frage seinerzeit wieder ein weiteres Hindernis bieten, denn man wird auch darüber sich wahrscheinlich schwer einigen können.

Ich sehe daher nicht voraus, daß wir, wenn wir nun einfach auf diesem Prinzip bestehen, in absehbarer Zeit eine Bahnverbindung für diese Gegend, die eine solche doch dringend notwendig hat, erhalten können. Ein Mittel des Zwanges gegen die Großh. Regierung haben wir nicht. Der Herr Kolb spricht zwar immer von „konstitutioneller Regierung“. Soviel ich das Wesen des konstitutionellen Staates kenne, besteht es eben darin, daß nicht die Volksvertretung allein diktiert, sondern daß eben auch die Großh. Regierung noch ihre klar umschriebenen Rechte im Staate besitzt. Und wenn die Regierung nun einmal glaubt, im gegenwärtigen Augenblick oder auf absehbare Zeit hier nicht bauen zu können, dann haben wir kein Pressionsmittel, um sie zu zwingen, diese Bahn nun einfach in den nächsten Etat einzustellen.

Ich bitte Sie daher, stimmen Sie diesem Gesetzentwurf zu, damit endlich ein langgehegter Wunsch der betreffenden Gegenden in Erfüllung geht!

Abg. Saenger (natl.): Ich gönne den Gemeinden zwischen Rastatt und Schwarzach recht gerne eine Bahnverbindung. Aber für mich als Vertreter des Hanauer Landes ist es natürlich erste Pflicht, jedes Mittel zu ergreifen, das die Bahnwünsche des Hanauer Landes ihrer Erfüllung näher bringt.

Der Herr Berichterstatter hat eine Notiz aus einer Rastatter Zeitung verlesen. Es waren mir damals die Zeitungsartikel der „Landeszeitung“ und der „Badischen Nachrichten“ die das gerade Gegenteil enthalten, noch nicht genauer bekannt. Sie ersehen aus diesen beiden Artikeln, wie die Stimmung im Hanauer Lande ist; Sie wissen auch aus meinen Ausführungen vom 25. Mai dieses Jahres, wie ich mich zu der ganzen Sache stelle.

Ich bin nach wie vor der Ansicht, daß nur durch die Erstellung einer Vollbahn Rastatt—Kehl und auch weiterhin bis Offenburg oder Freiburg die Wünsche der dortigen Landesgegend erfüllt werden können. Der Herr

Berichterstatter hat zwar behauptet, auch die Stadt Rastatt ziehe eine Lokalbahn der Vollbahn vor. Das ist nun nicht richtig. Ich kann das nach den Aussagen meines Freundes Franz erklären, nach diesen würde die Stadt Rastatt nach wie vor viel lieber eine Vollbahn entgegennehmen, als sich mit der Erstellung einer Lokalbahn zufrieden geben.

Was die 4 1/2 Zinsgarantie betrifft, die ja jetzt fallen gelassen worden ist, so gab das damals, am 25. Mai dieses Jahres, natürlich für mich nicht den alleinigen Grund ab, gegen den Gesetzentwurf zu sprechen; ich bin vielmehr der Ansicht, daß es eigentlich Sache der Stadt Rastatt gewesen wäre, sich vor dieser Kalamität zu schützen, und ich gebe mich auch der Hoffnung hin, daß für die Zukunft andere Gemeinden und Städte sich ihrer Haut schon wehren werden. Es sind, wie ich schon ausführte, ganz andere Gründe, die mich damals und heute bewegen haben, für die Erstellung einer Vollbahn einzutreten. Es hat sich ja jetzt ein edler Wettstreit darüber entsponnen, wem die Stadt Rastatt es zu verdanken hat, daß diese 4 1/2 prozentige Zinsgarantie fallen gelassen wurde. Der Herr Berichterstatter hat meinem Freunde Franz den Dank dafür ausgesprochen, später aber ist behauptet worden, der Herr Kollege Pfefferle wäre derjenige, der im Zusammengehen mit der Großh. Regierung dafür gesorgt habe, daß das Verlangen der Zinsgarantie zurückgezogen wurde.

Wenn der Herr Minister ausführte, daß das Hanauer Land früher einmal die Erstellung einer Lokalbahn einer Vollbahn vorgezogen hätte, so wird er sich da wohl im Irrtum befinden. Es ist damals den Hanauern wohl so ergangen, wie jetzt den Gemeinden zwischen Rastatt und Schwarzach: Sie haben sich mit demjenigen, was geschehen ist, zufrieden gegeben, weil eben nichts Besseres zu erreichen war, sie haben aber damit nicht auf ihre weitergehenden Wünsche verzichtet. Ich darf vielleicht daran erinnern, daß schon einer meiner Vorgänger, der frühere Abgeordnete Schöch, in Wort und Schrift, in Versammlungen im Hanauer Lande und wohl auch hier im Hohen Hause für eine Vollbahn eingetreten ist. Ich habe leider keine Zeit finden können, die ehemaligen Verhandlungen nachzulesen; der Herr Abgeordnete Schöch hat mir aber oft persönlich versichert und es ist mir auch durch die Aussagen älterer Herren im Bezirke bekannt, daß er immer für die Erstellung einer Vollbahn eingetreten ist.

Von mir können Sie also nichts anderes verlangen, als daß ich Sie bitte, unserem Antrag zuzustimmen. So lange ich die Ehre habe, das Hanauer Land hier im Hohen Hause zu vertreten, werden Sie immer mein ceterum censeo hören, bis die Vollbahn durch die Rheinebene erstellt ist.

Abg. Neumann (natl.): Im Hinblick auf die Verhandlungen, die schon einmal über diesen Gegenstand hier im Hohen Hause gepflogen worden sind, kann ich mich kurz fassen, und mich begnügen, zu sagen, daß auch ich mich durchaus und in allen Punkten auf denjenigen Standpunkt stelle, den mein Freund Obkircher bei der letzten Verhandlung eingenommen hat. Ich will ganz kurz noch einmal die Bedenken zur Sprache bringen, die wir gegen die Erstellung dieser Privatbahn hegen.

Zunächst scheint es mir, als ob das Sprichwort vom Sperling und von der Taube hier umgekehrt angewandt worden wäre, und daß diesmal eigentlich die Straßburger Straßenbahngesellschaft den Sperling in die Hand genommen hat, indem sie das ganz reale Zugeständnis dieses neuen Vertrages eingestekt und dagegen das nur imaginäre Zugeständnis einer Zinsgarantie aufgegeben hat; sie hat jedenfalls in diesem Vertrag reale Vorteile

eingehemst. Ich kann also nicht finden, daß dieser neue Vertrag einen so wesentlichen Vorzug vor dem früheren Vertrag hat.

Es handelt sich für mich aber jetzt nicht um diesen besonderen Vertrag, sondern um die prinzipielle Seite der Frage. Wenn es auch in diesem hohen Maße schon getadelt worden ist, daß man sich dieser konkreten Frage, wie überhaupt den konkreten Fragen des Verkehrs und der Wirtschaft gegenüber auf einen prinzipiellen Standpunkt stelle, so muß ich das eben doch tun, weil eben der prinzipielle Standpunkt der einzige ist, der mir hier in dieser Frage der entscheidende zu sein scheint. Es handelt sich für mich um die Frage: Privatbahn oder Staatsbahn? Und da freue ich mich nun, daß die Großh. Regierung unserem Standpunkt, der den Bau der Bahnen prinzipiell dem Staate zuweisen will, insofern entgegengekommen ist, als sie erklärt hat, daß auch sie im Prinzip damit einverstanden sei; nur der vorliegende Fall solle noch der Privatindustrie überlassen werden. Es handelt sich also hier nicht mehr in voller Schärfe um die Frage des Prinzips, sondern um die Frage der Zweckmäßigkeit. Aber wenn wir daran denken, daß mit dieser Privatbahn sozusagen das letzte Glied in das System der Privatbahnen eingefügt wird, daß sie dann abgeschlossen sind, und daß dann diesem abgeschlossenen System von Privatbahnen in unserem ganzen Mittelland viel schwerer beizukommen ist, als wenn es noch nicht vollständig ausgebaut ist, so muß ich hier diese prinzipielle Frage in den Vordergrund stellen. Der Grund liegt eben in der grundsätzlich verschiedenen Auffassung, die der Staat dem Eisenbahnbau gegenüber einzunehmen hat, und die andererseits die Privatbahnen einnehmen. Für die Privatgesellschaft ist der Bau und der Betrieb der Bahn ein Geschäft. Ich bin der Überzeugung, daß es der Privatgesellschaft übel nimmt, wenn sie ihr Geschäft von geschäftlichen Rücksichten aus betreibt. Aber wir wollen den Eisenbahnbau und den Eisenbahnbetrieb von anderen Gesichtspunkten, und zwar von wirtschaftlichen Gesichtspunkten aus betreiben sehen, und diesen wirtschaftlichen Gesichtspunkten kann niemand, keine Gesellschaft der Welt und keine andere Institution außer dem Staat gerecht werden. Deshalb ist es dieser prinzipielle Gesichtspunkt, der mich und meine Freunde zur Ablehnung dieser Vorlage bringt.

Es sind aber nicht nur diese rein prinzipiellen Erwägungen, sondern es ist auch weiter die Erwägung, daß bis jetzt, wie es in der Natur der Privatbahnen liegt, diese ihre Tätigkeit auf diejenigen Gebiete beschränkt haben, in denen ein Geschäft zu machen ist, also auf diejenigen Gebiete, die einen Ertrag versprechen, dem Staat aber der Bau weniger ertragreicher Linien überlassen bleibt. Wir haben in die Hände einer Privatbahn eine der reichsten Gegenden des Landes, den Kaiserstuhl, übergehen sehen; eine zweite, sehr reiche Gegend, das Sanauerland, ist mit einem Netz von Privatbahnen durchzogen; wir haben ferner gesehen, daß die Bregtalbahn als Privatbahn gebaut ist, und daß sie damit verurteilt ist, Stichtbahn zu bleiben, denn niemand anders als der Staat kann die Linie Böhrenbach—Furtwangen mit der Schwarzwaldbahn oder der Freiburg—Neustadterbahn in Verbindung bringen. Hier ist also die Privatbahn ein schweres Hindernis für die weitere Entwicklung.

Nun wird man uns ja vorhalten: Die Privatbahnen sind ein Uebergangsstadium zum Staatsbetrieb. Ich kann diesen Glauben nicht teilen, und zwar zunächst deswegen nicht, weil die Verträge auf eine so lange Periode abgeschlossen sind. Es ist ein volles Menschenalter, während dessen die Privatbahnen unbeschränkt in ihrem Besitz sind. Und die Frage der Vollbahn auf ein Menschenalter hinauszuschieben, dazu kann ich mich nicht entschließen. Wer den Glauben an die Entwicklung unserer

Industrie, an die Entwicklung unseres ganzen Verkehrswezens hat, der darf sich auf solche lange Zeit nicht binden (Abg. Kolb: Sehr richtig!). Und ich habe eben den Glauben an diese Entwicklung, und darum möchte ich nicht eine Nachfrage zwischen Kammer und der Großh. Regierung daraus machen, sondern ich möchte nur verhindern, daß hier etwas geschieht, was die naturgemäße Entwicklung unseres Bahnnetzes, die der Herr Kollege Obkircher bei der letzten Verhandlung ausführlich geschildert hat, auf ein Menschenalter hinaus verhindert. Denn das ist mein fester Glaube, daß das ganze Rheintal bis Basel hinauf in so und so langer Zeit — in wie langer kann niemand sagen — von einem doppelten Schienenstrang durchzogen wird, daß dieser Schienenstrang das Erzeugnis der wirtschaftlichen Kräfte ist, aber auch seinerseits wieder auf Landwirtschaft und Industrie, kurz auf alle wirtschaftlichen Kräfte befruchtend wirkt.

Das sind die großen, prinzipiellen Gründe, weswegen wir gegen den gegenwärtigen Vertrag stimmen, und damit der bestimmten Hoffnung Ausdruck geben, daß das Prinzip der Staatsbahn im Interesse der Entwicklung unseres Verkehrs Durchbruch finden möge, und daß dieser großen Entwicklung weiter kein Widerstand in den Weg gelegt werde.

Abg. Duffner (Zentr.): Ich habe bei der Eisenbahndebatte meine Anschauung über das gemischte Bahnsystem, speziell über die Vergebung des Eisenbahnbaues in die Hände von Privatgesellschaften ausgesprochen. Ich habe damals erklärt, daß ich es nicht für richtig halte, wenn die Großh. Regierung den Bau der Bahnen aus der Hand gibt. Die Konsequenz für mich wäre nun allerdings die, daß ich jetzt gegen den vorliegenden Gesetzentwurf stimmen müßte. Nun hat bereits mein Herr Vorredner darauf hingewiesen, daß die Großh. Regierung erklärt habe, daß sie nicht mehr unbedingt an dem gemischten Bahnsystem festhalten wolle, sondern daß auch sie geneigt sei, nach und nach auf das reine Staatsbahnsystem überzugehen. Der Herr Abg. Rebmann hat dann weiter erklärt, daß er trotzdem seinen Grundsatz aufrecht erhalten müsse, der ihm seine ablehnende Stellung gegenüber dem Privatbahnsystem diktiert.

