

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1906

246 (22.7.1906) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 130. öffentliche Sitzung

Karlsruher Zeitung.

N. 246.

Sonntag, 22. Juli

1906.

Badischer Landtag.

— Zweite Kammer. —

130. öffentliche Sitzung

am Freitag, den 20. Juli 1906.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung des Berichts der Budgetkommission über die Bitte der Gemeinden Neustadt i. Schw. u. a. m. um Aufhebung des Entfernungszuschlags für die Fahrradstrecke der Höllentalbahn. Berichterstatter: Abg. Sergt.

2. Beratung der Berichte der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über

a. die Bitte der Gemeinden des Deggenhauser Tals um Eröffnung einer normalspurigen Nebenbahn von Deggenhausen—Ursprung nach Pfullendorf, sowie die Bitte des Eisenbahnkomitees Sohl bei Pfullendorf über den Ausbau der Linie Wimmernhausen—Frickingen über Schönach—Dorbödingen nach Ach—Pfullendorf, Berichterstatter: Abg. Fröhlich;

b. die Bitte einer Reihe von Interessenten und Gemeinden aus den Aemtern St. Blasien, Waldshut, Säckingen und Bonndorf um Erbauung einer normalspurigen Bahn St. Blasien—Rheintal, Berichterstatter: Abg. Fröhlich;

c. die Bitte der Gemeinden Kirchhalden, Langenmordach, Waldau, Hölzlebrud, die Erweiterung der Haltestelle Hölzlebrud zu einem Bahnhof mit Personen- und Güterverkehr und den Bau einer Zufahrtsstraße zu demselben, Berichterstatter: Abg. Wümmel;

d. das Gesuch des Eisenbahnkomitees Ehingen um Erbauung einer normalspurigen Lokalbahn von Singen über Hülzingen—Binzingen—Wülzingen nach Ehingen — Drucksache Nr. 73 — Berichterstatter: Abg. Duffner;

e. die Bitte der Gemeinden Kirchardt, Heinsheim, Wimpfen, Kirchhausen, Fürfeld, Treßchingen, Massenbachhausen und Vöschbach um Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn von Eppingen—Riechen nach Wimpfen—Jagstfeld, Berichterstatter: Abg. Leiser.

f. die Bitte des Eisenbahnkomitees Merchingen, A. Adelsheim, die Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Osterburden nach Merchingen betreffend, Berichterstatter: Abg. Red.

Am Regierungstisch: Präsident des Großh. Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Geh. Rat Frhr. von Marshall, Ministerialdirektor Schulz, Betriebsdirektor Engler, Oberregierungsrat Herrmann.

Präsident Dr. Wilkens eröffnet die Sitzung um 9 Uhr 20 Min. vormittags.

Es werden folgende Einläufe angezeigt:

1. Petition des Gemeinderats Säckingen, die Vergütung der Rheinwasserkräfte betr.

Geht an die Budgetkommission.

2. Schreiben des Präsidiums der Ersten Kammer des Inhalts, daß diese

a. die seinerzeit zurückgestellte Position unter § 27 des Eisenbahnbudgets für 1906 und 1907: „Pforzheim, Bahnhofserweiterung IV. Teilforderung von 500 000 Mk.“,

b. die Nachträge zu sämtlichen Spezialbudgets der Allgemeinen Staatsverwaltung und zum Spezialbudget des Eisenbahnbaues

ebenfalls beraten und die Beschlüsse gleichmäßig mit denen der Zweiten Kammer gefaßt habe.

Hierauf wird in die Tagesordnung eingetreten.

Zu Ziffer 1 der Tagesordnung erstattet Bericht Abg. Sergt (Zentr.). Aus dem Bericht ist hervorzuheben:

Die petitionierenden Gemeinden bitten um Aufhebung des Entfernungszuschlages von 12 km, welcher bei Berechnung der Personen- und Gepäcktaxen sowie der Frachttaxe auf der Höllentalbahn wegen der in derselben liegenden Fahrradstrecke in Anwendung gebracht wird.

Die Petenten führen zur Begründung aus, man sei bei dieser Erhöhung der Normaltaxen von der Voraussetzung ausgegangen, daß die Einnahme auf der Fahrradstrecke kaum hinreichen werde, um die Betriebskosten zu decken. Man habe den zu erwartenden Verkehr so nieder eingeschätzt, daß man ihn mit 4 Zügen in jeder Richtung bewältigen zu können glaubte, die Bahn sei deshalb als Nebenbahn von untergeordneter Bedeutung (Sekundärbahn) erbaut und betrieben worden.

Die Annahme, mit welcher seinerzeit der Entfernungszuschlag begründet worden sei, daß nämlich die Bahn keine Rente abwerfen werde, habe sich durch nunmehr fast 20-jährigen Betrieb als irrig erwiesen und es werde von den Anwohnern der Höllentalbahn, welche schon für den Bau der Bahn sehr große Opfer gebracht haben, diese Ausnahmetarifierung als eine ungerechte Härte empfunden und die interessierten Gemeinden, die, sowie

auch die Handelskammer Freiburg und Billingen, vergeblich wegen Beseitigung dieses Zustandes schon bei der Großh. Generaldirektion vorstellig geworden seien, wendeten sich deshalb nun an die Landstände mit der Bitte, „daß der Entfernungszuschlag von 12 km für die Zahnradstrecke auf der Höllentalbahn aufgehoben werden wolle“.

Die Großh. Regierung trat dieser Bitte entgegen mit der Begründung:

Das Gesuch um Aufhebung des Entfernungszuschlags für die Zahnradstrecke auf der Höllentalbahn stützt sich in der Hauptsache auf die Annahme, daß der Zuschlag lediglich eingeführt worden sei, um für die Höllentalbahn überhaupt eine Rente zu erzielen. Diese Annahme ist irrig. Der Zuschlag stellt tatsächlich einen billigen Ausgleich gegenüber den unverhältnismäßig hohen Betriebskosten auf der Zahnradstrecke dar. Hauptsächlich aber ist zu berücksichtigen, daß durch die Einlegung der Zahnradstrecke ein andernfalls nicht zu vermeidender Umweg vermieden worden ist, dessen Länge bei einer Abhäsionsbahn nicht unter der Größe des Entfernungszuschlages geblieben wäre. Schließlich kommt in Betracht, daß die ungünstigen Steigungsverhältnisse der Höllentalbahn dazu nötigen, einen großen Teil des Verkehrs, bei welchem die Fracht über die kürzere Linie der Höllentalbahn berechnet wird, auf größeren Umwegen über Offenburg und Basel umzuleiten, ohne daß die Eisenbahnverwaltung dafür eine weitere Vergütung erhält. Die durch den Kilometerzuschlag erzielte Einnahme stellt nur einen teilweisen Ausgleich für diese Leistung dar. Dazu kommt, daß auch der Bauaufwand für die Strecke ein sehr hoher ist. Auch bei anderen Eisenbahnverwaltungen würden derartige Zuschläge erhoben.

Die Budgetkommission war der Ansicht, daß schon die außergewöhnlich hohe Beitragsleistung der beteiligten Gemeinden einen Anspruch darauf begründe, zu weiteren und dauernden Opfern nicht genötigt und nicht ungünstiger behandelt zu werden, als die Interessenten anderer Bahnstrecken, die ähnlich hohe Bau- und Betriebskosten nötig machten, wie z. B. die Schwarzwaldbahn, ohne dazu noch den Nachteil des größeren Zeitaufwandes einer Zahnradstrecke zu haben.

Uebrigens sei die Einlegung der Zahnradstrecke garnicht nach dem Wunsche der interessierten Gemeinden gewesen. Wenn die Höllentalbahn in gleicher Weise als Abhäsionsbahn ausgebaut worden wäre wie die Schwarzwaldbahn, so würde die durch die Wegverlängerung bestimmte Taxerhöhung als selbstverständlich angenommen und nicht beanstandet worden sein. Dann wären ja auch die durch die günstigen Steigungsverhältnisse der Höllentalbahn veranlaßten Umleitungen im Güterverkehr vermieden worden. Wenn auch seitens anderer Eisenbahnverwaltungen derartige Zuschläge erhoben werden, so könne dies nicht als ein ausreichender Grund erachtet werden, auch bei uns in Baden eine ungleichmäßige Behandlung in Tarifangelegenheiten auf einer ohnehin den Interessen der beteiligten Gemeinden nicht voll entsprechenden Strecke unserer Staatsbahn aufrecht zu erhalten.

Die Kommission sei daher der Ansicht, daß der für die Taxenberechnung auf der Höllentalbahn bestehende Entfernungszuschlag aufgehoben werden solle und stelle den Antrag:

„Das Hohe Haus wolle die Petitionen der Stadtgemeinde Neustadt usw. der Großh. Regierung empfehlend überweisen.“

In der Beratung bemerkte:

Abg. Duffner (Zentr.): Mit der gegenwärtig zur Beratung stehenden Petition liegt uns eine solche vor, deren Gegenstand bei den Debatten der letzten Wochen,

so weit sie das Eisenbahnwesen betrafen, wiederholt in die Erörterung gezogen wurde; jedesmal aber in einem recht kritischen, niemals in einem anerkennden Sinne.

Es ist auch eine jener Petitionen, welche von den Interessenten im Lande draußen unter Würdigung der für sie in erster Linie in Betracht kommenden Verhältnisse im Vollgefühl ihres Rechtes der Regierung und den Kamern vorgelegt werden, welchen aber seitens der Großh. Regierung ein ebenso hartnäckiger Widerstand entgegen gesetzt wird.

Der Herr Berichterstatter hat mit seinem Vortrage die Angelegenheit erschöpfend behandelt. Ich kann deshalb manches weglassen, was zu sagen ich mir vorgenommen hatte. Auf einiges aber möchte ich zurückkommen.

Sie haben gehört, daß die Großh. Regierung dem Gesuche um Aufhebung des Kilometerzuschlags, das schon die Großh. Generaldirektion unterm 15. Juni 1905 den vorstellig gewordenen Gemeinden gegenüber ablehnend verbeschieden hat, auch heute noch in der gleichen Haltung gegenübersteht. Sie belegt dieselbe mit einer Reihe bau- und betriebstechnischer, sowie finanzieller Gründe. Dieselben mögen nun vom rein fiskalischen Standpunkte aus eine gewisse Berechtigung haben. Es ist aber bei der Eisenbahnbudgetdebatte wiederholt darauf hingewiesen worden, daß es auch verkehrspolitische Interessen gibt, und ich möchte heute hinzufügen, es dürfen auch erwoogen werden Billigkeitsgründe und Gerechtkeitsgründe. Diese sprechen aber im vorliegenden Falle laut für die Petition! Beachtenswerte Billigkeitsgründe insofern, als beim Bau der Höllentalbahn die Interessenten mit den geradezu enormen Beiträgen von über eine Million Mark herangezogen worden sind.