Auch ich bin, wie ich schon erklärt habe, durchaus kein Freund des Privatbahnsystems. Aber ich glaube, im gegenwärtigen Fall, wo es sich um eine Bahn handelt, um die schon seit 30 Jahren petitioniert wird, da scheint mir die Verantwortung doch eine zu große zu sein, die Leute noch einmal auf so und so lang hinaus zu verträsten, bis endlich die Bahn gebaut wird. Wir haben von der Großh. Regierung die bindende und feste Erklärung bekommen, daß sie die Bahn nicht als Vollbahn baut. Damit ist direkt gesagt, daß der ganze Landesteil dann noch Jahre lang warten muß, bis er eine Bahn bekommt. Ich rechne hier mit rein praktischen Verhältnissen und möchte, da ich selbst sehr gut weiß, wie es in mancher Gegend aussieht, die Jahr für Jahr um eine Bahn petitionieren muß, bis sie endlich zu ihrem Rechte kommt, nicht dazu beitragen, daß die Petenten noch länger warten müssen.

Aus diesen Gründen kann ich mich nicht dazu entschließen, heute gegen diesen Gesetzentwurf zu stimmen. Jetzt liegt uns ein Gesetzentwurf vor, der die Möglichkeit bietet, der in Frage kommenden Gegend in kurzer Zeit eine Bahn zu bringen, deshalb bin ich nicht in der Lage, dagegen zu stimmen.

Was ich aber im Vertrag vermissen, ist eine Bestimmung über das Rückkaufsrecht, das sich der Staat doch wohl vorbehalten haben wird. Es ist mein Wunsch, daß diese Rückkaufsfrist möglichst kurz bemessen wird.

Damit möchte ich meine Ausführungen schließen und nur erklären, damit es nicht von jener Seite falsch aufgefaßt (Abg. Süßkind: Wir fassen es doch nicht falsch

auf!) und nicht in Gegensatz zu meinen Ausführungen bei der Eisenbahnbaudebatte gebracht wird, daß ich Verständnis habe für das Bedürfnis jenes Landesteils nach einer Bahn und der Gegend die Bahn gönne, wenn es jetzt auch nur eine Privatbahn ist.

Abg. Schunck (Zentr.): Mit Rücksicht darauf, daß wir uns zum zweiten Mal mit dieser Bahnfrage befassen, möchte ich nur einige Bemerkungen machen. Zunächst will ich einen Irrtum des Herrn Berichterstatters richtig stellen. Er hat gesagt, die  $4\frac{1}{2}$  proz. Zinsgarantie habe sich auch auf die Linie Bühl—Kehl erstreckt. Das ist nicht richtig. Es steht schon in dem Gesetzentwurf, den die Regierung vorgelegt hat, daß die Zinsgarantie sich nur auf das vom Unternehmer für die betreffende Strecke aufzuwendende Baukapital erstreckt. Außerdem ist in der Bürgerausschussitzung in Rastatt der eigentliche Vertrag vorgelegt worden, der unter Ziffer III folgende Bedingungen enthält: „Die Gesellschaft verlangt von der Stadt Rastatt die Gewähr für eine  $4\frac{1}{2}$ proz. Verzinsung des von ihr aufgewendeten Baukapitals mit der Modifikation, daß von dem Reingewinn, welchen die Linien Kehl—Bühl und Schwarzach—Rastatt abwerfen, der Betrag von 50 000 M. der Linie Kehl—Bühl als Anteil vorweg angerechnet wird und der übrig bleibende Rest des Reingewinnes für die Zinsgarantie in Betracht kommt. Reicht dieser Rest für eine  $4\frac{1}{2}$  proz. Verzinsung des aufgebrauchten Kapitals nicht aus, so hat die Stadt Rastatt den Fehlbetrag zu decken.“

Nun hat der Betriebsüberwacher der Strecke Bühl—Kehl im Jahre 1904 51 700 M. betragen. Von diesen 51 700 M. soll 50 000 M. für die Strecke Bühl—Kehl in Abzug gebracht werden, so daß also immerhin der Strecke Rastatt—Schwarzach noch 1700 M. zugute kämen. Also die Zinsgarantie erstreckt sich nicht auf die ganze Strecke Rastatt—Schwarzach—Bühl—Kehl, sondern nur auf die Strecke Rastatt—Schwarzach.

Der Herr Berichterstatter hat mit Recht darauf abgehoben, daß die Bedingungen, die jetzt gestellt worden sind, erheblich leichter seien. Wenn die Zinsgarantie geblieben wäre, so hätte die Stadt Rastatt, falls die Rentabilitätsberechnung der Gesellschaft richtig ist, innerhalb 10 Jahre 140 000 M. bezahlen müssen. Selbst wenn eine dreiprozentige Verzinsung anzunehmen wäre, wie die Großh. Regierung sie berechnet, so wären der Stadt Rastatt immerhin noch 70 000 M. zur Last gefallen.

Wie hoch sich der Wert des Privatgeländes in Schwarzach beläuft, läßt sich aus der Begründung zu dem Regierungsentwurf annähernd feststellen. Die Gemeinde Schwarzach will 2400 M. beisteuern. Da sich, wie in der Begründung zum Regierungsentwurf hervorgehoben ist, der Grunderwerb auf 164 000 M. beläuft und die Gemeinden im ganzen 125 600 M. beizusteuern haben, so würde sich der Wert des Privatgeländes in Schwarzach auf 38 600 M. belaufen. Ob diese Berechnung richtig oder zu hoch eingesetzt ist, weiß ich nicht. Immerhin ist der Betrag von etwa 38 600 M. zu zahlen. Das ist erheblich weniger, als man hätte bezahlen müssen, wenn die  $4\frac{1}{2}$ prozentige Zinsgarantie aufrecht erhalten worden wäre.

Der Herr Kollege Säger hat heute erklärt, daß er für die Vollbahn eintreten werde, weil nur die Erstellung einer Vollbahn die Wünsche des Ganauerlandes erfüllen könnte. Der Herr Kollege Schmidt-Karlruhe hat bereits darauf hingewiesen, daß Herr Säger in einer glücklichen Lage ist, da die meisten Gemeinden in seinem Wahlbezirk bereits im Besitze einer Bahn sind. In der Verhandlung vom 25. Mai hat Herr Kollege Säger eine etwas andere Stellung eingenommen; er hat damals gesagt: „Wenn wenigstens die Wünsche Lichtenau berücksichtigt worden wären, dann hätte ich mich

vielleicht bewegen lassen, für den Kommissionsantrag zu stimmen.“ Dieser Kommissionsantrag ist aber derselbe Antrag, den wir heute wieder zu behandeln haben. Also im Prinzip war auch der Herr Kollege Säger damals für eine schmalspurige Bahn, erst heute hat er sich zur Vollbahn bekehrt.

Unter diesem Gesichtspunkt ist vielleicht auch der Artikel in der „Badischen Landeszeitung“ zu beurteilen, den der Herr Kollege Kolb uns heute interpretiert hat. Ich habe den Artikel auch erst kurz vor Beginn der Sitzung gelesen, und es ist mir deshalb nicht möglich gewesen, die einzelnen Punkte zu prüfen. Immerhin möchte ich feststellen, daß nicht alle Punkte, die hier erwähnt sind, der Straßburger Straßenbahngesellschaft zur Last zu legen sind. Wenn z. B. gesagt wird, daß der Anschluß an einen Schnellzug in Bühl ganz fortgefallen ist, weil der Schnellzug jetzt 20 Minuten früher geht, dann ist doch daran nicht die Straßenbahngesellschaft schuld, sondern die Staatseisenbahn. Außerdem wird in dem betreffenden Artikel erwähnt, daß die Bevölkerungszahl dort eher ab-, als zugenommen habe. Das ist aber auch nicht so bestimmt ausgeführt, und der Herr Abg. Kolb wird wohl ebensowenig in der Lage gewesen sein, in der Kürze der Zeit die Angaben näher zu prüfen. Ich nehme an, daß der Artikelschreiber damit nicht hat beweisen wollen, daß nun die Bevölkerung des Ganauerlandes im großen und ganzen abgenommen habe.

Es ist schon von verschiedenen Seiten gesagt worden, mit Prinzipien kommen wir hier nicht weiter, und wenn wir auf Prinzipien herumreiten, dann bekommt die Gegend von Rastatt bis Schwarzach keine Bahn. Die Vertreter der Gemeinden waren in Rastatt versammelt und haben einstimmig erklärt, sie würden es mit Freuden begrüßen, wenn sie eine Vollbahn bekämen, unter der Voraussetzung, daß sie nach vier Jahren hergestellt wäre; wenn das nicht der Fall sei, dann würde man mit einer Lokalbahn verlieb nehmen. Die Gemeinden würden es nicht verstehen, nachdem sie sich zu großen Opfern bereit erklärt haben, wenn heute diese Vorlage zu Falle käme. Sie haben schon seit 30 Jahren um die Erstellung einer Bahn petitioniert, und ich möchte bitten, damit der Wunsch der Gemeinden endlich einmal in Erfüllung geht, für den Kommissionsantrag zu stimmen.

Abg. Frühau (Frei.): Die Herren Vertreter dieses Bezirkes mit Ausnahme des Herrn Abg. Säger haben schon bei den letzten Verhandlungen genau mit denselben Gründen uns bestimmen wollen, dem Kommissionsantrag zuzustimmen. Sie haben auch damals gesagt, mit Prinzipien erreicht man nichts. Nun frage ich Sie, wer hat denn nun schließlich etwas erreicht, die Herren Bezirksvertreter, oder wir mit unserem prinzipiellen Widerstand? Das ist doch wirklich ein Trugschluß sondergleichen, wenn man heute sagt, wir erreichen nichts mit prinzipiellem Widerstand! Heute sieht man, daß diese Gesellschaft ohne weiteres auf die Zinsgarantie verzichtet, und sie gibt damit zugleich ein sachverständiges Gutachten, daß an der direkten Rentabilität dieser Strecke nicht gezweifelt werden kann. Eine Privatgesellschaft wie diese, die so durch und durch im Bahnbau erfahren ist, wird sich doch nicht in ein unrentables Unternehmen hineinstürzen! Warum kann die Regierung nicht anstelle dieser Gesellschaft, nachdem das Hohe Haus und die Regierung im Prinzip damit einverstanden sind, diese Arbeit zur Ausführung bringen?

Nun sollen sich die Gemeinden auf den Standpunkt stellen, daß ihnen eine Lokalbahn genügt! Ich befürchte, das Kehler Bezirksamt hat damals insbesondere mit dem Argument auf die Gemeinden eingewirkt und dadurch ihre Zustimmung hervorgerufen, die hier auch die Regierung uns gegenüber vorgebracht hat, daß,

sobald der Kehler Hafen gebaut ist, eine solche Bahn lediglich eine Konkurrenz zur Wasserstraße darstellen würde, und daß die Regierung Bedenken haben würde, den Kehler Hafen noch zu bauen, wenn zuerst diese Bahn von Rastatt nach Schwarzach gebaut worden wäre. Die Regierung ist in dem Irrtum heute noch befangen, daß Wasserstraße und Eisenbahn einander ausschließende Konkurrenz machen. Diesen Standpunkt wird damals der Herr Oberamtmann Reinhard in Kehl den Gemeinden gegenüber zweifellos vertreten haben, und dieser Argumentation werden sich damals die Gemeinden gefügt haben. Wenn man sie aber heute fragen würde, nachdem der Hafen gebaut ist, und sie auf die glänzende Rentabilität der Eisenbahnstrecken am Unter- und Mittelrhein verweisen würde neben den Häfen, die sich so glänzend rentieren, so werden diese Gemeinden uns sagen: selbstverständlich ist es nicht unsere Absicht gewesen, für ewige Zeiten dieser Eisenbahnstrecke Hindernisse zu bereiten. Tatsache ist, wenn jetzt diese Lokalbahn gebaut wird, daß dann Gemeinden wie Linz und Bodersweier im Hanauerland auf absehbare Zeit hinaus von jeder Bahnverbindung ausgeschlossen bleiben. Tatsache ist, daß die Stadt Rastatt, wenn man sie heute fragt, und ihr freie Wahl zwischen Vollbahn und dieser Privatbahn läßt, wahrscheinlich einstimmig mit Ausnahme von vielleicht ein paar direkten Interessenten an dieser Straßenhaltestelle für die Vollbahn votieren würde. Wir haben jedenfalls diese Sache von dem Gesichtspunkt der ganzen Landeseisenbahnpolitik zu betrachten, und da müssen wir uns sagen: wenn jetzt in diesem Moment, wo endlich das verderbliche gemischte System zum erstenmal ins Wanken gekommen ist, wir demselben eine künstliche Stütze dadurch wieder unterstellen, daß wir im entscheidenden Augenblick für seine Aufrechterhaltung, statt für seinen Zusammenbruch und zwar für seinen endgültigen Zusammenbruch auch für alle andern in Frage stehenden Bahnlinien eintreten, dann begehen wir sozusagen einen Verrat an dem Prinzip, für das wir uns doch einmal erklärt haben. Ich stehe nicht auf dem Standpunkt, daß Prinzipien dazu da sind, um sie bei jeder Gelegenheit, wo sie die praktische Probe bestehen sollen, fallen zu lassen, wie der Herr Kollege Franz uns freundlich angeraten hat, und ich kann mich auf Sachverständige dafür berufen, daß das Fallenlassen der Prinzipien gar nicht zum Erfolg führt. Der Herr Abgeordnete Banschbach ist es gewesen, der uns in der Kommission angeraten hat, bei diesem Prinzip zu bleiben; denn das letztemal, wo dieses hohe Haus das Prinzip des Widerstandes gegenüber dem gemischten System hat fallen lassen, nämlich vor vier Jahren bei der Bahn Mosbach—Mudau, hätten die Tatsachen wiederum bewiesen, daß nicht die Herren Opportunisten, sondern die Herren Prinzipienvertreter Recht behalten haben. Der Herr Abg. Banschbach hat uns gesagt, daß gerade so, wie in dem Artikel der „Badischen Landeszeitung“ von der Hanauer Bevölkerung berichtet ist, auch die Odenwälder die Nebenbahn Mosbach—Mudau heute schon verwünschten und Reue darüber empfinden, daß sie nicht Widerstand geleistet haben, bis sie eine Vollbahn erhielten. Sie sehen also, daß wir hier nicht über diese eine Linie allein aburteilen, sondern wenn wir hier nachgeben, so wird es natürlich bei der nächsten Linie genau wieder so kommen. Denn die Generaldirektion mit ihrem sehr beschränkten Technikerpersonal, die Regierung mit ihrer Rentabilitätsrechnung, die nur auf direkte Einnahmen aus der Eisenbahn eingehen, sind überhaupt grundsätzlich möglichst gegen den Ausbau des Staatsbahnsystems, und der Widerstand, der jetzt hier uns geleistet wird, wo mit dem Prinzip gebrochen werden

soll, wird sich bei jeder kommenden Gelegenheit rächen. Bei jedem kommenden neuen Bahnprojekt werden die Generaldirektion und die Regierung uns gegenüberstehen und alle Mittel aufbieten, um „nur in diesem Falle noch einmal“ darum zu kommen, mit dem gemischten System zu brechen.