Es ist nun vom Herrn Berichterstatter des näheren ausgeführt worden, welche Gründe die Petenten geltend machen, um die Aufhebung einer sie bedrückenden Ausnahmearifung zu erlangen. Die Großh. Regierung hat der Kommission ihre Gegengründe gegenübergestellt. Wenn nun die Großh. Regierung geglaubt hat, u. a. auf den hohen Bauaufwand hinweisen zu sollen, so darf zu diesem Gegenstand doch auch bemerkt werden, daß daran teilweise die seinerzeit verantwortliche Bauleitung die Schuld trägt. Von Anfang an wurde am unredlichen Orte gespart, vieles zu klein gebaut, zum Teil auch Gelände nachträglich erst zu teuren Preisen erworben, das früher noch unentgeltlich gestellt worden wäre. Dafür ist z. B. der Bahnhof Hölzlebrunn ein sprechendes Beispiel. Es sollen auch kostspielige Versuche gemacht worden sein in bezug auf Heizung, Beleuchtung, Bremsen usw., die zu keinem Resultate führten. Diese Versuche müssen natürlich gemacht werden im Interesse der Allgemeinheit; sie dürfen dann aber auch nicht als Beweismittel für den hohen Bauaufwand auf das Konto einer einzelnen Bahn gestellt werden. Eine ursprünglich als Sekundärbahn gebaute Bahn nach und nach zur Vollbahn auszugestalten, erfordert allerdings Mittel; dafür zeigt sich aber auch eine vermehrte Frequenz der Bahn und es wird sich diese Frequenz zweifellos auch fernerhin in aufsteigender Richtung bewegen. Wir werden eine solche Steigerung des Verkehrs begrüßen, selbst auf die Gefahr hin, daß die Betriebskosten, Bahnüberwachungskosten z. B., sich ebenfalls steigern werden.

Dann möchte ich auch daran erinnern, daß der Reichstag im Frühjahr die Einführung einer Fahrkarten- und Frachturndensteuer beschlossen hat. Diese letztere trifft neben Konossementen und Frachtbriefen im Schiffsverkehr auch Frachtbriefe im Eisenbahnverkehr für ganze Wagenladungen. Diese Steuer wird natürlich auch auf der Höllentalbahn erhoben, wodurch der Entfernungszuschlag erst recht als eine schwere finan-

zelle Last empfunden werden muß. Unsere Geschäftswelt, gehöre sie nun der Industrie, dem Gewerbe, der Landwirtschaft oder dem Handel an, ist aber keineswegs in der Lage, über derartige Mehrbelastungen hinwegsehen zu können. Deswegen hat auch die Schwarzwälder Handelskammer Villingen die Petition unterstützt! Unsere gewerblichen Unternehmungen auf dem Schwarzwalde haben schwer gegen die Konkurrenz zu kämpfen und es ist unbillig, sie noch mit besonderen Lasten zu belegen. Wie dies bei dem Entfernungszuschlag der Fall war und noch ist. Gerade die Holzverarbeitenden Industrien an der Linie, die meist Wagenladungsverkehr haben, Sägewerke, Telegraphenstangenimprägnieranstalten, Zellulose- und Papierfabriken, sind in erster Linie belastet. Dann die Uhren- usw. Fabriken beim Bezug von Kohlen und Rohmaterial. Demgegenüber möchte ich der Großh. Regierung zurufen: Schützen und fördern Sie unsere heimische Industrie! Es ist eine dankbare Aufgabe!

Die Großh. Regierung weist dann darauf hin, daß auch die Schweiz, Oesterreich u. auch Württemberg solche Zuschläge erheben. Das ist aber nach meinem Dafürhalten doch keine Entschuldigung oder ein Grund, um auch so bei uns zu verfahren! Wenn ich aber recht unterrichtet bin, hat Baden den Württembergern als — diesmal schlechtestes Beispiel gebient. Man hat sich in Württemberg von seiten der Regierung auf uns berufen, als Widerspruch gegen die Absicht der Einführung eines Entfernungszuschlages erhoben wurde, indem man sagte: Auf der badischen Höllentalbahn wird auch ein Tarifzuschlag erhoben. Im übrigen dürfen wir die gegebenen Vergleiche ruhig ablehnen.

Es muß doch als Tatsache beachtet werden, daß die Erhöhung der Normaltarife für die Höllentalbahn festgesetzt wurde in dem Gesetzentwurf vom Jahre 1882, zu einer Zeit, als man noch damit rechnete, daß die Einkünfte der Bahn nicht einmal die Betriebskosten decken würden. Zur Einführung gelangte dann der 12 Kilometerzuschlag im Jahre 1887 bei der Eröffnung der Bahn; auch damals bestanden bezüglich der Erträge die gleichen Bedenken. Wie falsch diese Annahme aber war, das zeigt uns die Entwicklung des Verkehrs auf dieser Linie, die schon in der ersten Zeit ihres Bestehens zu 1—1½ Proz. rentierte. Ursprünglich waren vier Kurzüge vorgesehen und neun Stationen. Heute sind an der Linie Freiburg—Neustadt 11 Stationen errichtet, eine weitere wird schon lange leider erfolglos petitioniert — Kappel bei Rittenweiler — und es befahren heute sechs Kurzüge von Freiburg bis Donaueschingen, ein Kurzug von Freiburg bis Neustadt, fünf Sonntagszüge und zwei Werktagzüge, zusammen 15 Züge, und außerdem an Werktagen zwei bis drei kurzmäßige Güterzüge, statt der früheren vier die Strecke. Von einer solchen Bahn kann auch nicht mehr als von einer untergeordneten Bahn gesprochen werden, zumal ihre drei Hauptstationen, Freiburg, Neustadt und Titisee, in bezug auf den Personenverkehr von 370 Stationen die 97., 161. bzw. 166. Stelle einnehmen und bezüglich des Güterverkehrs von 312 Güterstationen an 26., 50. bzw. 61. Stelle stehen.

Wie verhält es sich nun mit den Erträgen der Bahn? Man hat im Jahre 1882 die Einnahmen der Bahn Freiburg—Neustadt berechnet wie folgt: Aus dem Personenverkehr 157 781 M., aus dem Gepäckverkehr 10 000 M., aus dem Güterverkehr auf 107 000 M. bzw. 144 000 M., Durchschnitt 125 000 M., macht zusammen 288 781 M. Heute bringen die drei genannten Hauptstationen allein an Personenverkehr 134 600 M., an Güterverkehr incl. Spesen und Nachnahmen 711 800 M., zusammen 846 400 M. Dazu kämen noch die Einnahmen aus den übrigen acht Stationen, die keineswegs niedrig zu veranschlagen sind. Im Jahre 1904 betragen die Einnahmen

auf diesen acht Zwischenstationen aus dem Personenverkehr 92 739 M., Gepäck-, Expressgut- usw. Verkehr 15 532 M., Güterverkehr 129 823 M., zusammen 238 194 M., so daß die Einnahmen auf der Strecke Freiburg—Neustadt allein — Neustadt—Donaueschingen mit ihrem Ertragneis von rund einer halben Million garnicht gerechnet — auf rund eine Million Mark zu veranschlagen sind, gegenüber dem früheren Anschläge von nicht einmal 300 000 M. Aus diesen Zahlen geht hervor, daß jene Voraussetzungen, die im Jahre 1882 die Einführung des Entfernungszuschlages diktierten, nicht mehr vorhanden sind, es wäre deshalb nur gerechtfertigt, wenn die Großh. Regierung den meines Erachtens durchaus berechtigten Wünschen der Petenten und damit dem Antrage der Kommission stattgeben würde. Die Großh. Regierung lehnt nun allerdings die Annahme ab, daß der Zuschlag lediglich zur Erzielung einer Rente erhoben worden sei. Sie sagt: „Der Zuschlag stelle nur einen billigen Ausgleich dar gegenüber den verhältnismäßig hohen Betriebskosten.“

Dagegen spricht aber die Tatsache, daß in der Begründung zum Gesetzentwurf vom Jahre 1882 als Vergleichsbahn eine Adhäsionsbahn, die Murgtalbahn herangezogen wurde. Demnach scheint der Entfernungszuschlag mehr finanziellen Erwägungen entsprungen zu sein; es sollte wohl der verhältnismäßig geringe Verkehr durch höhere Tarife ausgeglichen werden. Nachdem aber die Tarife auf der Murgtalbahn herabgesetzt wurden, liegt kein Grund vor, die Höllentalbahn allein als Stiefkind zu behandeln.

Es spricht ferner für die Annahme, daß lediglich fiskalische Interessen bei der Beibehaltung des Entfernungszuschlages mitgesprochen, daß auch für die vier Kilometer lange Strecke Himmelreich—Girschsprung, die doch Adhäsionsbahn ist, die doppelte Anzahl Kilometer zur Berechnung kommen.

Es ist aber auch im Gesetzentwurf vom Jahre 1882 von dem Kilometerzuschlag nur die Rede bei den Ausführungen über die angestellten Ertragsberechnungen. Bei der Besprechung der Betriebsausgaben ist die Frage der Entfernungszuschläge mit keinem Worte berührt, etwa in dem Sinne, daß ein vermehrter Betriebsaufwand eine Steigerung der Tarife zur Folge haben müßte.

Es darf wohl angenommen werden, daß bei der damaligen Stellungnahme der Großh. Regierung, die im Jahre 1882 sicherlich ihre 20 Jahre lang gehegten Bedenken gegen den Bau der Höllentalbahn nur mühsam unterdrückt hatte, sie auch diese Position, die von der heutigen Großh. Regierung ins Vordertreffen geschickt wird, mit angeführt hätte. Aber auch im Berichte der Eisenbahnkommission der Zweiten Kammer vom 30. März 1882, welcher erstere sogar den Antrag auf Ablehnung des Gesetzentwurfs gestellt hatte, ist nichts enthalten, was den Entfernungszuschlag mit der Höhe des Betriebsaufwandes rechtfertigen würde. Dagegen steht ein anderer Satz in dem Berichte, der wert ist, vorgelesen zu werden. Er lautet in bezug auf die regierungsseitig vorgeschlagene Erhöhung der Normaltarife wie folgt: „Ob eine solche Erhöhung für die Bahnverwaltung von Vorteil und von den Interessenten als durchführbar angesehen werden würde, erscheint sehr zweifelhaft. Ihre Kommission ist der Ansicht, daß, wenn der Verkehr einer Gegend durch Erbauung einer Eisenbahn gehoben werden soll, eine allzugroße Erhöhung der Normaltarife als ein dazu sehr wenig geeignetes Mittel erscheint. Das Bestreben auf Herabsetzung derselben würde voraussichtlich sofort ins Leben treten und nicht eher zur Ruhe kommen, bis es sein Ziel erreicht hat.“

Die damalige Kommission schlägt sodann eine 30prozentige Erhöhung der Normaltarife vor als die für die Zu-

kunft allein haltbare. Darin liegt natürlich ein Widerspruch, denn das, was die Kommission darüber sagte, daß eine Erhöhung der Normaltaxe ein wenig geeignetes Mittel sei zur Hebung des Verkehrs in einem durch eine Eisenbahn neu erschlossenen Landesteile, das trifft auch bei der 30prozentigen Erhöhung der Normaltaxe gegenüber zu, trifft zu gegenüber dem jetzt bestehenden 12 Kilometerzuschlag!

Damit hat sich die Kommission von 1882 als ein schlechter Prophet gezeigt, wenn sie glaubte, die Erhöhung des Normaltarifs sei schwerlich für die Eisenbahnverwaltung von Vorteil. Wenn jene Kommission den Widerstand der Großh. Regierung gegen die Aufhebung des Entfernungszuschlages heute sehen würde, würde sie ihre Meinung sicherlich modifizieren.