Sehr schlimm ist allerdings für die Behandlung dieser Frage die Konstatierung, die wir in der Kommission für Eisenbahnen dieser Tage gemacht haben, daß nämlich das 25 Millionen-Bauprogramm, wie es mir scheint, von weiten Kreisen in diesem Hause sehr mißverstanden worden ist. Ich habe mir erlaubt, in jener Kommission darauf hinzuweisen, daß diese 25 Millionen nach den Erklärungen, die die Regierung in bezug auf die Resolution abgegeben hat, das gesamte Bauprogramm für die Regierung in den nächsten zehn Jahren darstellen, während in den Kreisen derer, die Bezirksbahnenwünsche vertreten, die merkwürdige Auffassung von dieser Resolution herrscht, als ob alle bis jetzt schon das Haus beschäftigenden Petitionen mit ihren Eisenbahnwünschen nicht unter dieses Bauprogramm fallen, sondern daß diese 25 Millionen erst für kommende neue Projekte, die bis jetzt das Haus noch nicht so beschäftigt haben, gemünzt seien. Wenn über eine so wichtige Frage so fundamentale Widersprüche in der Mitte dieses hohen Hauses noch bestehen können, dann ist es doch sehr schwierig, über das Prinzip des Ausbaues unseres Eisenbahnsystems von Staatswegen oder Privatwegen zu verhandeln. Ich werfe deshalb diese Frage hiermit ausdrücklich auf. Ich behaupte, daß das Haus der Regierung die Direktive gegeben hat, ihr gesamtes Eisenbahnbauprogramm für 10 Jahre auf 25 Millionen überhaupt zu beschränken, und daß die Regierung sich im großen und ganzen mit diesem Programm, ohne sich allerdings legaliter binden zu wollen, einverstanden erklärt hat. Wenn das richtig ist, dann allerdings ist es identisch mit der Negation des Uebergangs zum Staatsbahnsystem, dann wäre es allerdings identisch mit der Fortsetzung dieser höchst bedenklichen Politik des Ausbaues von Fall zu Fall, indem man die Eisenbahnen an den Wenigstnehmenden — an den Meistbietenden kann man hier nicht sagen, denn die Gesellschaften bieten in der Regel überhaupt nichts — vergeben soll. Ich meine also: Wir haben hier alle Veranlassung, gerade bei diesem Fall prinzipiell Stellung zu nehmen, denn das, was hier entschieden wird, wird ein Präjudiz schaffen für alle übrigen noch in Frage stehenden Eisenbahnwünsche.

Endlich möchte ich mir erlauben, in bezug auf eine Bemerkung, die in der Kommission gefallen ist, noch eine kleine Feststellung zu machen. Der Herr Ministerialdirektor hat in der Kommission darauf hingewiesen, daß ich irrtümlicherweise davon gesprochen hätte, daß die Regierung sich selbst als unfähig bezeichnet habe, oberhalb Rastatt einen erheblich größeren Verkehr deshalb sich entwickeln zu lassen, weil sie nur über zwei Gleise verfüge. Ich habe mich damals auf den Erlaß der Großh. Generaldirektion vom April oder März 1897 bezüglich der Bitte der Stadt Karlsruhe um Schaffung eines Sonntagsverkehrs nach Baden berufen. Der Herr Ministerialdirektor hat uns dann diesen Erlaß in der Kommission wörtlich vorgelesen. Es ist nun richtig, daß in diesem Erlaß allerdings davon nicht die Rede ist, daß die Regierung oberhalb Rastatt mehr als die bisher vorhandenen zwei Gleise nötig habe, um einen erheblich stärkeren Verkehr bewältigen zu können. Wenn aber die Herren z. B. die Verhandlungen über den heutigen Gegenstand der Tagesordnung, die Linie Rastatt—Schwarzach—Kehl, vom 18. Juni 1902 nachschlagen wollen, so werden sie finden, daß der damalige Berichtstatter, der Herr Abg. Kist, in der Hauptsache genau auf demselben Standpunkt gestanden hat, wie ich mit meiner Behauptung, und daß die



sit venia verbo. — Redensart. Man muß öfters den praktischen Anforderungen des Lebens Konzessionen machen auf Kosten des Prinzips; damit hört aber das Prinzip nicht auf, ein voll wirksamer Faktor im Staatsleben zu sein. — Das kurz die Begründung für meine Stellungnahme; ich glaube, daß diese unseren verehrten Kollegen Franz, Schunk und Schmidt sich anschließende Auffassung auch von einem großen Teil meiner Freunde geteilt werden wird.

Abg. Dr. Frauf (Soz.): Es ist ein merkwürdiges Beispiel von einem Widerspruch zwischen Taten und Ueberzeugung, was wir heute erleben. Sämtliche Redner ohne Ausnahme erklären, im Prinzip seien sie für die Errichtung einer normalspurigen Staatsbahn auf der Strecke, die in Betracht kommt, aber im vorliegenden Falle würden sie das Prinzip in den Glaschrank stellen und würden das Gegenteil von dem tun, was ihren Prinzipien entsprechen würde. Und was hat dieses Wunder denn hervorgerufen, wer ist denn der starke Mann, der alle diese Prinzipien ungeworfen hat? Es ist der Herr Minister, der dieses Wunder hervorgebracht hat durch eine Erklärung. Ja, ich frage Sie, haben wir es nicht erlebt in den letzten Wochen gerade bei diesem verehrten Herrn Minister, daß eine Regierungserklärung kein Felsblock ist? Haben wir es nicht erlebt, daß in recht kurzer Zeit eine Erklärung, die dem Hause nicht gefallen hat, in Eisenbahnfragen, übernacht, vielleicht sogar in wenigen Minuten, bevor der Herr Minister noch den Saal, das Haus verlassen hat, in das Gegenteil umgeschlagen war? Ist es denn notwendig und angebracht und zu verantworten, wenn auf Grund einer derartigen Erklärung einer Regierung dann die Prinzipien „fallen gelassen“ werden? Es ist ja nichts Überraschendes, was wir erleben von Seiten der Großh. Regierung. Es scheint, wenn hier überhaupt erlaubt ist, von Prinzipien zu reden, zum Prinzip der Großh. Regierung zu gehören, daß sie immer das Gegenteil von dem tut, was sie prinzipiell für richtig hält. Wir haben gestern gehört, daß prinzipiell die badische Regierung gegen die Einführung von Schiffsabgaben ist, praktisch stimmt sie im gleichen Augenblick einem Verträge zu, der die Schiffsabgaben vorzieht. Prinzipiell, hat vor wenigen Wochen der Herr Minister erklärt, sei er für die Einführung der Staatsbahn, prinzipiell sei er gegen das bisher angewandte gemischte System, prinzipiell sei er gegen die Unterstützung und die Verleihung der Konzessionen an Privatgesellschaften, und zur Bekräftigung dieses Prinzips als erste Probe auf das Exempel bringt er uns eine Vorlage, die einer Privatgesellschaft für eine wichtige Strecke wieder das Heft in die Hand geben soll. Ich glaube, wenn man etwas der Regierung vorwerfen kann, Prinzipienreiterei kann man ihr nicht vorwerfen.

Nun, der Herr Abg. Franz hat uns ja den freundlichen Rat gegeben, wir sollten in der vorliegenden Frage die Prinzipien, wenn wir sie haben, fallen lassen. Ich nehme es ihm nicht übel, er ist ja von der Raftatter Zeitung aufgefordert worden, „mit allen Mitteln“ die Vorlage zur Annahme zu bringen, und selbstverständlich ist es ihm dann nicht übel zu nehmen, wenn er uns derartige Ratschläge erteilt. Ich meine aber, zu den Prinzipien, die wir nicht gut fallen lassen können, weil sie nämlich in der Verfassung uns zur Pflicht gemacht sind, gehört doch vor allem unsere Verpflichtung, in erster Reihe Landesinteressen zu vertreten, und Sie werden hier zu prüfen haben: Verlangen die Landesinteressen die möglichst beschleunigte Anlegung der Staatsbahn und der normalspurigen Bahn in der Richtung nach Kehl, oder verlangen sie es nicht. Sie haben alle geantwortet: Die Landesinteressen verlangen die normalspurige Staatsbahn. Demgegenüber stehen dann lokale Interessen. Ich will über die Berechtigung

dieser lokalen Interessen kein Wort verlieren, aber darüber sind wir uns doch einig: Wenn lokale Interessen in Widerspruch stehen, oder nur in Widerspruch kommen können mit wichtigen Landesinteressen, dann müssen nach unseren Grundsätzen die lokalen Interessen zurücktreten gegenüber den wichtigen Landesinteressen. Nun ist von Seiten des Abg. Rebmann und von anderer Seite in großzügiger Form dargetan worden, daß es ein wichtiges Landesinteresse ist, ein wichtiges Interesse vor allem unserer industriellen Entwicklung, daß die Staatsbahn, die normalspurige Bahn in der Richtung Raftatt-Kehl und vielleicht noch weiterhin zur Anlegung gelangt, und dem gegenüber müssen die kleinen lokalen Interessen für uns hier schweigen. Denn daß durch die Anlegung dieser lokalen Bahn, durch die Annahme dieser Vorlage die Anlegung der Hauptbahn, der normalspurigen Bahn, auf absehbare Zeit unmöglich gemacht wird, darüber ist, glaube ich, unter ernsten Menschen kaum ein Streit, das steht fest.

Es ist aber auch kein Zweifel nach dem, was wir heute von den verschiedensten Seiten gehört haben, daß diese lokalen Interessen nur scheinbare lokalen Interessen sind, daß die Leute diese Bahn nur verlangen, weil sie mangelhaft informiert sind über die Verhältnisse bei derartigen schmalspurigen Bahnen. Wir haben von den verschiedensten Teilen des Landes, aus dem Hanauer Land und aus der Gegend, in der der Herr Kollege Banschbach gewählt ist, gehört, daß die Blüthenräume nicht gereift sind, die bei der Anlegung dieser kleinen Bahnen geträumt wurden, und ich kann Ihnen nach meiner Kenntnis der Verhältnisse aus dem Landbezirk Mannheim mitteilen, daß dort ganz genau die gleichen Klagen geführt werden in bezug auf die schlechte Behandlung und Bezahlung des Personals, in bezug auf die mangelhafte Befriedigung der Güterbeförderungsbedürfnisse, in bezug auf das Tempo, in dem gefahren wird. Die Leute von Ebingen brauchen mit der Bahn fast eine Stunde bis Mannheim, ein großer Teil der Bevölkerung geht statt dessen gerade wie in früherer Zeit zu Fuß, das ist nicht viel länger, oder an die Staatsbahn nach Friedrichsfeld und fährt von dort wie vorher. Das wird genau so kommen, wenn auch der vorliegende Wunsch erfüllt wird. Wenn dieses Bahnen angelegt ist, dann werden die Leute die Taube verloren haben, nämlich die normalspurige Bahn, und den Spag werden sie fortwünschen, weil der nicht bringt, was sie wollen, den Anschluß an den Verkehr, weil er die Verkehrsbedürfnisse nicht erfüllt. Ich glaube deshalb, daß das Landesinteresse und das wohlverstandene lokale Interesse der beteiligten Bezirke und Ortschaften verlangt, daß wir die Regierungsvorlage ablehnen und die Resolution annehmen, den Antrag, der die normalspurige Bahn verlangt.

Ich hege die feste Ueberzeugung, daß die Regierung, wenn sie die Sache noch einmal überlegt, zu einer anderen Entschliebung kommen wird, wenn vielleicht auch nicht ganz so rasch wie in einem andern Falle, so doch sicherlich in einer normalen Zeitspanne.