Aber damit wird sie wohl Recht behalten, was sie vor 24 Jahren ankündigte, daß die Interessenten sich gegen eine solche Ausnahmetarifierung wehren und nicht eher mit ihren Wünschen zur Ruhe kommen würden, bis sie ihr Ziel erreicht haben, sofern die Großh. Regierung glaubt, auf ihrem ablehnenden Standpunkt beharren zu sollen.

Schließlich möchte ich kurz die Frage aufwerfen, ob es überhaupt notwendig erscheint, die Zahnstange beizubehalten. Ich will die Frage nur gestreift haben, ohne näher auf die hier mitspielenden technischen Fragen einzugehen.

Ich bin damit am Schlusse meiner Ausführungen angelangt und will nur noch das Hohe Haus bitten, dem Kommissionsantrag auf empfehlende Ueberweisung der Petition an die Großh. Regierung zuzustimmen.

Es sind in der Hauptsache die gleichen Leute, welche damals die Million zum Bahnbau beisteuerten (teils in Gelände, teils in bar), wie diejenigen, welche heute die Last der erhöhten Taxe zu tragen haben. Das entspricht nicht den Grundsätzen der Gerechtigkeit und der Billigkeit, nachdem die alten Voraussetzungen nicht mehr zutreffen, und deshalb stelle ich an die Großh. Regierung das Ersuchen, sie möge dem Wunsche der Petenten Rechnung tragen und den Entfernungszuschlag auf der Höllentalbahn aufheben.

Abg. Fehrenbach (Zentr.): Nach dem ausführlichen Berichte und den eingehenden Darlegungen des Herrn Vorredners kann ich mich kurz fassen, auch mit Rücksicht darauf, daß diese Angelegenheit in dem anderen Hohen Hause schon eingehend erörtert worden ist. Ich darf wohl sagen, was die Stellungnahme des anderen Hohen Hauses anlangt, haben die außerordentlich warmen Ausführungen des Berichtes und in der Sitzung nicht ganz übereinstimmend mit dem Schlufantrag, der nur zur Kenntnisnahme, allerdings in besonders wohlwollenden Sinne ging. Der Grund des anderen Hohen Hauses, die Befürchtung wegen des Ausfallens einer Einnahme von etwa 150 000 M., ist in keiner Weise stichhaltig. Ich werde darauf noch mit einigen Worten zurückzukommen haben. Aber die Art, wie sonst im anderen Hohen Hause namentlich in den Ausführungen des Freiburger Herrn Oberbürgermeisters diese Angelegenheit gewürdigt worden ist, entspricht durchaus der Auffassung, die in unserer Budgetkommission der Angelegenheit zuteil geworden ist, und hier nehme ich Anlaß, der Budgetkommission wie namentlich auch dem Herrn Berichterstatter für die warme einmütige Annahme, die meine Ausführungen und mein Antrag auf empfehlende Ueberweisung dort gefunden haben, meinen besten Dank auszusprechen.

Dem füge ich gleich das weitere bei: Die Ausführungen zu Gunsten der Petition sind meines Erachtens so überzeugend, so unwiderleglich, sie haben auf die ganze

Budgetkommission auch einen derartigen Eindruck gemacht, daß man nicht verstehen kann, wie sie allein auf die Großh. Regierung einen Eindruck nicht machen konnten, und ich glaube hier den Satz aussprechen zu dürfen, es wäre sehr wünschenswert gewesen, wenn die Regierung in der Zeit zwischen jener Beratung der Budgetkommission und der heutigen Plenarverhandlung schon den Rang gefunden hätte, den sie zweifellos im Sinne der Gerechtigkeit schließlich noch wird finden müssen (Sehr richtig!) und es wäre zweckmäßiger für die Großh. Regierung, den Rang nicht immer erst zu spät zu finden, sondern zur richtigen Zeit.

Was die Sache anlangt, so sagt man, mit Rücksicht auf den hohen Bauaufwand, mit Rücksicht auf die hohen Betriebskosten ist dieser Kilometerzuschlag gerechtfertigt. Das bestreite ich an sich, dieser Satz ist nicht richtig, ist im allgemeinen nicht richtig und in der Eisenbahnpolitik speziell nicht anerkannt. Ich verweise in diesem Sinne wegen des Ausgleiches der Interessen auf die Ausführungen des Herrn Oberbürgermeisters Winterer in der Ersten Kammer und mache Sie mir hier für diesen Punkt zu eigen. Es ist namentlich aber auch nicht richtig, daß dieser Grundsatz der größeren Bau- und Betriebskosten sonst irgendwo im badischen Land bei irgend einer Eisenbahn zu einem solchen Zuschlage geführt habe. Das ist eine unparitätische und deshalb ungerechte Behandlung der Höllentalbahn. Die Bauaufwandskosten für die Schwarzwaldbahn waren außerordentlich viel größer, als für die Höllentalbahn; ebenso sind in Gegenden, wo die Bahn durch Tunnelle zu führen ist, die Bauaufwandskosten erheblicher, es fällt aber deshalb niemand ein, dafür einen Extrazuschlag zu erheben. Diese übelwollende Behandlung wird nur der Höllentalbahn, den Anwohnern von Freiburg und Umgebung zuteil.

Und warum sind denn die erhöhten Bauaufwandskosten und die erhöhten Betriebskosten entstanden? Etwa im Interesse jener Bahn, im Interesse jener Gegend? Nein, im Interesse des Staatsgeldbeutels, um zu sparen, deshalb ist eine durchaus ungenügende Bahn damals gebaut worden, die den Interessen des großen wie des kleinen Verkehrs schon von Anfang an nicht genügt hat, die ihnen heute noch viel weniger dient, und dafür, daß man damals nach der damaligen kurzfristigen Eisenbahnpolitik eine verfehlte Bahn erbaut hat, muß jetzt schon im 20. Jahre immer noch die Bevölkerung leiden und muß für eine ungenügende Einrichtung einen Extrazuschlag zahlen. Wäre damals die Bahn richtig erstellt worden als Adhäsionsbahn wie die Schwarzwaldbahn, so würden wir uns natürlich gar nicht beklagen, wir würden die weiteren Kilometer, die dadurch entstanden, selbstverständlich ruhig zahlen, aber daß deshalb, damit diese ganze Höllentalbahn für die Bagatellsumme von 7 Millionen gebaut werden kann, daß man deshalb diese unglückliche Zahnradstrecke eingefügt hat, daß jetzt die Bevölkerung darunter leiden soll, verstehe ich nicht. Wie ungenügend die Bahn ist, ergibt sich auch aus dem Umstand, den die Regierung hervorhebt, daß die Güter umgeleitet werden müßten, ohne daß man dafür eine höhere Fracht berechnen kann, als wie für die kürzere Strecke der Höllentalbahn. Jene kurzfristige Eisenbahnpolitik, wie sie anfangs der 80er Jahre von der Regierung beliebt worden ist, sollte doch in ihren Folgen nicht auch noch bis in das 20. Jahrhundert fortgesetzt werden!

Es ist heute schon auf die Rente der Bahn hingewiesen worden. Das steht ja fest, sie hat sich außerordentlich entwickelt trotz der ungenügenden Anlagen. Das hat man damals schon voraussehen können.

Als wir an jenem stürmischen 21. Mai 1887, wo es vom Himmel herunterschneite wie mitten im Winter, diese Höllentalbahn eröffnet haben und an die Station Titisee

heraufgekommen sind, da war es jedem Verständigen schon klar, daß die Einrichtungen der Bahnhofsbaulichkeiten, wie sie in Titisee, das ein so großes Hinterland hat, damals getroffen worden sind, ungenügende sind nach allen Richtungen, und das hat sich natürlich sofort nachher herausgestellt und von Jahr zu Jahr ist an diesem Bahnhof herumgeschickt worden und es sind am heutigen Tage immer noch ungenügende Zustände. Der Verkehr ist groß, es scheinen aber auch heute noch die Regierung bezw. die maßgebenden Persönlichkeiten, die für diesen Betrieb die Verantwortung tragen, sich über die Größe des Verkehrs noch nicht genügend unterrichtet zu haben. Ich will auf folgendes aufmerksam machen — es ist auch schon wiederholt in diesem Hause zur Sprache gebracht worden, aber eine Remedur gab es nicht —, es steht fest, Sonntag für Sonntag, daß der letzte Zug von Titisee herunter in einer qualvoll fürchterlichen Enge besetzt ist und es gibt gar keine Abhilfe, man mag sich noch so viel beklagen. Meine Freunde Armbruster und Breitner, zwei ganz mutige Männer (Heiterkeit), die sind erst am letzten oder vorletzten Sonntag von Titisee heruntergefahren, der eine hat mit seiner Familie gerade noch auf dem Trittbrett des letzten Wagens Platz gefunden, der andere ist in einer derartigen Atmosphäre eingekerkert gewesen in dem überfüllten Wagen, daß er einen Ohnmachtsanfall befürchtet hat, und ich möchte nur wünschen, daß die Karlsruher Herren in großer Anzahl, namentlich aus dem Eisenbahnministerium und der Generaldirektion, diese Annehmlichkeit einmal durchzukosten hätten. Darüber muß die Betriebsleitung in Freiburg unterrichtet sein. Es ist geradezu unmöglich, in dieser Art die Geschäfte weiter zu führen; und wenn da einmal ein Unglück entsteht, so wird das ganze Land und die ganze Bevölkerung diejenigen Stellen dafür verantwortlich machen, die nicht dafür sorgen, daß für diesen Verkehr auch das entsprechende Material bereit gestellt wird.

Doch das nur nebenbei. Man sagt nun: Auch bei anderen Eisenbahnen, die einen größeren Bauaufwand verursachen, seien solche Zuschläge. Was für Württemberg zu sagen ist, ist bereits bemerkt worden. Was die Schweiz anbelangt, bin ich nicht so unterrichtet; aber dagegen habe ich natürlich nichts, wenn die Schweiz Vorkehrungen trifft, daß für die Bergbahn auf den Pilatus, auf den Rigi, das Berner Oberland, den Gorner Grat usw. besondere Vorschriften gelten. Wenn man einmal auf den Feldberg hinauf oder auf den Schauinsland hinauf eine solche Bergbahn baut, werden auch wir gegen einen solchen kilometrischen Zuschlag, gegen eine erhöhte Taxe nicht ein Wort einzuwenden haben. Aber hier handelt es sich um eine Wellbahn, die nur eine unglückliche Strecke in sich hat, und da diese Taxe einzuführen, das widerspricht ganz der Übung in allen Ländern, bei allen Eisenbahnverwaltungen.