Abg. Ergt (Zentr.). Es muß mit aller Entschiedenheit abgelehnt werden, daß man es hier als Prinzipienverrat bezeichnen will, wenn man im Prinzip für das reine Staatsbahnsystem ist, aber in einem gegebenen Fall nun sich doch für die Erbauung einer Privatbahn entscheidet. Nicht einmal diejenigen, die ihre prinzipielle Stellungnahme wirklich so verstehen, wie die Herren, die bisher für ausschließliche Staatsbahnen gesprochen haben, sind dadurch genötigt, heute für Staatsbahn und gegen Privatbahn zu stimmen. Es handelt sich um den Ausbau einer vorhandenen Linie, und es wäre ein Fehler, namentlich vom Standpunkt des Betriebs, wenn man eine Stichbahn von Raftatt nach Schwarzach als Vollbahn bauen wollte.

die-  
ereiten  
ist, was ge-  
woben, wußt  
oder minder  
zu fallen

Dieses Stück Vollbahn, lediglich als Lokalbahn gebaut, könnte auch nicht als Glied der später einmal zu erbauenden Vollbahn Rastatt-Offenburg dienen, das wäre unmöglich, weil die Strecke jetzt nicht so gebaut würde, wie sie später für die Zwecke einer Vollbahn gebaut sein sollte (Widerspruch und Zerrisse).

Wenn es infolge des anwachsenden Verkehrs auf unserer Hauptbahn einmal nötig werden wird (dieser Zeitpunkt wird ohne Zweifel einmal eintreten), daß man eine Parallelbahn bauen muß, so müssen bei Feststellung und Ausführung dieser Vollbahnlinie ganz andere Gesichtspunkte maßgebend sein, als die Rücksichten auf den örtlichen Verkehr. Es kann sehr wohl sein, daß man genötigt ist, diese Vollbahn in einer Richtung und Höhenlage zu bauen, bei welcher dem örtlichen Verkehr nicht in gleich günstiger Weise gedient ist, wie mit der Privatbahn. Diese Möglichkeit besteht, man darf nur die Landkarte ansehen. Ich weiß auch nicht, ob der Herr Kollege Sängler auf seine Rechnung kommen wird, wenn er sich darauf verläßt, daß die künftige Vollbahn als Ersatz für die bestehende Schmalspurbahn gebaut werden wird. Denn die Vollbahn wird nicht als eine Linie Rastatt-Neckl gebaut werden, sondern sie muß gebaut werden als eine Linie Rastatt-Offenburg, höchstens mit einer Abzweigung nach Neckl (Zuruf des Abg. Sängler: Wir auch recht!).

Ich sage nochmals: Nicht einmal diejenigen Herren, die ihre prinzipielle Stellungnahme so verstanden wissen wollen, daß man keine Privatbahnen mehr bauen soll, sind genötigt, heute gegen den Gesetzentwurf zu stimmen, weil eben hier ganz besondere Verhältnisse vorliegen, weil es sich hier um den Ausbau einer vorhandenen Linie handelt, und weil niemand an ein Verkehrssystem bestimmter Art ein Stück anfügen wird, das zu dem alten gar nicht paßt.

Aber warum behauptet man denn, die Stellungnahme der Kammer bezüglich des Privatbahnsystems sei von allen Herren so verstanden?! Es sind doch auch andere, ja entgegengesetzte Äußerungen hier gefallen. Ich selbst muß für mich das Recht in Anspruch nehmen, daß, wenn ich auch prinzipiell dafür bin, daß man nach und nach zum reinen Staatsbahnsystem übergehe, ich es doch als verfehlt bezeichnen kann, wenn man es heute schon einfach unmöglich machen wollte, überhaupt irgendwo eine Privatbahn zu bauen. Ich bin der Ansicht des Herrn Kollegen Duffner und jedenfalls noch vieler anderer Herren hier im Hause, daß es nun einmal nicht möglich ist, in der gleichen Zeit und im gleichem Umfang die vielen Wünsche im Lande nach Nebenverbindungen zu erfüllen, wenn man die Privatbahnen schon von heute ab unbedingt ausschließen will.

Der spezielle Fall, den wohl der Herr Kollege Duffner im Auge gehabt hat, liegt auch mir am Herzen. Es ist die elektrische Bahn Triberg-Furtwangen. Man kann sich nicht der Hoffnung hingeben, daß es möglich sein wird, diese elektrische Bahn innerhalb der nächsten zehn Jahre als Staatsbahn erbaut zu sehen; sehr wohl aber halte ich es für möglich, daß sie mit einem Staatszuschuß als Privatbahn gebaut wird. Wäre es nun nicht ein Unrecht an jenen Gemeinden, wenn man einfach sagte: es darf keine Privatbahn mehr gebaut werden, Ihr müßt eben warten, bis eine Staatsbahn möglich wird? Warum soll es denn nicht möglich sein, daß man nach und nach zum neuen Staatsbahnsystem übergeht, nach und nach, ohne sofort die Möglichkeit auszuschließen, da, wo es jetzt noch auf andere Weise gar nicht durchzuführen wäre, einem dringenden Bedürfnis zu entsprechen, vorerst noch in der bisherigen Weise vorzugehen, besonders wenn es die Interessenten selbst wollen?

Ich bin also dadurch, daß ich mich prinzipiell für das Staatsbahnsystem ausspreche, durchaus nicht gehindert, in diesem oder jenem Falle dafür zu sein, daß eine Privatbahn gebaut wird, und ich muß es wiederholt ablehnen, daß man das als Verrat am Prinzip erklärt. In wirtschaftlichen Fragen ist der Fall alltäglich, daß Prinzipien nicht immer bis aufs Äußerste durchgesetzt werden können, wenn man die nächsten wirtschaftlichen Ziele im Auge behalten will; und das ist doch hier der gegebene Fall. Die Gemeinden dort wünschen dringend eine Bahnverbindung nach Rastatt. Wenn nun die Vorredner es zuwege brächten, daß der Gesetzentwurf fällt, so geben sie sich doch gewiß nicht der Illusion hin, daß etwa schon im nächsten Landtag die Regierung das Projekt für eine Vollbahn von Rastatt nach Offenburg vorlegen wird? Das glauben Sie selbst nicht! Es ist auch ein Ding der Unmöglichkeit und jedenfalls könnte man dem Lande und dem Landtag nicht zumuten, lediglich wegen der kleinen Strecke Rastatt-Schwarzach diese teure Bahn von Rastatt nach Offenburg als Vollbahn früher zu bauen, als es für die Staatsbahn notwendig ist.

Deshalb bin ich der Meinung, daß es durchaus nicht im Interesse der Gegend, nicht im Interesse der Petenten wäre, wenn man nun gerade ihr Anliegen zum Gegenstand einer Prinzipienreiterei machen würde. Die Herren Kollegen wissen ja noch garnicht, wie die Abstimmung heute ausfällt; sie haben es nicht sicher, ob der Gesetzentwurf angenommen oder abgelehnt wird. Wird es aber abgelehnt, so ist durch ein Beispiel bewiesen, daß die Prinzipienreiterei recht unfruchtbar sein kann.

Eine künftige Vollbahn Rastatt-Offenburg wäre nicht zu betrachten als Ersatz der bestehenden Schmalspurbahn; so wie ich die Sache ansehe, halte ich es deshalb nicht für unmöglich, daß die Schmalspurbahn neben der Vollbahn fortbestehen wird. Sie wird vielleicht in ihren Einnahmen etwas zurückgehen (Zuruf des Abg. Frühau: Sehr gut!), aber kaum erheblich, denn die Vollbahn wird anderen Zwecken zu dienen haben, jedenfalls nicht in erster Linie dem örtlichen Verkehr dienen, wie die bestehende Schmalspurbahn.

Was nun die 25 Millionen betrifft, von denen der Herr Kollege Frühau nochmals gesprochen hat, so sollen sie doch nicht dazu dienen, wozu seiner Meinung nach verschiedene Herren Kollegen sie bestimmt haben sollen. Bei der bezüglichen Resolution haben wir doch vor allem die Erfüllung der kleineren Bahn-Wünsche besonders im Auge gehabt; das kann nicht in Abrede gestellt werden! Größere Projekte, wie z. B. die Fortsetzung der Necktalbahn, oder die Bahn Waldshut-St. Blasien, oder die Elztalbahn, können natürlich in diese 25 Millionen nicht eingeschlossen sein; das sind Projekte, die die Großherzogliche Regierung von sich aus neben den in der Resolution gemeinten Bahnen betreiben muß. Ich glaube, daß ich mit dieser meiner Auffassung hier im Hohen Hause nicht allein bin (Zuruf von der Linken des Hauses: Scheint mir auch!).

Wenn der Herr Kollege Frank geglaubt hat, die ihm als Widerspruch zwischen Prinzip und Tat erscheinende Stellung vieler Kollegen in diesem Hohen Hause sei durch eine Erklärung des Herrn Ministers veranlaßt, so ist er da doch sehr im Irrtum. Schon vor der Erklärung des Herrn Ministers waren die Meinungen in der gleichen Weise, wie heute, geteilt. Auch ich bin heute noch genau in derselben Stellungnahme, wie damals, als die Erklärung abgegeben worden ist. Ich habe mich selbstverständlich auch sehr über diese Erklärung gefreut; denn ich hoffe und wünsche auch, daß nach und nach mit dem Privatbahnsystem gebrochen werde; allein es jetzt so plötzlich aufzugeben, das halte ich für einen

großen volkswirtschaftlichen Fehler. Eines aber möchte ich allerdings auch wünschen: daß nämlich in allen etwa noch zu erteilenden Konzessionen eine möglichst kurze Rückkaufsfrist vorgesehen wird. Das hat wohl auch der Herr Kollege Duffner im Auge gehabt hat. Die Großh. Regierung wird das sicher auch bewirken können, um für den Fall, daß jemals ein Rückkauf erwünscht sein sollte, gegen Schaden gesichert zu sein. Daß bei einem Rückkauf der Bahn Bühl-Kehl der Staat das alles noch einmal bezahlen müßte, was er bei der Erbauung an Staatszuschüssen gegeben hat, das halte ich auch nicht für richtig. Die Bedingungen des Rückkaufs werden in der Konzession festgelegt: Darunter wird sich wohl kaum eine solche befinden, daß, wenn eine Vollbahn Raftatt—Offenburg gebaut wird, der Staat verpflichtet sein soll, die Schmalspurbahn um einen bestimmten Preis zurückzukaufen. Ich für meinen Teil nehme an, daß man die Schmalspurbahn ruhig bestehen lassen kann, wie sie ist. Die Vollbahn soll, wie sie gebaut wird, ganz allein mit Rücksicht auf diejenigen Zwecke projektiert und gebaut werden, denen sie vor allem zu dienen hat, sie soll nicht mit den Rücksichten auf den Lokalverkehr belastet werden. Und darin stimme ich also ganz der Meinung des Herrn Kollegen Frank bei, daß das Landesinteresse den örtlichen Interessen vorgehen muß: wenn einmal eine Vollbahn gebaut wird, muß sie als Vollbahn auch wirklich den Landesinteressen dienen, für die örtlichen Interessen, den Lokalverkehr, aber wollen wir besser die vorhandene Privatbahn bis Raftatt ausbauen und deshalb den Gesetzentwurf annehmen.

Die allgemeine Beratung wird hierauf geschlossen.

Das Schlußwort namens der Antragsteller erhält

Abg. Kolb (Soz.): Ich kann mich mit wenigen Worten begnügen. Der Herr Minister hat gesagt, daß die Regierung nur dann bereit sei, eine Bahn zu bauen, wenn das Bedürfnis dazu vorhanden sei. In diesem Falle aber könne die Regierung das Bedürfnis der Erbauung einer Bahn nicht anerkennen. In demselben Augenblick, wo der Herr Minister erklärt, er könne das Bedürfnis für eine Vollbahn nicht anerkennen, ist die Regierung aber bereit, 380 000 M. einer Privatgesellschaft zuzuschließen, um eine Bahn zu erbauen, die nach der übereinstimmenden Meinung der ganzen Kammer — ich habe bis jetzt wenigstens keine andere Meinung gehört — eigentlich als Vollbahn gebaut werden sollte. Das ist ein Widerspruch, den ich nicht begreife, und der nach meinem Dafürhalten die schlimmsten Folgen haben wird.

Der Herr Abg. Schmidt hat gemeint, daß die Konstitution dahin zu verstehen sei, daß die Rechte der Regierung seitens der Kammer zu achten seien. Gewiß, aber die Regierung hat auch die Rechte der Kammer zu achten. Wenn das der Fall ist, kommt sie nicht um das herum, einen einmütigen Beschluß der Kammer anzuerkennen; und wenn sie das nicht tut, dann kommt sie mit der Konstitution in Widerspruch. Wenn unsere konstitutionellen Rechte darin bestehen sollen, daß wir vor der Regierung immer die Segel streichen, dann können wir dem Lande das Geld für den Landtag sparen und der Regierung überlassen, zu machen, was sie will. In den letzten Tagen haben wir das wiederholt erlebt, daß es heißt: „Was können wir machen, wenn die Regierung nicht will?“ Wenn es so steht, dann bleiben wir besser daheim und sparen dem Lande das Geld für den Landtag. Ich meine, der Landtag muß sich fest zeigen. Wenn wir nicht in der Lage sind, dem gegenwärtigen Eisenbahnminister gegenüber einen Beschluß, den wir für notwendig halten, durchzuführen, was wollen wir denn dann

tun, wenn später einmal ein Minister kommt, der nicht so gemüthlich auftritt, wie der gegenwärtige? (Heiterkeit). Ich glaube, wir hätten allen Anlaß, fest zu bleiben und nicht zu alten Fehlern einen neuen zu machen. Denn wenn wir ihn heute machen, müssen spätere Generationen schweres Geld aufwenden, um den Fehler wieder gut zu machen.