Weiter sagt man: Es wird ein Ausfall in den Einnahmen beim Güterverkehr und beim Personenverkehr entstehen, wenn man diese Zuschlagslage aufheben würde, ein Ausfall in einer Höhe von etwa 150 000 Mk., und diese Summe kann die Eisenbahnverwaltung nicht entbehren! — Ja, ich habe in der Budgetkommission schon gesagt: Diese 150 000 Mk. müssen ohne innere Berechtigung, ohne inneren Grund im Gegensatz zur Behandlung des ganzen übrigen Landes die Passagiere auf der Höllentalbahn zahlen; seit wann ist denn das Übung? Ich will Ihnen einen Vorschlag machen. Wenn wir die 150 000 Mk. nicht entbehren können — wir Bewohner von Freiburg und Umgebung haben sie jetzt 20 Jahre lang bezahlt: jetzt können einmal die Karlsruher und Mannheimer sie zahlen (Heiterkeit — Zurufe). Erheben Sie doch da irgendwie einmal einen Zuschlag; ich bin überzeugt, da würde der Värm losgehen, die würden es nicht

zwanzig Jahre lang tragen. Nur der geduldige Oberländer trägt eine solche unbillige, innerlich ungerechtfertigte Belastung, er hat sie zwanzig Jahre lang ertragen! Ja wenns eben die Herren von der Regierung partout haben wollen, dann wird der Oberländer auch anfangen müssen zu trafehlen! Wenns nur dann besser wird.

Es ist wirklich so, daß jene Taxe ohne innerliche Berechtigung, entgegen den Grundsätzen der Billigkeit zwanzig Jahre lang nun schon erhoben wird. Da muß man endlich einmal ein ganz ernstes Wort reden. Ich hätte gehofft, daß nach den Auseinandersetzungen in der Budgetkommission uns diese Debatte erspart bliebe. Aber wenn Eingabe um Eingabe kommt, wenn beide Häuser des Landtags sich mit überzeugenden Gründen äußern, mit Gründen, gegen die mit innerlicher Berechtigung nichts vorgebracht werden kann — und wenn dann die Sache immer noch nicht besser wird, ja dann wird man eben im Interesse des Betriebs ein ernstes Wort zu reden haben!

Es wäre mir angenehm gewesen, wenn die Regierung heute zu Beginn der Beratung von sich aus die Erklärung abgegeben hätte; sie sehe ein, daß der Zustand nicht mehr weiterzuführen sei, und sie sei bereit, diese Extrataxe abzuschaffen. Aber auch jetzt wird sie gegenüber dem (wie ich bestimmt hoffe) einmütigen Willen dieses Hauses und gegenüber dem einmütigen Willen auch des andern hohen Hauses sich nicht mehr weiterhin ablehnend gegen dieses berechtigte Verlangen verhalten können (Bravo).

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der Auswärtigen Angelegenheiten, Geh. Rat Frhr. von Marschall: Die Angriffe, die eben aus dem Munde des Herrn Vorredners gegen die Regierung erfolgt sind, sind so schwerwiegend, daß ich mich veranlaßt sehe, hier gleich das Wort zu ergreifen.

Der Herr Vorredner bestreitet der Regierung „jede innere Berechtigung“, auf der Höllentalbahn derartige Zuschläge zu erheben, und er sagt, sie werden im ganzen übrigen Lande nicht erhoben, warum also auf der Höllentalbahn? — Demgegenüber muß ich hervorheben, daß im ganzen übrigen Lande eine Zahnradstrecke nicht besteht; daß im ganzen übrigen Lande keine Strecke vorhanden ist, deren Betrieb für die Eisenbahnverwaltung so schwierig, so kostspielig und zugleich an sich so wenig lohnend ist, wie die in Rede stehende. Ich habe mich schon neulich in der Budgetkommission sehr gewundert, daß gerade der Herr Abgeordnete von Freiburg darauf abgehoben hat, daß die Bahn „durchaus ungenügend“ angelegt worden sei. Ich glaube, gerade der Umstand, daß die Bahn in dieser Weise durch das Höllental als Zahnradbahn geführt wurde, ist es, der der Stadt Freiburg zu großem Vorteil gereichte: diese Bahnführung hat den Touristenverkehr und den Fremdenverkehr in Freiburg außerordentlich gehoben; viele Reisende, die früher über die Schwarzwaldbahn gefahren sind, sie fahren jetzt, seitdem die Höllentalbahn bis Donaueschingen verlängert ist, über die Höllentalbahn — sie würden das aber nicht getan haben, wenn die Bahn als Adhäsionsbahn mit großen Röhren durch das Tental, das Wagensteigtal auf die Höhe geführt worden wäre, und wenn sie das Höllental mit seinen landschaftlichen Schönheiten gar nicht berührt hätte.

Es ist abgehoben worden, auf die große Zahl von Zügen, die auf der Höllentalbahn verkehren. Warum ist die Zahl der Züge eine so große? Weil eben nur kurze Züge geführt werden können, da die Betriebschwierigkeiten ganz außerordentliche sind. Ich fahre sehr viel auf der Höllentalbahn; ich glaube, daß ich kaum auf einer

Bahnstrecke den Betrieb so genau kenne, und ich kann sagen: es haben die Betriebsbeamten dort mit den allergrößten Schwierigkeiten zu kämpfen. Als ich am letzten Sonntag in Freiburg war, war das Wetter zweifelhaft; man konnte gar nicht voraussehen, wie es sich gestalten würde. Nun hängt es aber immer vom Wetter ab, in welcher Weise die Züge, die für den Abend vorgehen sind, von den einzelnen Fremden aufgesucht werden: ist das Wetter gut, dann ist allerdings der letzte Zug überlastet; fällt aber ein Regen nieder, dann suchen alle Touristen, die in die Berge gegangen sind, tumlicht mit dem ersten Abendzuge wieder heimzukommen. Daß es auch bei der größten Unsicherheit nicht möglich ist, immer, gleichsam mit einer Wünschelrute, je nach den Witterungsverhältnissen das nötige Betriebsmaterial zur Stelle zu haben, das ist nicht zu verkennen. Aber das kann ich dem Hohen Hause versichern, daß von seiten der Eisenbahnverwaltung alles aufgeboten werden wird, um mehr und mehr diesen Mischständen abzuweichen.

Wir haben immer hervorgehoben, daß auch andere Eisenbahnverwaltungen derartige Zuschläge erheben: namentlich die Schweiz, welche uns schon so oft als Vorbild angeführt worden ist. Dieser Anführung gegenüber wird aber dann immer gesagt: Ja, das sind eben auch Bergbahnen, die Privatgesellschaften gehören. Ich erinnere Sie daran, daß die Gotthardbahn — eine der größten Weltbahnen, möchte ich sagen, die den Verkehr von Norden nach Süden vermittelt, — wegen der großen Betriebschwierigkeiten ebenfalls solche Zuschläge erhebt, obgleich dort von einer Zahnradstrecke keine Rede ist. Ich muß immer wieder daran erinnern, daß, falls die Bahn unter Vermeidung des Höllentals als Adhäsionsbahn durchgeführt worden wäre, ihr Weg natürlich viel länger geworden wäre, und daß dann wahrscheinlich nach der kilometerlangen Länge des Weges noch ein höherer Fahrpreis erhoben werden müßte, als auf der Höllentalbahn in ihrer gegenwärtigen Führung. Ich muß weiter auch daran erinnern, daß die Bahn vollständig in der Lage ist, den Güterverkehr zu bewältigen, und daß in dieser Beziehung keine Klagen uns zugekommen sind.

Unter diesen Verhältnissen muß ich das Verfahren der Regierung für gerechtfertigt bezeichnen. Man setzt uns immer das Wort „fiskalisch“ entgegen: Haben denn wir etwas davon, hier höhere Preise zu erheben?! Wir tun das nur im Interesse der Allgemeinheit, immer wieder unter Wahrung des Grundsatzes des gleichen Rechtes für Alle! Es wird hier eine sehr erhöhte Leistung geboten, und darum sehen wir uns veranlaßt, für diese erhöhte Leistung, die wir auf Kosten des Landes gewähren, auch einigermaßen ein Äquivalent zu erheben.

Abg. Kopf (Zentr.): Ich bin sehr erfreut, daß die verehrliche Kommission eine so wohlwollende Stellung zu dieser Petition eingenommen hat. Die Gesichtspunkte, die sich für das Begehren der Petition ins Treffen führen lassen, sind außer im Kommissionsbericht auch von meinen Freunden Duffner und Zehrenbach so eingehend dargelegt worden, daß ich selbst dem nichts beizufügen habe. Ich glaube, das Gewicht der Gründe, die vorgetragen worden sind, ist ein so außerordentlich schweres, daß ich sehr verwundert bin, daß der Herr Eisenbahnminister immer noch eine ablehnende Stellung einnimmt. Er hat hingewiesen auf die Gotthardbahn, die auch solche Zuschläge erhebe. Ich meine, dieser Hinweis ist ganz verfehlt.

Wenn man die Verhältnisse der Gotthardbahn überhaupt mit denjenigen unserer Bahnen glaubt vergleichen zu dürfen, so könnte man nicht die verhältnismäßig billig gebaute und von Haus aus ärmlich ausgestattete Höllentalbahn damit in Vergleich ziehen, vielmehr nur die Schwarzwaldbahn; diese ist ähnlich gebaut. Warum

erhebt man aber dort keine Zuschläge, warum nur bei der Höllentalbahn? Ich glaube, wenn man solche Zuschläge überhaupt glaubt erheben zu dürfen, so würde die Parität verlangen, daß man überall, wo man ins Gebirge hineingeht und wo daher besondere Schwierigkeiten zu überwinden waren, derartige Entfernungszuschläge erhebt, nicht bloß im Höllental. Ich will nicht näher untersuchen, ob es richtig ist, daß die Erbauung der Bahn, wie sie erfolgt ist, gerade der Stadt Freiburg besondere Vorteile eröffnet hat; der Besuch des Höllentals ist ja gestiegen. Vielleicht wäre es aber auch möglich gewesen, eine Bahn mit Schleifen durchs Höllental zu bauen; der Besuch des Schwarzwaldes wäre wahrscheinlich nicht weniger gestiegen, auch wenn man durch das Wagensteigtal die Bahn geführt hätte. Es hätte das auch noch den großen Vorzug gehabt, daß die leider immer noch sehr vom Verkehr abgelegenen Orte St. Peter, St. Märgen, Busenbach, Wagensteig, Hinterstraß und wie sie alle heißen, dem Verkehr zugeführt worden wären; die Bahn hätte deshalb doch nach Titisee gehen können. Ich meine also, die Gründe, die seitens der Großh. Regierung heute noch ins Treffen geführt werden, sind derart widerlegt und durch das, was von dem Herrn Minister eben angeführt worden ist, in so ungenügender Weise gestützt, daß man füglich erwarten darf, daß die Großh. Regierung noch einmal mit sich zu Räte geht und dem einmütigen Begehren beider Kammern nachgibt. Die Schwarzwälder können mit Recht darauf hinweisen, daß sie 20 Jahre lang der Bahn bedeutende Zuschläge bezahlt haben, während man anderen Landesteilen nie so etwas zugemutet hat. Sie haben ohnedies zu der Bahn, die verhältnismäßig wenig gekostet hat, über eine Million aufbringen müssen. Auch der Schwarzwald hat daran mitbezahlt, wenn nun schon seit langen Jahren viele Millionen aus allgemeinen Staatsmitteln an die Eisenbahnschuldentilgungskasse abgeführt worden sind. Dabei werden jetzt allenthalben die großen Summen ausgegeben für die großen Bahnhöfe in den Städten und für Verbesserungen der Hauptbahn und auch daran müssen die Bürger in dem Gebiete der Höllentalbahn mitbezahlen. Ich meine, angesichts dieser Tatsache müßte die Eisenbahnverwaltung sich auch einmal klar machen, daß die Bagatelle von jährlich 150 000 M. nicht entscheidend sein kann, um derartige Zuschläge zu erheben.