Das Schlußwort erhält sodann der Berichterstatter

Abg. Duenzer (natl.): Auch ich will mich kurz fassen. Ich will nur mit wenig Worten auf einige Vorhaltungen antworten, die mir gemacht worden sind.

Der Herr Kollege Kolb hat gesagt, ich hätte in meinem Bericht die Ansicht niedergelegt, wir sollten das jetzt Erreichbare annehmen, es sei das besser, als einem unfruchtbaren, wenn auch richtigen Prinzip nachzugehen. Der Herr Kollege Kolb meint, es gäbe kein richtiges Prinzip, das unfruchtbar sei, jedes richtige Prinzip sei fruchtbar. Ich kann ein Prinzip für richtig anerkennen, aber wenn es nicht praktisch ist, ist es unfruchtbar. Nehmen wir die Gedanken des Zukunftsstaates, von dem der Herr Kollege Kolb jedenfalls annehmen wird, sie seien richtig; ich glaube zwar nicht, daß sie richtig sind, aber angenommen, sie wären richtig, können aber nicht durchgeführt werden, so wären sie eben unfruchtbar.

Der Herr Abg. Kolb hat dann hingewiesen auf die Stimme aus dem Hanauerland, die heute in der Landeszeitung zum Ausdruck gekommen ist und sich mit einer Reihe von schlechten Zugsanschlüssen und anderem beschäftigt. Ja, diese Stimme aus dem inneren Hanauerland, aus dem Bezirk des Herrn Kollegen Sängers, wird sich wahrscheinlich nicht erheben haben damals, als dieser innere Teil selbst eine Lokalbahn wünschte. Damals hat man ganz anders gesprochen, damals war man zufrieden, das Erreichbare zu nehmen. Nun haben sie eine Lokalbahn, und nun möchten sie eine Staatsbahn dazu haben.

Der Herr Kollege Kolb hat ferner gemeint, und er hat das jetzt wiederholt: wenn wir etwas einstimmig beschließen, so wird die Regierung diesen unseren Beschluß akzeptieren. Ich kann nicht anders sagen als: Ich muß mich wundern über diesen Optimismus, der mir aus dem Munde des Herrn Kollegen Kolb ganz unerwartet gekommen ist; denn einen derartigen Optimismus hat gerade er der Großh. Regierung gegenüber bisher nicht geäußert.

Der Herr Kollege Sängers hat gesagt, es sei nicht richtig, daß die Stadt Raftatt eine Lokalbahn der Vollbahn vorziehe und der Herr Kollege Franz bestätigt das.

Ich habe Ihnen vorhin an zwei Beispielen gezeigt, daß in der Tat diese Meinung zum Ausdruck gebracht worden ist, speziell in einem Artikel des „Raftatter Tagblatts“, den ich zur Verlesung gebracht habe. Ich könnte aber auch hinweisen auf die große Zahl von Industriellen, die im Hinblick auf die bestehende Arbeiternot auf Abhilfe gedrängt hatten; sie haben hingedrängt auf eine Lokalbahn, weil diese die Arbeiter in das Innere der Stadt führe. Und unter denjenigen, die diese Bittschrift unterzeichnet haben, steht auch der Name der Bierbrauerei Franz.

Der Herr Kollege Reibmann hat gemeint, die neuen Bedingungen der Straßburger Straßenbahngesellschaft seien nicht milder als die früheren. Ich bin nicht dieser Meinung. Die neuen Bedingungen gipfeln darin, daß Raftatt das Privatgelände — nicht das Gemeindegelände, denn das wird von der Gemeinde unentgeltlich abgetreten, sondern das Privatgelände — von Schwarzach ankaufen soll. Ich habe mich nach dem

Aufwand erkundigt, und es ist mir von dem betreffenden Herrn eine verhältnismäßig niedrige Summe genannt worden. Jedenfalls scheint es mir eine unendlich folgenschwere Verpflichtung zu sein, eine Zinsgarantie auf 10 Jahre zu übernehmen, zumal wenn ausgerechnet ist, daß diese in den ersten Jahren ziemlich viel ausmachen wird.

Der Herr Kollege Schmud hat gemeint, ich hätte unter der Zinsgarantie etwas Falsches verstanden. Ich glaube nicht, daß das der Fall ist. Er selbst hat hingewiesen auf die 50000 M., die für die Linie Kehl—Bühl wegzunehmen seien, und darauf wollte ich eben abheben, denn diese repräsentieren die  $4\frac{1}{2}$  Proz. Die Straßburger Straßenbahngesellschaft hat ausdrücklich erklärt, daß eine Trennung der Linie Kastatt—Schwarzach von dieser nicht angängig sei.

Der Herr Kollege Frank hat gemeint, die Anschauung des Herrn Ministers könne leicht in eine andere umschlagen, und zwar nicht erst nach ein paar Wochen oder Tagen, sondern vielleicht schon nach ein paar Minuten. Nun ich muß sagen, daß ich das nicht annehme von Männern, und ich muß doch annehmen, daß die Herren, die auf dem Ministerstuhl sitzen, Männer sind (Heiterkeit), daß sie nicht eine Anschauung in der Öffentlichkeit behaupten und in der nächsten Minute für das Gegenteil eintreten.

Was der Herr Kollege Duffner bezüglich der Rückkaufsfrist ausgesprochen hat, daß diese in der Konzession möglichst kurz gehalten werden soll, dem stimme ich zu, und ich glaube, damit auch die Meinung Ihrer Kommission zum Ausdruck zu bringen.

Wenn dann nun, und das sei das Letzte, was ich hervorhebe, immer und immer wieder gesagt worden ist: Wenn man ein Prinzip hat, muß man das Prinzip auch festhalten, so bin ich und sind sämtliche Mitglieder der Eisenbahnkommission dieser Meinung. Aber wenn ich etwas für richtig halte, es aber nicht erreichen kann, während ich etwas anderes erreichen kann, was dem Erstreben ziemlich nahe kommt, dann würde ich, speziell wo es sich um eine bahnarne Gegend handelt, die Verantwortlichkeit nicht auf mich nehmen, daß diesen Gemeinden das Erreichbare versagt werden sollte lediglich aus Prinzipienreiterei. Jeder möge auf seinem Prinzip feststehen, keiner soll seine Prinzipien aufgeben, aber in einem solchen Fall, wie er hier vorliegt, das nehmen und zu dem greifen, was gerade möglich ist. Das heißt Realpolitik treiben, und das führt sicherlich praktisch zu besseren Zielen als das bloße Festhalten an einer prinzipiellen Auffassung, die nicht durchführbar ist.

Präsident Dr. Wilkens schließt hierauf die allgemeine Beratung.

In der Spezialberatung ergreift niemand das Wort.

Bei der hierauf folgenden namentlichen Abstimmung wird der Gesetzentwurf mit 48 gegen 23 Stimmen (Sozialdemokraten, Demokraten, Freisinnige ferner die Abgg. v. Gleichenstein, Schüler, Schmidt-Bretten, Müller, Dr. Obkircher, Nebmann, Sängler) angenommen.

Damit ist zugleich der Antrag Frank und Genossen abgelehnt.

Zu Ziffer 2 der Tagesordnung erhält das Wort Berichterstatter Abg. Geyper (Zentr.). Derselbe verliest den Kommissionsbericht, aus dem folgendes hervorzuhelien ist:

Die Gemeinden Kappel und Neuhäuser, die nebst verschiedenen Interessenten zum dritten Mal um die Errichtung einer Haltestelle bei Kappel an der Höllentalbahn petitionieren, berufen sich zur Begründung ihrer

Bitte auf die Verhandlungen der Kammer vom 13. Juli 1904, wo ihre Petition der Regierung empfehlend überwiesen und betont worden war, daß die Petition in engem Zusammenhang mit dem Gesuch der Gewerkschaft „Schwarzwälder Erzbergzwerke“ um Erstellung eines Anschlußgleises auf Gemarkung Neuhäuser stehe. Dieses Anschlußgleis sei 1905 errichtet worden, trotzdem aber nichts in der Angelegenheit der Petenten geschehen. Die Petenten führen weiter eine Reihe von Gründen ins Feld, um das dringende Bedürfnis für die Errichtung der Haltestelle, die sich auch sehr wohl bezahlt mache, nachzuweisen und bitten schließlich, versuchsweise wenigstens die Früh- und Abendzüge anhalten zu lassen.

Die Großh. Regierung betont, ein Zusammenhang zwischen der Frage der Errichtung der Haltestelle und der Erstellung des (oben erwähnten) Anschlußgleises bestehe jetzt nicht mehr, nachdem letzteres einen halben Kilometer östlich von der für die Haltestelle allein in Betracht kommenden Stelle errichtet worden sei. Dem Gesuch könne erst näher getreten werden, wenn die Voraussetzungen für die Einführung des Lokalzugsverkehrs auf der unteren Höllentalbahn gegeben seien, ein dringendes Bedürfnis sei nicht anzuerkennen.

Die Kommission bedauert, daß bei der Errichtung des Anschlußgleises, auch wenn es bedauerlicherweise an einer anderen als der früher vorgesehenen Stelle errichtet worden sei, dem Wunsche der Petenten nicht Rechnung getragen worden sei, hält ein dringendes Bedürfnis aus einer Reihe wirtschaftlicher Gründe für gegeben und kommt, auch im Hinblick auf die geringen Kosten und die bescheidenen Wünsche der Petenten und mit Rücksicht darauf, daß eine Ablehnung mit Recht viel Mißstimmung im Lande draußen hervorrufen würde, einstimmig zu dem Antrag auf empfehlende Ueberweisung.

In der Beratung erhalten das Wort:

Abg. Schüler (Zentr.): Als Vertreter des Bezirks und im Namen meines Freundes Kopf, der leider verhindert ist und der die Gemeinde Neuhäuser zu vertreten hat, möchte ich einige Bemerkungen machen.

Das erfreuliche bei der Sache ist die ausgezeichnete Arbeit des Herrn Berichterstatters und die einmütige Haltung der Kommission, wofür ich meinen herzlichsten Dank ausspreche. Mit einer wahren Engelsgeduld hat die Eisenbahnkommission nun schon das drittemal diese Petition behandelt und den Weg, der am energischsten die Erfüllung der Wünsche der Petenten verlangt, eingeschlagen, nämlich den Weg der empfehlenden Ueberweisung.

Sie werden es verständlich finden, wenn man nach und nach in eine verbitterte Stimmung hineinkommt, wenn auch die kleinsten Wünsche vom Lande nicht berücksichtigt werden. Die heutige Verhandlung kommt mir vor wie eine Beerdigungsfeier berechtigter Wünsche eines Teils der Staatsbürger, fleißiger, braver Leute, die vielleicht in einem Menschenalter einmal mit Wünschen an die Regierung herantreten. Die Rolle des Totengräbers besorgt die Großh. Regierung, die Leidtragenden sind der Herr Berichterstatter, die Kommission und der Abgeordnete des Bezirks in Vertretung der Petenten.

Wie liegt denn die Sache? Die Regierung hat ein glattes „Nein“ nicht gefunden, weil eben viele gewichtige Gründe für die Erstellung dieser Haltestelle sprechen. Bei der letzten Petition, die auch empfehlend überwiesen wurde, hat die Großh. Regierung erklärt, diese Frage der Errichtung einer Haltestelle hänge zusammen mit dem Gleisanschlusse der Schwarzwälder Erzbergzwerke. Die Petenten waren erfreut, nun doch begründete Hoffnung zu haben, daß diese Haltestelle in dem Moment errichtet würde, wo dieser Gleisanschluß erfolgt. Letzterer ist im

Jahre 1905 erfolgt. Aber eine Haltestelle wurde nicht errichtet. Und darum haben sie sich jetzt in ihrer Enttäuschung wiederholt an die Kammer gewendet.

Wie sind nun die Erwägungen ausgefallen, die die Groß. Regierung darüber angestellt hat? Sie sagt, das Anschlußgleise sei entgegen der früher angenommenen Stelle einen halben Kilometer östlich angelegt worden. Na, wer hat denn die Pläne für dieses Anschlußgleise gemacht? Doch nicht der Nachtwächter von Hofsgund, sondern die Bahnverwaltung! Die mußte von vornherein wissen, wo dieser Anschluß hinkommt. Die Regierung hat erklärt, im Zusammenhang mit dem Anschlußgleise könne die Haltestelle näher erwogen werden, so daß man jetzt die Ueberzeugung haben kann, die Regierung wolle den Petenten gegenüber eine Ausrede benötigen und damit Verschleppungspolitik treiben. Ernstlich hat man vielleicht gar nicht daran gedacht, diese Haltestelle zu errichten!

Bezeichnend ist auch die Begründung in der Regierungsantwort. Da heißt es, ein Zusammenhang der Frage der gewünschten Haltestelle und des Anschlußgleises bestehe jetzt nicht mehr. Natürlich, weil letzteres um einen halben Kilometer entfernt an anderer Stelle errichtet wurde. Auch jetzt ist auf die empfehlende Ueberweisung ein glattes Nein! nicht erfolgt, sondern man spricht davon, wenn der Lokalbahnbetrieb errichtet werden könnte und die Voraussetzungen dazu gegeben sind, solle den Wünschen der Petenten Rechnung getragen werden. Was heißt Voraussetzung? Das einzig Richtige ist, daß dem Publikum Verkehrserschwerungen gewährt werden; sobald diese Erleichterungen vorhanden sind, wird auch davon Gebrauch gemacht.