Ich habe mich sehr gefreut, daß der Herr Kollege Zehrenbach die Beschwerde, die ich wiederholt vorgetragen habe bezüglich der ungenügenden Ausstattung der Züge der Höllentalbahn mit Wagen an Sonntagabenden seinerseits auch energisch vorgetragen hat. Ich habe diesen Beschwerdepunkt oft vorgebracht, es hat nie Erfolg gehabt. Wenn der Herr Minister meint, es ließen sich solche Mischstände nicht vermeiden, weil der Umfang des Personenverkehrs zu sehr vom Wetter abhängt, dessen Gestaltung man nicht immer voraussehen könne, so sage ich: Das weiß man zum Voraus, daß nicht nur der letzte Zug, sondern auch jener, der 7.15 Uhr in Freiburg ankommt, selbst bei zweifelhaftem Wetter immer überfetzt ist. Das könnte man endlich wissen; aber man scheint es in Freiburg an der Stelle, die darüber zu entscheiden hat, immer noch nicht zu wissen. Wenn man wenigstens nur von Hirschsprung oder Himmelreich ab mehr Wagen anhängen würde, also auf einer Strecke, wo keine Schwierigkeit mehr besteht, damit man in Kirchgarten und Littenweiler das Gedränge in den Wagen nicht mehr hat. Diesem Mischstand wenigstens könnte man abhelfen.

Ich will weitere Ausführungen zum Gegenstand nicht machen, ich glaube, das Thema ist erschöpft, und möchte nur wünschen, daß das Hohe Haus einmütig dem Antrag der Kommission beipflichtet, und die Erwartung daran knüpfen, daß die Großh. Regierung angesichts der ein-

mütigen Entschlüssen der Ersten und Zweiten Kammer noch einmal mit sich zu Rate geht und dieses berechtigte Begehren erfüllt.

Abg. Pfefferle (natl.): Ich werde als Vertreter eines Oberländer Bezirks dem Antrag der Kommission gerne zustimmen, wie ich ihm auch schon in der Budgetkommission beigetreten bin. Das Bedenken der Großh. Regierung ist mir erklärlich, da ein Ausfall für die Eisenbahnkasse entstehen wird, allein dieser Grund ist von anderer Seite eingehend widerlegt worden, sodaß ich ganz kurz sein kann. Ich bedauere es, daß die Großh. Regierung nicht zu einem anderen Entschluß gekommen ist. Die Gerechtigkeit erheischt es nach meinen Dafürhalten, daß die Bahnen gleichmäßig behandelt werden. Ich kann es nicht als billig anerkennen, daß deshalb, weil unglücklicherweise eine Zahnradstrecke in die Staatsbahn hineingelegt worden ist, der betreffende Landesteil größere Opfer bringen soll als die anderen; man sollte das Bahnnetz als ein einheitliches auffassen (Sehr richtig!) und sollte überall die gleiche Taxe erheben (Sehr gut! Abg. Kolb: Die Regierung begreift es aber doch nicht!). Die Großh. Regierung sollte unbedingt dazu kommen, auch auf der Höllentalbahn die gleiche Taxe wie auf den übrigen Staatsbahnstrecken zu erheben.

Ich möchte aber auch noch darauf hinweisen, daß schon bei anderen Bahnen Änderungen in der Taxe eingetreten sind. Bei der Wiesentalbahn und der Elztalbahn, die früher Privatbahnen waren und in den Staatsbetrieb übernommen worden sind, hat man die Taxe auf den Satz der Staatsbahnen herabgesetzt; und was dort recht war, sollte hier billig sein.

Nun hat der Herr Kollege Fehrenbach gemeint, diese Verhältnisse seien im ganzen Lande sonst gleich. Das trifft aber nicht ganz zu. So viel mir bekannt ist, wird auch auf der Strecke Doss-Baden bezüglich des Durchgangsverkehrs noch eine höhere Taxe erhoben, ebenso auf den Rheinbrücken. Und schließlich muß man auch an die Privatbahnen denken. Die Gemeinden, die auf Privatbahnen verwiesen worden sind, müssen vielfach auch höhere Taxen zahlen. Wenn der Gedanke einmal zum Durchbruch kommt, daß man zum reinen Staatsbahnsystem übergeht, dann wird auch die Frage brennend werden, ob man nicht auch jenen Gegenden die gleichen Taxen zubilligen muß wie allen anderen. (Abg. Fröhlich: Sehr gut!)

Was die Zahnradstrecke selbst anbelangt, so bedeutet ihre Erbauung vielleicht eine gewisse Kurzsichtigkeit. Allein man hat damals geglaubt, man könne so am ehesten eine Bahn in den Schwarzwald bekommen, und die Verhältnisse haben eine Bahn dringend erheischt. Vielleicht wäre es besser gewesen, wenn man noch einige Jahre zugewartet hätte, man hätte dann vielleicht eine Abhäftionsbahn erhalten. Ich zweifle auch nicht, daß hier später noch eine Abhäftionsbahn erstellt wird. Ungerecht aber ist es, deshalb, weil bei der Höllentalbahn ungünstige Verkehrsverhältnisse vorliegen, diesem Landesteil, der durch die Zahnradstrecke schon so wie so geschädigt ist, noch besondere Opfer dafür aufzulegen. Es handelt sich dabei aber nicht nur um die Einwohner, die unmittelbar an der Bahnstrecke wohnen, sondern um uns Oberländer überhaupt, die wir diese Bahnstrecke häufig zu benutzen veranlaßt sind. Ich möchte deshalb den Antrag der Kommission warm unterstützen und bitten, daß die Großh. Regierung denselben nochmals wohlwollend prüft und verbinde damit den Wunsch, daß diese Prüfung dazu führen möchte, daß hier ebenfalls gleiche Verhältnisse geschaffen werden, wie sie in den anderen Landesteilen vorhanden sind. (Bravo.)

Abg. Kränzer (Soz.): Im Interesse der Verkürzung der Debatte will ich mich auf einige Bemerkungen beschränken. Zunächst schließe ich mich dem Antrag der Kommission vollständig an, wie es meine Fraktionskollegen in der Kommission auch schon getan haben.

Nachdem die Petenten den Nachweis deutlich genug geliefert haben, daß der Verkehr und demnach auch die Rentabilität sich auf dieser Linie gewaltig gesteigert hat, dürfte nach fast 20-jähriger Dauer eine solche Ausnahmemaßregel endlich aufgehoben werden. Diese Bahnstrecke wird auch zum großen Teil von der arbeitenden Bevölkerung zu Ausflügen in Anspruch genommen, und ein großer Teil der Bevölkerung in Freiburg benützt die Sonntage, um in den Schwarzwald zu fahren und Beeren zu sammeln. Diese armen Leute müssen also hier schon beim Beginn ihrer Tätigkeit eine Strafe in Form einer erhöhten Fahrtaxe bezahlen. Es wäre also schon deswegen wohl am Platze, daß man solche Ausnahmegestimmungen aufhebt, und es ist eine Ungerechtigkeit, daß gerade der Teil der Bevölkerung, welcher schon beim Bau finanziell am meisten herangezogen wurde, noch immer diese Ausnahmetaxen zahlen soll.

Zum Schluß möchte ich diese Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, um an ein tragisches Ereignis, welches sich bei der Eröffnung dieser Bahnstrecke zugetragen hat, zu erinnern. Der damalige Abg. Faller aus Lenzkirch, der hier im Landtag 20 Jahre um die Bahn kämpfte, ist bei der Eröffnungsfeier infolge einer freudigen Erregung vom Herzschlag getroffen tot zusammengesunken. Wenn Sie nun Pietät besitzen, so hätten Sie jetzt die Gelegenheit, diesem Manne eine Ehrung zuteil werden zu lassen, indem Sie vom nächsten Jahre ab, als Erinnerung an dieses traurige Ereignis, diese Ausnahmegestimmungen aufheben würden.

Abg. Kolb (Soz.): Ich habe nicht die Absicht gehabt, in die Debatte einzugreifen, allein die Ausführungen des Herrn Abg. Fehrenbach gaben mir dazu Veranlassung; nicht etwa deshalb, weil ich mit seinen Ausführungen nicht einverstanden bin, ich unterschreibe seine Ausführungen wörtlich; ich möchte aber doch die Gelegenheit benützen, um die Herren darauf aufmerksam zu machen, doch endlich einmal die Konsequenzen aus allen diesen Klagen zu ziehen. Wir erleben es den ganzen Landtag hindurch, daß einmal der eine und dann wieder der andere Abgeordnete auftritt, und daß hier immer dieselben Beschwerden vorgebracht werden, die durchaus berechtigt sind; aber sobald der Landtag zusammenhalten soll, sobald man einmal die Konsequenzen für das ganze Bahnnetz und für die Eisenbahnpolitik ziehen soll, da versagt die Kammer. So muß jeder einzelne Abgeordnete bei den anderen herumlaufen und bitten: Sind Sie doch so gut und treten Sie auch für die Bahn ein. Aber einen Kampf gegen das alte, rückständige System auf dem Gebiete der Eisenbahn zu führen, das fällt der Kammer gar nicht ein. Glauben Sie denn, die Herren von der Regierung beachten die Petitionen? Die haben ja die Macht in der Hand und wir können nichts machen. Das ist ja dieser Zustand, den man nicht begreifen kann, daß heute im 20. Jahrhundert, wo der Verkehr eine so ungeheure Rolle spielt, eine solche unbeschränkte Macht von einer Stelle ausgeübt wird, während die ganze Volksvertretung nichts dazu tun kann. Wir können an der ganzen Tarifpolitik nichts ändern, jene Stelle kann die Tarife herunter und heraufsetzen, wie sie will, die volkswirtschaftlichen Verhältnisse in günstigem oder ungünstigen Sinne dabei beeinflussen, die Volksvertretung kann nichts dagegen ausrichten. Da müßte

die Kammer auftreten und sagen, daß sich eine solche Tarifpolitik nicht aufrecht erhalten läßt! Als die Verfassung gemacht wurde, da hatte man keine Eisenbahnen, wenn man Eisenbahnen gehabt hätte, dann wären von jenen Männern, die damals im Landtage saßen, sicherlich die nötigen Schritte getan worden, und dann würde nicht die ganze Tarifreform als ein Kronrecht gelten können, wie es heute noch der Fall ist. Dieses Recht der rückständigen Bureaucratie müßte beseitigt werden, dann würden auch die Wünsche der Bevölkerung draußen mehr Berücksichtigung finden.

Was die Einwendungen des Herrn Ministers betrifft, so sind sie völlig unstichhaltig, das ist gar kein Prinzip mehr. Stellen Sie sich doch einmal die Konsequenzen vor: Wenn auf einer Bahnlinie die Betriebskosten höher werden, dann müßte mehr, wenn dagegen die Betriebskosten billiger werden, dann müßte weniger erhoben werden. Das ist ein Standpunkt, den man in seinen Konsequenzen gar nicht durchführen kann, der zu einem vollständigen Lohwabohu in Bezug auf die Tarife führen würde. Die Eisenbahn als solche ist doch ein ganzes, unbekümmert darum, ob sie durch das Höllental führt, oder ob es sich um die Schwarzwaldbahn oder ob es sich um den Odenwald oder die Rheinebene handelt. Der Herr Eisenbahnminister sollte das endlich begreifen, und mit derartigen Ausnahmetarifen aufräumen.