Auch vom rein finanziellen Standpunkt der Regierung aus hätte diese Haltestelle schon längst erstellt werden sollen, es ist dort ein sehr reger Verkehr. Ich beschränke mich darauf, hinzuweisen was in so ausführlicher und zutreffender Weise von dem Herrn Berichterstatter hier vorgelesen wurde, um nicht in Wiederholung zu verfallen. Die Bahn ist vorhanden, die Züge fahren. Mehrkosten entstehen nicht, aber die Petenten können die Bahn nicht benutzen, weil die Züge nicht bei ihnen anhalten.

Die Regierung erklärt, die Entfernung von Station Rittenweiler wäre nur anderthalb Kilometer. Na, aber nur auf dem Bahnkörper, wo bekanntlich weder Fuhrwerke fahren, noch Fußgänger gehen können. Ich war selbst mehrmals dort an Ort und Stelle, auch mit dem Herrn Berichterstatter. Es ist eine gute halbe Stunde auf der Straße, weil dieselbe große Windungen macht. Dann kommt eben in Betracht, daß, wenn die Leute eine halbe Stunde an die Station gehen müssen, sie lieber gleich mit ihrem Fuhrwerk in die Stadt fahren, um dort ihre Einkäufe zu machen. Der Herr Berichterstatter hat darauf hingewiesen, daß dort eine neue chemische Waschanstalt und Färberei ist; da arbeiten 20 Personen von Freiburg. Der Fabrikbesitzer läßt jeden Morgen mit einem Fuhrwerk die Leute von Freiburg in die Fabrik führen und abends wieder zurück. Glauben Sie, wenn der Weg so unbedeutend oder die Haltestelle da wäre, so würde er die verhältnismäßig große Ausgabe machen, täglich morgens und abends diesen Wagen fahren zu lassen?

Mit vollem Recht ist auch darauf hingewiesen worden, daß nicht nur fast tausend Personen der umliegenden Orte, sondern die Touristen des Schwarzwalds vereins diese Haltestelle benötigen würden. Auch der Herr Fabrikinspektor hat bei seiner Anwesenheit seiner großen Verwunderung Ausdruck gegeben, daß keine Haltestelle errichtet wird, indem er darauf hinwies, daß hier so überreiche, unbenützte Wasserkräfte vorhanden seien, die zum Betrieb industrieller Anlagen verwendbar wären.

Als seinerzeit die Hölenthalbahn erbaut wurde, hat man den anwohnenden Eigentümern um möglichst geringen Preis das Gelände abgedrückt mit dem Hinweis, daß sie ja den großen Vorteil der Bahn bekämen. Man hat ihnen zunächst eine Anzahl bequemer Wegübergänge gestattet. Nun kam der Durchgangsverkehr nach Donaueschingen, mit Rücksicht auf den gesteigerten Verkehr wurden eine Anzahl dieser Uebergänge abgestellt, so daß die Leute nur auf großen Umwegen auf ihre Felder kommen können. Auch das wären Gründe, um den Petenten ihren Wunsch zu erfüllen.

Und wie geduldig und bescheiden sind die Petenten! Auch in der dritten Petition bringen sie kein scharfes Wort. Sie bitten nur, wenigstens einmal den Versuch zu machen; sie meinen, die Regierung sehe dann schon, daß die Sache sich rentiert. Die Leute würden sich also schon mit einem Versuch begnügen, auch nur damit, daß die durchgehenden Früh- und Abendzüge nur nach Bedarf anhalten, und nur die jetzt zwischen Freiburg und Kirchzarten (ich möchte hinzufügen, auch die zwischen Freiburg und Neustadt) verkehrenden Züge anhalten, daß doch die Milch rasch nach Freiburg geschickt werden könnte. Diese Wünsche sind doch gewiß nicht unbescheiden!

Die Bahn ist durch die verunglückte Anlage der Fahrradstrecke keine von denen, auf der man rasch fährt. Man fährt fast in der gleichen Zeit, die man braucht, um von Freiburg nach Donaueschingen zu kommen, nach Frankfurt. Damit kann man also nicht kommen, daß es unmöglich sei, die zwei oder drei weitere Minuten für die Haltestelle zu verwenden!

Dann glaube ich auch, daß man nicht von technischen Schwierigkeiten bei Anlage der Haltestelle sprechen darf in einer Zeit, wo man Bahnen die höchsten Berge hinaufbaut.

Wie schon bemerkt, ist diese Petition zum drittenmal mit dem einstimmigen Beschluß der Kommission empfohlen worden. Ich glaube, das darf man doch den Herren der Kommission zumuten, daß sie nicht dreimal die gleiche Sache empfehlend überweisen würden, wenn sie nicht von der Berechtigung der Wünsche der Antragsteller durchdrungen wären. Wir haben in den letzten Tagen für Bahnbauten viele Millionen bewilligt. Das gibt eine ausgezeichnete Stimmung im Lande! Und dann kommt der Wunsch nach einer Haltestelle, die, wenn sie gleich das erste Mal genehmigt worden wäre, sich schon lange bezahlt gemacht hätte durch Ersparnisse der Zeit, die man hier in der Kammer verwenden muß, um diese Petition zu behandeln.

Für den gleichen Bezirk steht eine Anforderung im Budget für Vorarbeiten zur Verlegung der Bahn bei Freiburg. Die Bahn soll höher gelegt, es soll ein Tunnel durch den St. Josefsberg gebaut werden. Ich bin damit einverstanden und halte diese Anlage für notwendig im Interesse des Verkehrs, im Interesse der Stadt Freiburg, aber für ebenso dringlich, für ebenso notwendig halte ich die Errichtung der Haltestelle bei Kappel; es steht nicht im richtigen Verhältnis, wenn man an einer Stelle ein paar mal Hunderttausend Mark ausgibt u. an der andern die kleinste Ausgabe scheut, um berechnete Wünsche zu erfüllen. Es ist doch recht unangenehm für einen Volksvertreter, immer Wünsche anzubringen, die abgelehnt werden. Ich habe mir überlegt, ob es sich empfehlen würde, daß die Eisenbahnverwaltung das Land einteilt in Nr. 1 und Nr. 2. Nummer 2 sind die Staatsbürger zweiter Klasse, die Landbewohner. Da wird in einem Menschenalter höchstens ein Wunsch berücksichtigt, auch wenn er vollauf berechtigt ist und sehr wenig kostet. Es würde der Kammer viel Zeit ersparen, wenn die Leute draußen wüßten, daß erst ihre Kinder oder Kindeskinde, wenn sie 20 oder 30 Jahre petitioniert haben, ihre Wünsche er-

füllt bekommen. Es würde aber auch viele getäuschte Erwartungen, viel Unwillen und Verbitterung im Lande aus der Welt schaffen.

Wir haben erst vor kurzer Zeit einen ähnlichen Fall, die Haltestelle Mörstelstein, hier besprochen. Die Herren Kollegen Banschbach, Obkircher und Neuwirth haben sich sehr dafür ins Zeug gelegt. Dort liegen, wie wir vom Regierungsvertreter hörten, die Schwierigkeiten angeblich auf einem anderen Gebiet: die Ketten der Lokomotive reißen beim Anfahren. Vielleicht wird auch Mörstelstein eine Haltestelle bekommen, wenn unzerreißbare Ketten erfunden werden.

Ich möchte aber jetzt in allem Ernst die Regierung dringend ersuchen, ihre Taktik zu ändern, auch die kleinen Wünsche vom Land einmal zu berücksichtigen. Ich habe die Empfindung, es ist unsern Wählern, es ist der zweiten badischen Kammer unwürdig, Jahr für Jahr die gleichen Gründe vorzubringen, die gleiche Arbeit zu haben und immer eine Ablehnung zu erhalten. Ich bitte deshalb recht dringend, daß die Großh. Regierung dafür sorgt, daß diese Haltestelle jetzt errichtet wird.

Abg. **Rebmann** (natl.): Nach den vortrefflichen Ausführungen, die in dem Berichte des Herrn Abg. Geppert enthalten sind, und der ausführlichen Befürwortung durch den Herrn Abgeordneten des Bezirks kann ich mich ganz kurz fassen und nur sagen, daß auch ich die Annahme des Kommissionsbeschlusses auf das dringendste empfehlen kann.

Von den Einwendungen, die die Großh. Regierung gegen die Errichtung dieser Haltestelle erhoben hat, möchte ich nur eine noch herausgreifen. Sie führt an, daß die geplante Station nur  $1\frac{1}{2}$  Kilometer weit von der Station Littenweiler entfernt sei. Wir haben schon gehört, daß die Geschwindigkeit auf der Höllentalbahn nicht gerade außerordentlich groß ist; ich habe immer die Empfindung gehabt, wenn ich von Littenweiler nach Kirchzarten gefahren bin, daß der Weg beinahe so weit gewesen ist wie von Basel nach Freiburg (Heiterkeit), sodas mir auch der Weg von Littenweiler bis zu der neuen Station wesentlich länger als  $1\frac{1}{2}$  Kilometer vorkommen dürfte. Ich will daran erinnern, daß auf derselben Bahn 3 Stationen liegen, die auch nicht weit voneinander entfernt sind, nämlich Himmelreich, Posthalde, Hölsteig; diese werden kaum je  $1\frac{1}{2}$  Kilometer voneinander liegen, und ich meine, daß ähnliche Rücksichten, wie sie dort geübt worden sind, also wesentlich Rücksichten auf den Touristenverkehr, auch hier geltend gemacht werden können. Andere Rücksichten haben dort jedenfalls nicht gewaltet und wenn sich diese Stationen erhalten können, so dürfte das auch bei der neuen Station der Fall sein.

Ich möchte hier vor allem die Rücksichten ins Feld führen, die für die Stadt Freiburg und für den Abgeordneten der Stadt Freiburg von Wichtigkeit sind, um für diese vorliegende Sache zu stimmen. Es ist einmal wie schon erwähnt der Touristenverkehr. Ich kann nur bekräftigen, daß tatsächlich hier eine Lücke vorhanden ist. Das ganze Kappeler Tal ist von hervorragender Schönheit, es ist aber wohl deshalb weniger besucht, weil einerseits für diejenigen, die vom Schauinsland herunterkommen, kein richtiger Anschluß an die Bahn vorhanden ist, und umgekehrt auch für diejenigen, die von Freiburg kommen, der richtige Anschluß fehlt.

Wichtiger noch sind die wirtschaftlichen Interessen, die hier in Frage kommen. Sie sind schon hervorgehoben worden, und man darf wohl darauf hinweisen, wie das Beispiel der nächstliegenden Stationen zeigt, wie die Bahn selbst auf die Entwicklung des Verkehrs und der Industrie fördernd einwirkt. Wir sehen bei den Stationen Littenweiler und Kirchzarten, also bei den beiden nächstliegenden Stationen, wie unmittelbar bei ihnen die Industrie, vor allem die Holzindustrie, sich

angesiedelt hat; dieselben Verhältnisse, die für diese beiden Stationen gelten, gelten auch für die neu anzulegende Station. Also ist auch im Interesse der Entwicklung der Industrie, der Möglichkeit der Ansiedelung von industriellen Unternehmungen unmittelbar an den Haltestellen, die Errichtung einer Haltestelle an dieser Station geboten.

Ich möchte nicht so pessimistisch denken, wie mein Herr Vorredner, der gemeint hat, daß wir am heutigen Tage hier wieder eine Beerbigung erster Klasse an dieser Vorlage vornehmen. Ich möchte der Hoffnung Ausdruck geben, daß das Haus einmütig dem Antrage der Kommission zustimmt, daß diese einmütige Annahme auch den nötigen Eindruck auf die Großh. Regierung macht und daß durch die Erfüllung dieses wirklich kleinen Wunsches, die mit geringen Kosten verbunden ist, die ohne erhebliche technische Schwierigkeiten ausgeführt werden kann, der Bevölkerung eine wirkliche Wohltat erwiesen werde!

Abg. **Fehrenbach** (Zentr.): Es ist dem, was von dem Herrn Berichterstatter vorgetragen wurde, und den beiden Ausführungen meiner Vorredner nicht viel hinzuzufügen. Es wurde genügendes ausgeführt über die Bedürfnisse der Bevölkerung von Kappel, über den Milchverkehr, über den Verkehr der Arbeiter nach Freiburg, auch genügendes über die Bedürfnisse der Stadt Freiburg hinsichtlich des Touristenverkehrs. Es scheint der Touristenverkehr nach dem Schwarzwald von Freiburg aus der Großh. Regierung immer noch nicht gegenwärtig zu sein. Sehr mit Recht hat der Herr Abg. Rebmann auf die industriellen Gesichtspunkte abgehoben. Das große Stadlerische Sägewerk ist aus Freiburg direkt an die Station Littenweiler hinweggezogen. Wenn ich recht unterrichtet bin, hat auch die große Zementfabrik von Krems sich in der Gemarkung Littenweiler ein großes Areal angekauft, um dort in der Nähe der Bahnstation Littenweiler mit Rücksicht auf die allzu hohen Preise des Geländes in Freiburg sich ein großes industrielles Etablissement zu errichten. Oben in Kirchzarten hat man an der Bahn auch schon große industrielle Etablissements. Sieht denn die Regierung wirklich nicht ein, daß das, was in Littenweiler und in Kirchzarten schon erstellt ist oder im großen Umfange weiter erstellt werden wird, sich auch bei Kappel abspielen wird, namentlich deshalb, weil jetzt schon trotz des Mangels eines Bahnhofes in Kappel aber in der Erwartung des Bahnhofes sich ein industrielles Etablissement angesiedelt hat? Ist nicht mit Sicherheit anzunehmen, namentlich wegen der schönen Wasserkräfte dort, daß die Station Kappel von Freiburger Industriellen benutzt werden wird, um dort in der Nähe der Bahn große industrielle Etablissements zu errichten?