Abg. Fehrenbach (Zentr.): Der Herr Kollege Krüner hat eine historische Reminiszenz erwähnt, welche das tragische Ende des früheren Herrn Abg. Frz. Jos. Fallner am 21. Mai 1887 betrifft, den Großvater unseres jetzigen Kollegen Duffner. Das war an der Station Titisee, aber er war schon dort, als der Festzug ankam. Seine Königl. Hoheit hatte bereits in Hinterzarten die Nachricht von diesem tragischen Ereignis bekommen, und hatte am Titisee Gelegenheit, den Anverwandten Seine Teilnahme auszudrücken. Als damaliger Abgeordneter von Freiburg habe ich den Festzug mitgemacht, und weiß das aus eigener Erfahrung.

In bezug auf die Zahnradstrecke, habe ich nichts mehr hinzuzufügen. Daß gegen diese Petition nichts stichhaltiges sich anführen läßt, das beweisen am besten die Ausführungen des Herrn Ministers. Welche Konsequenzen eine solche Haltung aber nach sich zieht, das mag der Herr Minister aus den Ausführungen des Abg. Kolb ersehen haben; der zieht die Ausführungen weiter, als wir sie ziehen, vielleicht wirkt das besser!

Warum ich mich noch einmal zum Wort gemeldet habe, ist aber nur, um wegen der Ueberfüllungsfrage, die der Herr Minister gestreift hat, noch etwas zu sagen, weil ich die Befürchtung habe, daß da keine Aenderung erfolgt, bis ein Unglück eingetreten ist. Was der Herr Minister in dieser Beziehung gesagt hat, gerade im Anschluß an die Witterungsverhältnisse des letzten Sonntags, ist durchaus nicht stichhaltig. Ich kenne die Witterungsverhältnisse vom letzten Sonntag ganz genau. Das Wetter war so schön, daß man in Freiburg am Bahnhof wissen mußte, es gibt eine Ueberfüllung für den Abend, das ist aber auch jeden Sonntag so auf der Höllentalbahn, wenn das Wetter nicht schon gar zu schlecht ist am Morgen früh. Aber ich habe die Ueberzeugung: Ein Kaufmann, der sich nur halbwegs auf Kalkulation versteht, der müßte bis auf 20 Personen nach dem Verkehr das Tal hinauf, wie er am betreffenden Tage sich zeigt, feststellen können, wieviele Personen wieder zurückkommen werden, und ich hoffe, daß unter unserem Eisenbahnpersonal in Freiburg denn doch auch Leute sind, die sich auf eine solche Kalkulation einigermaßen verstehen, und dann wäre es nicht möglich, daß

diese Zustände eintreten, wie sie sich an jedem Sonntag bei uns zeigen. Es wird wirklich nötig sein, daß man von seiten der Eisenbahnverwaltung doch einmal zu einer Aenderung schreitet.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Geh. Rat Frhr. v. Marschall: Ich habe schon vorhin das Hohe Haus versichert, daß die Großh. Regierung diesem Mißstande der Ueberfüllung der Züge so bald wie irgend möglich abhelfen wird, und ich bin in der angenehmen Lage, Ihnen mitteilen zu können, daß schon seit längerer Zeit Versuche angestellt worden sind, ob es nicht möglich ist, auf der Zahnradstrecke der Höllentalbahn die Züge erheblich zu verstärken. Das glaubt die Eisenbahnverwaltung dadurch bewirken zu können, daß sie anstatt zwei Lokomotiven drei zur Verwendung bringt. Die Versuche haben schon seit längerer Zeit stattgefunden, und ich glaube, nicht daran zweifeln zu dürfen, daß sie einen Erfolg zeitigen und daß es uns dann ermöglicht sein wird, diesen Mißständen, die ich lebhaft beklage und unter denen ich auch für meine Person schon gelitten habe, abzuhelfen. Ich kann nur wiederholen: ich werde es mir ganz besonders angelegen sein lassen, die Beförderungsverhältnisse auf dieser Strecke durch den eigenen Augenschein wiederholt zu prüfen, und was an mir ist, soll geschehen, um die vorliegenden Mißstände zu beseitigen.

Abg. Fröhlich (freif.): Wir sind heute in der Lage, einmal die Richtigkeit der von den verschiedenen Seiten in diesem Hause vertretenen Eisenbahnpolitik in Anwendung auf eine sehr interessante Einzelfrage zu prüfen. Konsequenter ist der Standpunkt der Großh. Regierung gegenüber der Mehrheit dieses Hauses. Das, was die Mehrheit dieses Hauses in bezug auf das ganze Land von jeher vertreten hat, Anfangs der achtziger Jahre so gut wie bis vor zwei Jahren und in der Praxis auch noch bis zur Linie Schwarzach-Mastatt, das vertritt die Großh. Regierung jetzt in Anwendung auf diese unglückselige Zahnradstrecke. Das ist die jammervolle Zentimeterpolitik, wie man sie wohl bezeichnen kann, die im ganzen Lande herum mit der Laterne untersuchen geht, was jeder Zentimeter Bahnstrecke gekostet hat und was er einbringt, während man doch wenigstens im Tarifwesen schon zur Kilometerpolitik übergegangen ist. Wir verlangen, daß man zu einer Politik übergeht, die das gesamte Verkehrsnetz des Landes genau wie bei der Post als ein einheitliches Ganzes auffaßt. Der Herr Kollege Fehrenbach hat darin ganz recht: solange die Karlsruhe- und die Mannheimer keine Zuschläge bezahlen, sieht kein Mensch einen vernünftigen Grund ein, warum die Höllentaler einen Zuschlag bezahlen sollen. Und wenn wir noch solch mittelalterliche Ueberreste haben, wie auf der Strecke von Doss nach Baden, wo man glaubt, diesem reichen Badepublikum ein par Fennige abknöpfen zu können, nun, Gott im Himmel, diese an die Grundsätze der Piraterie erinnernden Ueberbleibsel können uns wahrlich nicht . . . (Glocke des Präsidenten).

Präsident Dr. Wilkens rügt den Ausdruck.

Abg. Fröhlich (fortfahrend): Dasselbe gilt übrigens wie wir ja wissen, auch beim Ueberfahren der Brücken. So wie die Fußgänger Brückengelb bezahlen müssen, müssen auch die Passagiere, die in Marau sitzen bleiben und nach Maximiliansau hinüberfahren wollen, bekanntlich so und so viele fingierte Kilometer mehr bezahlen, als der Zug zurücklegt. Genau so ist es, soviel ich weiß, auch heute noch von Rehl nach Straßburg.

Nun meint der Herr Minister, die Regulierung dieses Verkehrs wäre eminent schwierig. Nun, warum werden denn nicht drei und vier Lokomotiven für die

Höllenthalbahn angeschafft? In vier Jahren haben wir vier Lokomotiven. Warum schaffen wir sie nicht heute an? Die Betriebskosten sind ja doch das allergeringste bei den Ausgaben, die die Eisenbahnverwaltung zu machen hat. 50 Prozent aller Ausgaben, die sie zu machen hat, gehen darauf für Verzinsung und Amortisation. Weitere 25 Prozent sind stabile, unbewegliche Ausgaben, die auch dann entstehen, wenn wir überhaupt keinen einzigen Zug mehr laufen lassen, und nur das Bahnhofsgebäude, so wie es heute ist, ohne irgend welchen Betrieb stehen lassen mit den Mannschaften und den Vorkehrungen und den dadurch erforderlich werdenden Reparaturen. Und nur lumpige 25 Prozent entstehen dadurch, daß Menschen und Güter befördert werden. Das ist die Gesamtsumme der Ausgaben. Sie sehen also, es kann gar nichts ausmachen für die Rentabilität der Bahn, wenn man diesen Betrieb etwas intensiver gestaltet. Man wird im Gegenteil damit höchstens Gelegenheit bekommen, diese ganz unglaublich ungünstige Komposition des Betriebseffizienten zum Vorteil der Eisenbahnverwaltung zu ändern. Von einem Ausfall von 150 000 M. werden Sie mich nicht für überzeugt halten. Wenn die Freiburger und die Touristen viel billiger dahinauffahren können, so werden eben Tausende und Abertausende mehr dort hinauffahren, und Sie werden nach kurzer Zeit sehen, daß vielleicht noch eine reine Mehreinnahme kommen wird, wenn Sie diesen unglücklichen Zuschlag fallen lassen.

Nun sagt der Herr Kollege Fehrenbach: Schließlich wäre es zu empfehlen, daß einmal die Karlsruher 20 Jahre lang solche Zuschläge bezahlen. Ich möchte nur einmal bitten: auf welcher Strecke denn, Herr Kollege? Nach Graben-Neudorf vielleicht? Wo haben wir denn Lokalverkehr? Oder nach Durlach? Oder wo wollen Sie uns belasten? Einmal haben wir den bescheidenen Versuch gemacht, einen Lokalverkehr nach Baden-Baden zu bekommen, und da hat die Großh. Regierung in dem Erlaß, den sie uns in der Budgetkommission vorgelesen hat, den Rat gegeben: unser Hardtwald sei so schön, daß eine Verstärkung des Sonntagsverkehrs nach Baden für Karlsruhe im Gegensatz zu Mannheim-Heidelberg absolut kein Bedürfnis sei. Ich habe nie gehört, daß ich von Seiten des Herrn Kollegen Fehrenbach Unterstützung gefunden hätte, um den Karlsruhern in ihrem gerechten Bestreben, auch in die Berge, auch in die Schönheiten des Schwarzwaldes zu kommen, zum Erfolg zu verhelfen, und ich muß mich deshalb ungemein wundern, daß nun von Seite des Herrn Kollegen Fehrenbach, im Vergleich zu seiner sonstigen Haltung in der Eisenbahnpolitik im ganzen und in bezug auf den Karlsruher Lokalverkehr, so ungeheure Anstrengungen gemacht werden, um aus dem Himmelreich des Bahnverkehrs um Freiburg herum dem Freiburger Publikum den Sprung ins Höllenthal des Fernverkehrs zu erschließen. Ich meine Sie müßten doch dem Freiburger Publikum sagen: die Großh. Regierung und wir in der Kammer stehen eben auf dem Standpunkt, daß das Publikum sich im Himmelreich des Nahverkehrs ungemein wohl fühlen soll; die Leute sollen eben nicht aus dem Himmelreich ins Höllenthal gehen. Das müßte ja eine Politik sein, die Ihnen auch sonst ganz angenehm wäre (Heiterkeit), so inkonsequent und unlogisch, wo man sie auch nur ansah, daß ich mich gar nicht wundere, daß Sie 20 Jahre gebraucht haben, um nun endlich an diesen Zuschlägen rütteln zu können, und es wird weitere 20 Jahre dauern, bis Sie die Zuschläge endlich beseitigt haben werden, wenn Sie nicht eben diese unlogische Stellungnahme zur ganzen Eisenbahnpolitik des Landes einer gründlichen Aenderung unterziehen.

Abg. Dr. Zehner (Zentr.): Ich möchte doch die Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, ohne die Tatsache

festzustellen, daß diejenigen Herren, die sich heute mit so großem Eifer gegen diese Zuschläge auf der Zahnradstrecke der Höllentalbahn wenden und die mit einem so großen Nachdruck die Einheitlichkeit des ganzen Bahnnetzes vertreten, daß die gleichen Herren nicht den geringsten Anstoß daran nehmen, wie wir das ja wiederholt gehört haben, auf der andern Seite für Begünstigungen, für billigere Fahrpreise, für exzeptionelle Fahrpreise einzutreten, wenn es sich darum handelt, einen Verkehr von den großen Städten hinaus anzustreben. Ich glaube, die beiden Tatsachen stehen miteinander in Widerspruch (Widerspruch). Wenn man davon ausgeht, daß das alles einheitlich behandelt werden muß, dann sehe ich nicht ein, warum man die Einwohner der großen Städte billiger hinaus auf das Land fahren lassen kann, als man die Einwohner des platten Landes fahren läßt. Ich bin mit der gleichmäßigen Behandlung durchaus einverstanden. Aber sie muß dann auch konsequent und nicht in der Weise durchgeführt werden, wie es der Herr Fröhlich und der Herr Kolb neulich z. B. für einen Verkehr von Karlsruhe nach Baden zu einem verbilligten Tarif angestrebt haben. Diese Tatsache habe ich bei der Gelegenheit konstatieren wollen.

Abg. Dr. Vinz (natl.): Wenn wir den Spuren der Herren Abg. Kolb und Fröhlich nun weiter folgen wollten, so könnten wir wieder in die schönste allgemeine Debatte hineingeraten und die schwierigsten prinzipiellen Eisenbahnfragen behandeln. Wenn ich mich aber nicht täusche, haben wir über alle diese Dinge schon gesprochen (Heiterkeit). Gleichwohl haben nun die Herren wiederum gegen die Mitglieder dieses Hauses, die in prinzipiellen Fragen anderer Ansicht sind als sie, die schwersten Vorwürfe erhoben. Ich enthalte mich weiterer Ausführungen, um diese Vorwürfe, die wiederholt schon entkräftet worden sind, nun lediglich deshalb nochmals zu entkräften, weil sie vielleicht zum zehnten Male erhoben werden. Schon bei der Geschäftslage unseres Hauses unterlasse ich das.

Ich habe geglaubt, ebenso meine Freunde, die sich deshalb Beschränkung in der Debatte auferlegt haben, daß wir mit einer kurzen energisch gehaltenen — nach der Art des Herrn Abg. Fehrenbach — Unterstützung des Kommissionsantrags sehr rasch mit dem Gegenstand zum Abschluß gelangen. Die Budgetkommission war ja einmütig, das Hohe Haus ist es ebenfalls, die Erste Kammer hat bereits den Wunsch der Petenten unterstützt. Da hieße es doch Eulen nach Athen tragen, wenn man hier noch weiterhin mit grobem Geschütz aufahren wollte. Ich bin der unmaßgeblichen Meinung, daß, wenn man in solchen Dingen immer wieder die prinzipiellen Gegensätze, wie dies die Herren Kolb und Fröhlich getan haben, hereinzieht, die Sache selbst darunter nur leiden kann. Ich beschränke mich darauf, der guten Begründung der Petition beizutreten; wir erwarten, daß sie Erfolg hat. Ich hoffe, daß die Großh. Regierung dem Antrag der Kommission entsprechen wird, ein Antrag, der meiner Ansicht nach vollständig begründet ist; wir werden hoffentlich auf einem künftigen Landtag nicht nochmals über diese Sache zu debattieren haben.

Abg. Kolb (Soz.): Ich möchte dem Herrn Abg. Zehner nur bemerken, daß wir uns nicht in Widersprüchen bewegen. In Widersprüchen bewegt sich keine Partei. Wenn Sie unsere Konsequenzen anerkennen, dann fallen alle diese Dinge von selbst weg, dann bekommen wir eine ganz andere Eisenbahnpolitik. Uebrigens, wenn wir einen billigen Tarif für den Nahverkehr haben, so kommt derselbe nicht bloß den Leuten zugut, die von der Stadt nach dem Land fahren, sondern auch denjenigen, die vom Land nach der Stadt fahren.

Dem Herrn Abg. Binz möchte ich bemerken, daß es eine eigenartige Auffassung ist, wenn er sagt, unsere Reden hätten dazu beitragen können, daß unserem Antrag nicht entsprochen würde. Erst hat doch die Regierung gesprochen, wir erst hinterher. Zweitens muß ich es für eine eigenartig naive Auffassung halten, wenn die Herren glauben, daß die Regierung die Wünsche der Petenten schon im nächsten Landtag erfüllen wird, nachdem sie eine solche Erklärung abgegeben hat. Die Regierung denkt gar nicht daran, solange Sie die Konsequenzen nicht ziehen und sagen, wenn du nicht willst, so werden wir unter Umständen andere Saiten aufziehen (Abg. Binz: Was für Saiten? Budgetverweigerung?). Was für Saiten? Wenn Sie einmal das Budget verweigern würden, dann würde sich die Regierung auch überlegen, ob sie nicht andere Wege einschlagen sollte. Wenn man früher eine solche Stellung eingenommen hätte, wie Sie sie einnehmen, dann hätten wir heute noch den Absolutismus, man hätte kein Wahlrecht. Wenn wir uns so verhielten, wie sollte man denn dazu kommen, daß die Volkswünsche beachtet werden? Dann gäben wir ja alles preis, dann kann die Regierung machen, was sie will. Wir haben die prinzipiellen Fragen aufgeworfen, um an einem drastischen Beispiel zu zeigen, wo die Ursache aller Uebelstände auf dem Gebiete der Eisenbahnen zu suchen ist. Glauben Sie denn, wenn wir eine Resolution annehmen, die Regierung werde dann das entsprechende tun? Man muß zeigen, was gemacht werden muß, wenn man erreichen will, daß diese Wünsche erfüllt werden.

Betriebsdirektor Engler: Es sind von verschiedenen Rednern betriebstechnische Vorschläge gemacht worden, die ich nicht ganz un widersprochen lassen kann. Es sind auch verschiedene Klagen erhoben worden, die auch nicht unerwidert bleiben sollen.

Der Herr Abgeordnete Duffner hat gesagt, es seien auf der Höllentalbahn unnötigerweise Versuche für Zwecke anderer Bahnstrecken unternommen worden, die man wohl zweckmäßiger auf anderen Bahnen hätte vornehmen können. Dadurch seien die Ausgaben für die Höllentalbahn ungebührlich erhöht worden. Ich kann versichern, daß derartige Versuche, die nicht speziell für Zwecke der Höllentalbahn in Betracht kamen, auch nicht auf der Höllentalbahn, sondern anderswo gemacht worden sind. Es ist auch klar, daß die Höllentalbahn, die ganz eigenartige Verhältnisse bietet, nicht zur Vornahme von Versuchen geeignet ist, die anderswo als auf der Höllentalbahn selbst verwertet werden sollten.

Er hat dann gesagt, man könnte vielleicht die Bahnstange ganz weglassen und lediglich mit Adhäsionslokomotiven fahren. Ja, unmöglich ist das nicht, aber sehr unzweckmäßig und der Erfolg wäre, daß die Betriebskosten ganz ungeheuer erhöht würden. Man müßte dann mit drei oder vier Lokomotiven die kleinen Züge fahren, die wir jetzt mit zwei Lokomotiven fahren. Das kann man alles machen, es wäre aber, wie gesagt, sehr unzweckmäßig.

Es ist dann von dem Herrn Abg. Fröhlich vorgebracht worden, man solle, wenn man mit zwei oder drei Lokomotiven nicht weiter kommt, doch deren vier oder mehr nehmen. Ja, das ist rasch gesagt, aber ob ein solches Vorgehen verantwortet werden kann, ist eine andere Frage. Wenn mit zwei Lokomotiven gefahren wird, ist schon ganz erheblich mehr Vorsicht nötig, als wenn nur mit einer gefahren wird, und je mehr Lokomotiven am gleichen Zuge sich befinden, um so kritischer gestaltet sich die Sache. Deswegen haben wir zunächst eingehende Versuche gemacht mit drei Lokomotiven. Die Vorgänge gleicher Art bei anderen Bahnen sind wenig zahlreich, wir waren deshalb darauf angewiesen, selbst durch Versuche festzustellen, ob wir für diese Art des Betriebs die Verantwortung

tragen können oder nicht. Wir glauben sie nun tragen zu können und werden wahrscheinlich schon in nächster Zeit entsprechend vorgehen können.

Es ist von anderer Seite behauptet worden, die Zahnradlokomotive würde nur noch als Nachschub verwendet, um zu beweisen, daß auf der steilen Strecke die Betriebskosten nicht besonders hoch sein können, weil ja auch auf vielen anderen Strecken Nachschublokomotiven nötig seien. Das ist ja teilweise richtig, aber nicht darin liegen eben die höheren Kosten der Zahnstangenstrecke begründet, daß wir überhaupt Nachschub brauchen, sondern darin, daß mit diesem Nachschub verhältnismäßig sehr wenig geleistet werden kann. Ich will erläutern nur erwähnen, wenn wir mit der gleichen Geschwindigkeit auf dieser Zahnradstrecke, die 1:18 Steigung hat, hinauffahren wollten, wie auf einer horizontalen Bahn, daß wir dazu mehr als die zehnfache Kraft aufwenden müßten. Es ist auch gesagt worden, bei der Talfahrt gestalte sich die Fahrt umso günstiger, da könne man ja sehr billig fahren. Es geht leider nur viel zu leicht bergab, und die erwähnte große Billigkeit der Talfahrt tritt deshalb nicht ein, weil durch das nötige starke Bremsen die Radreifen, die Schienen und die Bahnstange in hohem Grade abgenützt werden. Also auch darin liegt kein Vorteil gegenüber anderen weniger stark geneigten Bahnstrecken, sondern ein Nachteil.

Das Schlußwort erhält der Berichterstatter

Abg. Fergt (Zentr.): Als Berichterstatter habe ich mich wohl darauf zu beschränken, festzustellen, daß die Stellung der Budgetkommission gegenüber dieser Petition auf allen Seiten des Hauses gebilligt und unterstützt wurde und daß auch die neuerlichen Ausführungen der Regierung diese Stellungnahme nicht zu erschüttern vermocht haben.

In bezug auf diese letzteren Ausführungen glaube ich vom Standpunkt der Budgetkommission wiederholen zu sollen, daß diese keinen Grund anerkennen kann, eine besondere tarifmäßige Belastung der Höllentalbahn deshalb aufrecht zu erhalten, weil auf einer kleinen Teilstrecke dieser Bahn etwas höhere Betriebskosten tatsächlich erwachsen. Es ist auch in der Budgetkommission darauf hingewiesen worden, daß diese Mehrkosten des Betriebs sich nach und nach mit der fortschreitenden Besserung der maschinellen Einrichtung vermindern, und ich glaube, daß man in dieser Richtung einen bedeutenden Schritt vorwärts tun würde, wenn man, was ich zu hoffen wage, in nicht zu ferner Zeit zum elektrischen Betrieb übergeht, wozu sich gerade diese Strecke hervorragend eignen wird. Der Hinweis auf die Gotthardbahn erscheint der Budgetkommission deshalb nicht zutreffend, weil sich auf der Gotthardbahn ein außergewöhnlich langer Tunnel befindet, der allerdings einen Zuschlag, wenn man überhaupt einen solchen anerkennen will, in erster Linie rechtfertigen würde, und es ist auch darauf hinzuweisen, daß die Gotthardbahn mit Subvention verschiedener Staaten gebaut worden ist und zwischen diesen wohl besondere Abmachungen getroffen worden sind, die aber in keiner Weise auf unsere internen badiischen Bahnverhältnisse übertragen werden können.