Ich mache noch auf etwas anderes aufmerksam: Draußen im Günthershälerthal erhebt sich Villa an Villa, wegen der Leichtigkeit des Verkehrs infolge der elektrischen Bahn. In Littenweiler haben wir das große Sanatorium, auch dort schon eine Anzahl von Villen. Warum doch? Weil man die Möglichkeit hat, von der Station Littenweiler mit der Höllentalbahn leicht nach Freiburg zu gelangen. In Kappel ist das wunderbarste Baugelände. Gerade dort, wo die Station zu erstehen käme, macht das Tal den herrlichen Bogen, die Stadt Freiburg hat die schönsten Waldwege schon hinaufgeführt, es wären Bauplätze für schöne Villen. Diese sind aber nur dann zu errichten, wenn eine bequeme Verbindung von Kappel mit Freiburg ermöglicht wird. Muß die Großh. Regierung mit ihren Bahnanlagen immer hinterdrein kommen hinter der Weisheit der Privaten? Ich meine, die Regierung wäre da, um voranzugehen, um den Weg zu zeigen. Das scheint aber bei uns in Baden nicht Übung zu sein. Ich verüble es den Leuten nicht, wenn sie diese Hartnäckigkeit der Großh. Regierung gegenüber einem solchen

Wünsche, dem auch gar keine, weder technische noch sonstige Schwierigkeiten entgegenstehen, mit Bitterkeit erfüllt. Ich habe sonst gar keine Neigung für Fröhliche Angewohnungen, aber in einem solchen Augenblick möchte man mit Fröhlichen Worten seiner Meinung Ausdruck geben. Die Regierung, die Eisenbahnverwaltung, von der man glaubte, eine andere Stellungnahme erwarten zu dürfen, die ist nur im Kleinen stark! Das sollte sich die Gr. Regierung auf die Dauer nicht sagen lassen, sie müßte mit uns der Ueberzeugung sein, daß sie den Bahnhof nicht hintertreiben kann! Die natürliche Entwicklung wird ihn bringen, und warum dann dieses ganze Widerstreben? Besser rasch nachgeben als durch fortgesetzten Zwang sich dazu treiben lassen!

Ich bin lebhafter geworden, als es sonst meine Art war, aber die Situation ist hier wirklich zum Verzweifeln, und das muß der Regierung zum Bewußtsein gebracht werden. Ich hoffe, daß das besser nützt, als wenn man nur in Flötentönen spricht (Beifall).

Präsident des Großh. Ministeriums des Großh. Hauses und der Auswärtigen Angelegenheiten Geh. Rat Freih. v. Marschall: Wenn ich das Wort ergreife, so geschieht es nicht, weil ich etwa glaube, Sie zu einem anderen Beschlusse zu bestimmen, als dem der empfehlenden Ueberweisung, den die Kommission Ihnen vorgeschlagen hat. Wenn aber die Großh. Regierung sich ablehnend verhält, so hat das Hohe Haus einen Anspruch darauf, auch die Gründe eingehend kennen zu lernen, die sie nötigen, auf diesem, im wesentlichen ablehnenden, Standpunkte zu beharren.

Hauptsächlich liegt der Grund der Ablehnung in der außerordentlichen Nähe der Einmündung des Kappeler Tales bei der bestehenden Station Littenweiler. Der Herr Abg. Schüler hat gesagt: Die Bahn ist da, die Züge sind da, die Leute können sie aber nicht benutzen, denn sie haben keine Station! Ich behaupte: die Station ist auch da, nämlich in Littenweiler. Auf der Bahn beträgt die Entfernung bis dahin nur  $1\frac{1}{2}$  Kilometer. Es wird nun aber behauptet, der Weg auf der Straße sei weiter. Demgegenüber muß ich mitteilen, daß auch ich den Weg gegangen bin, um mich zu überzeugen, wie groß die Entfernung ist; ich habe vom Bahnsteig in Littenweiler bis zur Einmündung des Kappeler Tales genau 15 Minuten gebraucht, gerade so viel Zeit, als ich brauche, um hier vom Mülburger Tor zum Marktplatz, oder vom Littenheimer Tor bis zum Bahnhof zu gehen; größer ist die Entfernung nicht.

Es besteht nun aber der Grundsatz, daß bei Vollbahnen — und eine Vollbahn ist jetzt die Höllentalbahn — Stationen in solcher Nähe, wie die betreffende Stelle von Littenweiler entfernt ist, nicht erstellt werden. Es ist darauf hingewiesen worden, daß auf der Höllentalbahn auch Stationen in ebenso geringer Entfernung sich befinden; es ist besonders auf die Entfernung zwischen Hirschsprung und Posthalde abgehoben worden. Ich muß dem gegenüber darauf aufmerksam machen, daß diese Entfernung nahezu  $2\frac{1}{2}$  Kilometer beträgt. Die Entfernung zwischen Posthalde und der Haltestelle Höllsteig beträgt allerdings nur wenig mehr als anderthalb Kilometer. Aber wenn man sich dort ausnahmsweise bereit finden ließ, eine Station einzulegen, so lag der Grund dafür darin, daß das berühmte Sternemwirthshaus bis dahin ein Hauptverkehrspunkt gewesen war, namentlich auch, abgesehen vom Sommer, für die zahlreichen Fuhrleute, die da Einkehr hielten. Im Sommer war es allezeit einer der beliebtesten Ausflugsorte von Freiburg aus; dieses altbekannte Haus konnte man bei der Erstellung der Bahn nicht derart schädigen und darum hat man die Haltestelle Höllsteig errichtet.

Es wird nun darauf abgehoben, daß, weil eine Halte-

stelle bei der Einmündung des Kappeler Tales nicht besteht, es der Umgegend nicht möglich sei, ihre landwirtschaftlichen Produkte lohnend zu verwerten. Wenn darauf ein Weg von einer Viertelstunde mehr oder weniger einen großen Einfluß ausüben sollte, dann wären wir zuletzt genötigt, bei Gebirgsbahnen, die durch Täler mit zerstreuten Gemeinden führen, vor jedem Hof eine Haltestelle zu errichten!

Es wird weiter der Touristenverkehr ins Feld geführt. Ich glaube mich trotz meines Alters noch als Tourist bezeichnen zu können; da muß ich gestehen: Dem Touristen verschlägt eine Viertelstunde nicht viel, auch wenn er müde ist. Wenn wir heute die Haltestelle errichten, geht kein Tourist weiter durch das Kappeler Tal auf den Schau-ins-Land, als ohne Errichtung der Haltestelle. Das hängt damit zusammen, daß eben die Wege von Günterstal aus viel schöner und manigfaltiger und weniger steil sind als die durch das Kappeler Tal. Nun wird weiter darauf abgehoben, daß die industriellen Etablissements sich da nicht ansiedeln können. Ich glaube, die Entfernung von einer Viertelstunde kann nicht schwer ins Gewicht fallen, und ich würde sehr froh sein, wenn nach Verlegung des Karlsruher Bahnhofes unsere Arbeiter vom Bahnhof bis zur Arbeitsstätte keine größeren Wege als nur solche von einer Viertelstunde zurückzulegen hätten. Ich habe indessen keinen Zweifel, daß sich mit der Zeit der Verkehr auf der Höllentalbahn noch so ausbilden wird, daß es uns möglich ist, Lokalzüge einzuführen. Die Zeit ist aber jetzt noch nicht gekommen; davon habe ich mich überzeugt, als ich wiederholt diejenigen Züge benutzte, die im Interesse der Schüler auf der Strecke zwischen Freiburg und Kirchzarten gehen: Als ich neulich einmal in einem dieser Züge von Freiburg nach Kirchzarten gefahren bin, waren nur etwa 20 Schüler, sonst in niemand demselben. Ich bin durchaus damit einverstanden, daß man solche Züge gehen läßt; denn man muß es den Kindern erleichtern, aus dem Dorf in die Stadt zum Schulbesuch zu kommen. Diese Schülerzug muß natürlich auch wieder nach Freiburg zurückfahren. Ich sah ihn auf seinem Rückweg an mir vorbeifahren: es war niemand darin. Ich hoffe aber, daß der Verkehr sich so ausdehnen wird, daß wir es dem Lande gegenüber verantworten können, Lokalzüge gehen zu lassen, und dann wird natürlich an dieser Stelle eine Haltestelle errichtet werden.

Es wird so oft von den Gemeinden Kappel und Neuhäuser gesprochen. Ich möchte darauf aufmerksam machen, daß die Gemeinde Neuhäuser hier kaum in Betracht kommt. Dieselbe liegt eigentlich näher bei Kirchzarten. Es handelt sich um Neuhäusel. Neuhäusel besteht aber im ganzen nur aus sechs Häusern und gehört noch zur Gemeinde Littenweiler. Wenn Sie also, so lange noch kein Lokalzugsverkehr eingeführt ist, dort eine Haltestelle einlegen wollten, so hätte damit die Gemeinde Littenweiler (die etwas über 800 Einwohner zählt) zwei Bahnhöfe und das wäre doch des Guten etwas zu viel.

Was aber die Großherzogliche Regierung hauptsächlich abhält, hier, bevor Lokalzugsverkehr eingeführt werden kann, eine Haltestelle zu errichten, das ist wieder das Prinzip des gleichen Rechtes für Alle. Wenn wir hier eine Haltestelle errichten würden, dann würden sich so viele andere Gemeinden darauf berufen, daß wir uns diesen Berufungen kaum mehr entziehen könnten.

Ich bedaure sehr, daß ich dem von verschiedenen Seiten so lebhaft geäußerten Wunsche für den Augenblick nicht stattgeben kann und abwarten muß, bis die Einführung des Lokalzugsverkehrs möglich ist. Es hält mich die Rücksicht auf die Konsequenzen davon ab.

Es wird mich aber sehr freuen, wenn es möglich sein wird, durch Einführung des Lokalzugsverkehrs den Wünschen, die heute geäußert worden sind, Rechnung zu tragen.

Abg. Krüner (Soz.): In Anbetracht der ausführlichen Arbeit des Herrn Berichtstatters sowohl als der umfangreichen Ausführungen der Herren Kollegen Schüler, Reimann und Zehrenbach hätte ich mich auf die Bemerkung beschränken können, daß ich mich ihnen vollständig anschließe, wenn ich noch vor dem Herrn Minister zum Wort gekommen wäre. So aber bin ich über die Stellungnahme der Regierung ganz erstaunt, wie der Herr Minister sie eben dargelegt hat. Ich möchte fast sagen: die Debatte über diese kleine Frage ist so recht bezeichnend für das Entgegenkommen oder besser Nichtentgegenkommen der Regierung der Bevölkerung gegenüber. Wer wie ich seit 30 Jahren Gelegenheit hatte, sich persönlich durch eigene Anschauung von der Ausdehnung und Entwicklung der Stadt Freiburg zu überzeugen, der kann die Notwendigkeit und Nützlichkeit einer solchen Haltestelle dort nur voll und ganz bestätigen. Das Beispiel des Stadlerischen Geschäfts, welches Herr Kollege Zehrenbach hinsichtlich der Station Littenweiler angeführt hat, wird, wenn in Kappel eine Haltestelle errichtet wird, ohne Zweifel viele Nachfolger finden. Die Industrie wird immer mehr aus den großen Städten hinausgedrängt, u. so ist es auch in Freiburg. Der Herr Kollege Zehrenbach hat ja auch darauf hingewiesen, wie in Littenweiler sich die Villen ansiedeln; das sind Leute, die Umlagen in die Gemeinde bringen. Das müßte doch auch von der Großh. Regierung berücksichtigt werden.

Nun soll für die Haltung der Regierung die Nähe der Station Littenweiler maßgebend sein. Ich habe die feste Ueberzeugung, daß der Staat keinen Verlust haben wird, daß diese Haltestelle, die keine großen Kosten verursacht, sich ohne Zweifel rentieren wird. Die Großh. Regierung wird sich doch nicht von einer Privatbahn in den Schatten stellen lassen wollen. Als Beispiel möchte ich anführen, daß bei der Privatbahn Gottenheim-Kriegel die Stationen Untere-Mühle und Bödingen nicht weiter als einen Kilometer auseinander sind. Die Privatbahn hält möglichst oft, weil sie immer etwas mitnimmt. Wenn das Stationsgebäude einmal errichtet ist, dann ist es für immer da, und das Personal wird nur sehr gering sein müssen.

Die Großh. Regierung möge sich also nicht dadurch abhalten lassen, daß die Strecke verhältnismäßig kurz ist. Nachdem sich in Kappel schon Industrie angesiedelt hat, können wir sicher sein, daß sich dort auch ein erheblicher Güterverkehr entwickelt und schließlich den meisten Ertrag bringen wird. Wir können ja nicht wissen, welche Fortschritte das Erzbergwerk dort noch machen wird; wenn es recht ergiebig ist, kann der Gütertransport recht stark werden. Ich möchte also bitten, daß die Großh. Regierung dem bescheidenen Wunsche, den wir vorgetragen haben, einsichtsvoll entgegenkommen möge; dann kann man auch wieder eher Vertrauen zur Großh. Regierung haben.

Die Beratung wird geschlossen.

Das Schlußwort erhält der Berichtstatter

Abg. Geppert (Zentr.): Schon der Umstand, daß sich die Vertreter der Stadt Freiburg in solcher Weise für diese Haltestelle interessieren und deren Notwendigkeit mit gewichtigen Gründen belegt haben, beweist, daß es sich nicht etwa um eine geringfügige, um eine Haltestelle handelt, die wirklich gar keine Bedeutung hätte. Ich glaube, die Gründe, die angeführt worden sind, sind so großartigiger Art und so innig mit den Interessen der Stadt Freiburg verknüpft, daß die Großh. Regierung ihnen unbedingt mehr Wert hätte beimessen müssen. Ich bedauere daher sehr die heutige Erklärung des Herrn Ministers.

Nur in wenigen Punkten möchte ich auf die Sache eingehen. Was die Länge des Wegs von der Station Littenweiler bis zur Einmündung des Kappeler Tals betrifft, so gebe ich zu, daß, wenn man von der Station Lit-

tenweiler den Weg nach der projektierten Haltestelle macht, es bis zur Einmündung des Kappeler Tals nur 15 Minuten sind. Aber dann ist noch ein ziemlich weiter Weg bis an die Bahnlinie herüber zurückzulegen. Wenn der Herr Minister meint, daß, wenn die Haltestelle errichtet wird, kein einziger Tourist mehr das Kappeler Tal besuchen wird, dann darf man doch darauf hinweisen, daß ein ausgedehnter Ausflugsverkehr der Bevölkerung von Freiburg in das Kappeler Tal in Betracht kommt und daß auch die Touristen davon Gebrauch machen werden. Die Rücksicht auf die Konsequenzen, wenn dort eine Haltestelle errichtet wird, braucht man nicht zu fürchten. Denn eine solche Haltestelle ist gerade mit Rücksicht auf die Interessen der Stadt Freiburg, die hier in Betracht kommen, sehr wohl zu begründen, wenn es sich um solche Anforderungen handeln sollte, die nicht mit derartigen Interessen verknüpft sind.

Ich möchte daher namens der Kommission nochmals die Bitte an die Großh. Regierung richten, dem Wunsche, der hier so lebhaft verfolgt worden ist, in allernächster Zeit entsprechen zu wollen.

Der Präsident erklärt hierauf den Antrag der Kommission für angenommen.

Zu Ziffer 3 der Tagesordnung erstattet Bericht

Abg. Duffner (Zentr.): Derselbe verliest den schriftlich vorliegenden Kommissionsbericht, der im wesentlichen folgendes besagt: Die Gemeinde Gutmadingen hat sich bereits in den Jahren 1901 und 1905 an die Großh. Generaldirektion gewandt mit der Bitte um Errichtung einer Güterstation bezw. einer offenen Güterverladestelle in Gutmadingen. Sie begründete ihre Bitte damit, daß man es in Gutmadingen schwer empfinde, daß, obwohl am Orte eine Bahnstation sei, die Bewohner ihre reichlich zur Verfügung kommenden Felderzeugnisse, sonstigen landwirtschaftlichen Produkte und Holz nicht am eigenen Ort, sondern an den 4 Kilometer entfernten Stationen Geisingen oder Neudingen verfrachten und ebenso an letzteren Stationen die für sie ankommenden Waren, besonders Kunstdünger, Baumaterialien, landwirtschaftliche Maschinen etc., in Empfang nehmen bezw. abholen müßten.

Die Großh. Generaldirektion lehnte beide Ersuchen ab mit der Begründung, daß nach den gepflogenen Ermittlungen ein erhebliches Bedürfnis zur Errichtung einer Güterstation in Gutmadingen nicht vorliege, und daß der für eine Güterstation erforderliche Kostenaufwand zu dem zu erwartenden Güterverkehr außer Verhältnis stehen würde. Sie errichtete lediglich im Juli 1901 eine Hilfs-güterstation in Gutmadingen.

Im Februar ds. Js. wandte sich nun die Gemeinde Gutmadingen mit ihrer Bitte um Errichtung einer offenen Verladestelle neuerdings an die Großh. Generaldirektion und zugleich in einer besonderen Eingabe an das Hohe Haus.

Die Großh. Generaldirektion verblieb bei ihrer ablassenden Haltung: Für die Eisenbahnverwaltung könne, nachdem seinerzeit das Bedürfnis nach Errichtung einer Hilfs-güterstation anerkannt und eine solche auch eingerichtet worden sei, nur noch die Errichtung einer vollen Güterstation in Betracht kommen. Die Kosten dafür — 41 000 Mk. — seien aber zu groß. Ebenfalls zu groß erschienen aber auch die Kosten der Errichtung einer Verladestelle für den Wagenladungsverkehr mit 35 000 Mk.

Die Kommission gelangte jedoch zu der Anschauung, daß die seitens der Petenten vorgebrachten Gründe als sehr berechtigt und beachtenswert anzusehen seien und kam zu dem Antrag:

„Hohe Zweite Kammer wolle die Petition des Gemeinderats Gutmadingen um Errichtung einer Verladestelle zum Wagenladungsverkehr der Großh. Regierung empfehlen.“

In der Beratung bemerken

Abg. Hilbert (natl.): Die Gemeinde Gutmadingen tritt zum vierten Male mit einer ganz bescheidenen Bitte vor das Hohe Haus. Wie wir soeben gehört haben, handelt es sich bloß um eine offene Verladestelle. Falls eine solche erstellt würde, würden Vieh, Getreide und Holz in erheblicher Menge in Gutmadingen verladen werden, die jetzt auf anderen benachbarten Stationen zur Verladung kommen müssen. Ich kann dem nicht zustimmen, was das Forstamt in Geisingen angegeben hat, daß bloß etwa zehn Wagenladungen Holz im Jahre zur Verladung kämen. Es gibt sehr viele Privatwaldungen in Gutmadingen, und außerdem besitzt die Gemeinde selbst viel Wald. Ich möchte ferner hervorheben, daß in der Gemeinde Gutmadingen ziemlich viele Kies- und Sandlager sind, und man sicher damit rechnen kann, daß, wenn eine Verladestelle dort erstellt würde, man auch in Gutmadingen mit der Gewinnung von Kies und Sand anfangen würde, was der äußerst fleißigen und tätigen Bevölkerung eine neue Einnahmequelle bringen würde. Ganz besonders günstig wäre auch die Riesgewinnung in der Donau: Die Donau biegt oberhalb der Gemarkung Gutmadingen scharf ab, und bringt bei Hochwasser sehr viel Kies und Sand herbei, sodaß reichlich Sandbänke dort vorhanden sind; diese Sandbänke haben zur Folge, daß die Donau schon bei kleinen Regengüssen über ihre Ufer tritt und so häufig schlimme Verwüstungen auf den angrenzenden Feldern anrichtet. Die Errichtung der Verladestelle würde nun die Bewohner von Gutmadingen zur Gewinnung von Sand und Kies und damit zugleich zur Beseitigung dieser Sandbänke veranlassen, was zur Folge hätte, daß diese häufigen Ueberschwemmungen verschwinden würden. Abschließend bei dem so gewinnenden Kies und Sand wäre viel vorhanden, besonders nach Schwemningen und Dürheim, die einen großen Bedarf an Kies und Sand haben.

Ich richte aus diesen Gründen die Bitte an das Hohe Haus, es möge dem Beschluß der Kommission beistimmen, und richte auch die Bitte an die Hohe Regierung, daß sie womöglich in das nächste Budget die erforderlichen 34 000 M. für eine Verladestelle in Gutmadingen einstellen möge.

Ministerialdirektor Schulz: Ich möchte zunächst einen Irrtum richtig stellen, der dem Herrn Abg. Hilbert unterlaufen ist. Diese Petition beschäftigt das Hohe Haus, soviel mir bekannt ist, zum ersten Mal, wohl aber hat sich die Gemeinde schon mehrfach an die Generaldirektion gewendet und von dort einen abschlägigen Bescheid erhalten.

Was die Sache selbst betrifft, so sind ja die Gründe, die die Generaldirektion und dann auch im weiteren Verlauf das Ministerium bestimmt haben, dem Wunsche gegenüber sich ablehnend zu verhalten, hauptsächlich die erheblichen Kosten, die zu dem zu erwartenden Verkehr nicht im richtigen Verhältnisse stehen werden. Anzuerkennen ist, daß es sich bei der Station Gutmadingen — hier liegt die Sache wesentlich anders, als in dem vorher erörterten Falle — um große Entfernungen von der nächsten Güterstation handelt. Es werden durchweg wohl 4 km auf der Landstraße nach den beiden Nachbarstationen zurückzulegen sein. Die Großh. Regierung ist deshalb, wenn das Hohe Haus dem Antrag Ihrer Kommission beitrifft, geneigt, in eine erneute Prüfung einzutreten, insbesondere dahin, ob wirklich ein größerer Verkehr zu erwarten ist, wie ihn der Herr Vorredner eben geschildert hat, weiter auch dahin, ob nicht der hohe Aufwand noch durch möglichst einfache Gestaltung der Anlagen gemindert werden könnte. In einer Beziehung bin ich allerdings nach wie vor der entgegengesetzten Meinung, als Ihre Kommission:

Wenn die Station errichtet wird, so soll sie sofort eine Güterhalle bekommen; denn ich glaube, der Stückverkehr ist eigentlich für die ländlichen Bedürfnisse nächst noch sehr viel wichtiger, als der Wagenladungsverkehr; denn jener ist der tägliche Verkehr mit den kleinen Bedürfnissen, wo es besonders mißlich empfunden wird, wenn man z. B. wegen eines Fäßchens Wein oder eines Sacks Salz u. einen so weiten Weg nach der nächsten Station zurücklegen muß. Also davon gehen wir ohne weiteres aus, daß, wenn sich bei nochmaliger Prüfung das Bedürfnis für eine Güterstation herausstellen sollte, wir auch gleich eine Güterhalle in Aussicht nehmen werden.

Abg. Wittmann (Donauessingen (Zentr.): Ich begrüße die soeben gehörte Erklärung des Herrn Regierungsvertreters namens der Gemeinde Gutmadingen, welche zu meinem Dienstkreise gehört. Ich will der Zustimmung Ausdruck geben, daß die erneute Prüfung, von der der Herr Regierungsvertreter gesprochen hat, zu dem Ergebnisse führt, daß die Gemeinde die erbetene Güterverladestelle wirklich auch bekommt. Es muß dabei in Rücksicht genommen werden, daß nach Geisingen in der einen wie nach Neubingen in der anderen Richtung die Verhältnisse sehr ungünstige sind. Auch das ist ein Punkt, der fördernd und unterstützend für den Antrag der Gemeinde hier in Frage kommt. Der Verkehr wird sich tatsächlich heben, und ich möchte die Großh. Regierung bitten, daß sie bei erneuten Prüfungen nicht etwa darauf abhebt, daß einfach schematisch nach dem Pfennig der etwa bei der Bahnkasse eingeht, gerechnet wird, sondern daß sie auch als Posten gebührend in Berücksichtigung zieht die allgemeine Förderung, welche die ganze wirtschaftliche Lage der Gemeinde Gutmadingen durch Erfüllung ihres Wunsches erhalten wird. Ist einmal die Verladestelle da, dann wird sich der Verkehr von selbst heben, und es wird das, was den Einwohnern Gutmadingen erspart wird, auch ein Posten sein, der nicht unberücksichtigt bleiben darf.

Die Beratung wird hierauf geschlossen.

Das Schlußwort erhält der Berichterstatter

Abg. Duffner (Zentr.): Angesichts der vorgeschrittenen Zeit möchte ich mich darauf beschränken, auch meinerseits die Petition der Großh. Regierung nur nochmals aus das wärmste zu empfehlen, und ich möchte hoffen, daß ihre Prüfung ein Ergebnis zeitigt, wie es mein Herr Vorredner angebeutet hat.

Der Präsident erklärte den Kommissionsantrag für angenommen.

Während der Sitzung ist folgender Antrag eingegangen, unterzeichnet von den Abgg. Muser, Dr. Heimbürger, Benedey, Fröhlich, Jhrig, Vogel, Dr. Obkircher, Dr. Blankenhorn:

„Wir beantragen: Die Zweite Kammer wolle beschließen: Der Art. 17 des Gesetzes, die Besteuerung für örtliche kirchliche Bedürfnisse betreffend vom 26. Juli 1888 (vergl. mit Art. 11 Abs. 2 des Gesetzes, für allgemeine kirchliche Bedürfnisse betreffend vom 18. Juni 1892) erhält folgende Fassung: Durch den Austritt aus der Kirche erlischt die Steuerpflicht mit Umfluß des laufenden Steuerjahres.“

Der Antrag wird der Sonderkommission zur Beratung der Novelle zum Kirchensteuergesetz überwiesen.

Hierauf wird abgebrochen.

Schluß der Sitzung 8 Uhr 20 Minuten.