Wenn gesagt worden ist, daß ein großer Vorteil für die Stadt Freiburg gerade daraus erwachsen sei, daß man die Höllentalbahn zum Teil als Zahnradbahn erbaut hat, weil gerade hierdurch die Schönheiten des Höllentals für den Fremdenverkehr erschlossen werden, so glaube ich auch hier im Sinne der Budgetkommission widersprechen zu müssen. Denn auch wenn eine Ausführung der Seitentäler, eine längere Linie als Adhäsionsbahn gebaut worden wäre, hätte man doch an geeigneten Punkten das Höllenthal berühren können, je-

denfalls hätte man in Titisee ausmünden können, und ich glaube, daß bei einer so gestalteten Bahn gerade der Touristenverkehr nichts verloren, sondern eher noch gewonnen hätte; vielleicht wäre es gut gewesen, wenn man damals auf das etwas ungestüme Drängen der Stadt Freiburg nicht so rasch eingegangen wäre, sondern noch so lange zugewartet hätte, bis das Projekt einer Adhäsionsbahn in ähnlicher Weise wie die Schwarzwaldbahn vollzugsreif gewesen wäre. Dann wären die nachträglichen Klagen, die über die Führung der Höllethalbahn von Interessenten erhoben worden sind, wohl nicht vorgekommen.

Wenn gesagt wird, daß die Einnahmen, die aus den Zuschlägen erwachsen, der Allgemeinheit zustatten kommen, so muß doch auch berücksichtigt werden, daß ein großer Teil dieser Allgemeinheit an der Zahlung dieser Zuschläge beteiligt ist und es doch von diesem Gesichtspunkte aus nicht gerechtfertigt erscheint, die einen zugunsten der anderen zu belasten. Auf die besonderen Verhältnisse einzelner Strecken, wie Mannheim—Heidelberg, will ich nicht eingehen; ich sehe nicht ein, warum es nicht zulässig sein soll, auch Ermäßigungen eintreten zu lassen, wenn wie dort besonderer Anlaß dazu vorliegt. Daraus erwächst eine Belastung, die die Allgemeinheit trägt, nicht, da die dort eintretende Verkehrsvermehrung auch eine höhere Betriebseinnahme zur Folge hat; es ist etwas anderes, als wenn man auf einer einzelnen Strecke der Staatsbahn Erhöhungen eintreten läßt.

Auch die Unterstützung der Herren Kollegen Kolb und Fröhlich für diese Petition war selbstverständlich sehr willkommen; allein ganz deplaziert waren nach meiner Meinung ihre weiteren Bemerkungen bezüglich der allgemeinen Stellung der Kammer und der Budgetkommission gegenüber der von der Budgetkommission unterstützten Eisenbahn- und Tarifpolitik im allgemeinen. Der Herr Kollege Kolb meint: Da kommen Sie immer her und Klagen jahrelang immerfort und erreichen nichts dabei, die Regierung bleibt bei ihrem Standpunkt — und der Herr Kollege Fröhlich meint, die Regierung habe ja damit ganz recht. Ja, glauben denn die Herren Kollegen Kolb oder Fröhlich, daß, wenn wir nun verlangen würden, die Tarife müssen alsbald gesetzlich festgelegt werden — und das ist doch, glaube ich, der Hauptpunkt, den sie im Auge hatten —, daß die Regierung ohne weiteres darauf eingehen würde? Ich will hier nicht reden von den sachlichen Gründen, die die Budgetkommission und dieses Hohe Haus bei den allgemeinen Beratungen über diesen Gegenstand jeweils gegen die verlangte gesetzliche Tarifregelung geltend zu machen hatte und die mindestens ebenso wichtig sind, wie die Gründe, die die Herren für ihre Ansicht anführen; aber was würde eintreten? Die Herren Kollegen Kolb und Fröhlich würden dann wohl auch auf jedem Landtag Klagen: Jetzt verlangen und arbeiten wir schon so und so viele Jahre an dieser Sache u. immer ist noch nichts erreicht! Ich glaube, der Standpunkt der Budgetkommission ist richtiger, wenn sie sucht, die Großh. Regierung in diesem wie in vielen andern einzelnen Fällen davon zu überzeugen, daß unsere Stellungnahme besser begründet ist als diejenige der Regierung und ihr zu zeigen, daß es tatsächlich ein allgemeiner Wunsch ist, daß dieser Petition die gewünschte Folge gegeben wird. Wir dürfen erwarten, daß so das Ziel eher erreicht werden wird, als wenn man die Sache nur als Beispiel für die Notwendigkeit eines Wechsels in der allgemeinen Eisenbahnpolitik benutzt hätte. Und so bitte ich nochmals die Herren, dem Antrage der Budgetkommission einmütig zuzustimmen.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 2a der Tagesordnung erstattet Bericht

Abg. Fröhlich (freis.): Es handelt sich zunächst um eine Petition, die dem Hohen Hause zum ersten Mal vorliegt, inhaltlich deren eine Reihe Gemeinden des Deggenhauser Tals um Erstellung einer normalspurigen Seitenbahn von Mimmehausen über Deggenhausen nach Pfullendorf nachsuchen. In Verbindung mit dieser Petition habe ich zu berichten über eine Petition, welche denselben Zweck verfolgt, insofern eine Reihe von Gemeinden derselben Amtsbezirke den Ausbau der Bahnlinie von Mimmehausen nach Pfullendorf verlangt, jedoch nicht durch das Deggenhauser Tal, sondern über Friclingen, Schönach und Herdwangen.

Bezüglich der ersten Petition läßt Ihre Kommission Ihnen durch mich den Antrag auf empfehlende Ueberweisung unterbreiten, während die Großh. Regierung sich der Petition gegenüber zunächst vollständig ablehnend verhält. Bezüglich der zweiten Petition habe ich Uebergang zur Tagesordnung zu beantragen, da die Kommission der Ansicht ist, daß im Hinblick auf die Gesamtverhältnisse unseres Eisenbahnbaues es untunlich sei, zwei neue Verbindungen zwischen denselben Zielpunkten zugleich ernstlich ins Auge zu fassen und zur Ausführung zu empfehlen.

Beide Linien erstreben eine nach Ansicht Ihrer Kommission dringend notwendige direkte Verbindung zwischen dem Amtsbezirk Pfullendorf und dem Amtsbezirk Ueberlingen, dringend notwendig deshalb, weil nur auf diesem Wege die Bewohner dieser beiden Amtsbezirke nicht mehr wie bisher durch den ganzen Amtsbezirk Stockach hindurchfahren müssen, um miteinander in Verbindung kommen, obgleich sie doch auf der ganzen Linie ihrer Grenze dicht aneinanderstoßen. Zwischen Pfullendorf und dem Amtsbezirk Ueberlingen erhebt sich der sehr bedeutende Heiligenberg, welcher sehr steil in die fruchtbare Ebene des Salemer Tals abfällt. Die beiden Bahnlinien setzen sich zum Zweck, diesen Heiligenberg zum umgehen, die Deggenhauser Tallinie auf der Westseite, das konkurrierende Projekt auf der Ostseite.

Die Großh. Regierung hat, zwar nicht an Ort und Stelle, aber an der Hand der topographischen Karte, die näheren Berechnungen über die technische Ausführbarkeit und die Bauwürdigkeit der beiden Projekte der Kommission vorgelegt (die Redner im einzelnen verliest). Bezüglich der konkurrierenden Linie östlich des Heiligenberges ist zu bemerken, daß die Großh. Regierung hier drei verschiedene Führungen der Linie ihren Berechnungen zu Grunde gelegt hat und daß sie zu dem Schlusse kommt, daß alle diese drei Führungen, was Bauwürdigkeit und Ausführbarkeit betreffe, im wesentlichen große Verschiedenheiten nicht aufweisen, daß sie aber unbedingt, jede für sich betrachtet, an Ausführbarkeit wie an Rentabilität und Bauwürdigkeit der östlichen Linie, der Deggenhauser Tallinie nachstehen.

Die Gemeinden des Deggenhauser Tals betonen in ihrer Petition zunächst, daß sie dringend auf eine Verbesserung ihrer Verkehrsverhältnisse rechnen und zwar deshalb, weil heute schon ihr Bezirk leider zu den stärksten verschuldeten des Landes gehöre, obgleich das Deggenhauser Tal in der Deggenhauser Aach eine nie versiegende Wasserkraft von großer Stärke aufweise, daß aber diese Wasserkraft bis jetzt vollständig brach liege deshalb, weil eben mangels einer Bahnverbindung die Bevölkerung zur Entfaltung irgend welcher industriellen Tätigkeit keine Gelegenheit gehabt habe. Lediglich einige Sägemühlen sind im Betrieb, welche aber ebenso wie die übrige Bevölkerung unter den mangelhaften Verkehrsmitteln sehr zu leiden haben.

Die projektierte Bahn hat eine Länge von etwa dreißig Kilometer, wovon je die Hälfte auf die Amtsbezirke Ueberlingen und Pfullendorf entfällt, und sie berührt das Interessengebiet von etwa dreizehn Gemeinden, welche annähernd 7000 Einwohner aufweisen. Die Petenten verweisen darauf, daß sie einen großen Obstbau betreiben, daß in mittleren Obsthahren etwa 25000 bis 30000 Zentner Most- und Tafelobst schon heute zur Ausfuhr gelangen; daß an Getreide etwa 50000 Zentner ausgeführt werden und endlich an Holz pro Jahr 20000 Festmeter, wovon auf die Fürstlich Fürstenbergischen Waldungen etwa ein Drittel entfällt. Sie verweisen weiter auf die Ausfuhr von Schweinen, etwa 8000 Stück jährlich; auf die Mühlen und Sägewerke im Deggenhauser Tal, die ca. 300 Waggons jährlich heute schon zum Versand bringen. Sie verweisen weiter endlich bezüglich der Landwirtschaft darauf, daß heute schon die dreizehn Gemeinden pro Jahr an Kunstbänder 15000 Zentner, an Futtermitteln 10000 Zentner, an Baumaterialien mindestens 70000 Zentner mittels Fuhrwerken anzufahren haben und daß zur Bewältigung des Stückgutverkehrs im Deggenhauser Tal zwei Frachtfuhrleute pro Jahr etwa 4000 Frachtstücke zu befördern haben.

Ihre Kommission ist zu der Auffassung gelangt, daß die Erbauung einer direkten Verbindungsbahn von Pfullendorf nach Wimmernhausen grundsätzlich zu befürworten ist, sowie daß nach der Darstellung Großh. Regierung die durch das Deggenhauser Tal führende Linie unter jedem Gesichtspunkt als die zurzeit zugleich bauwürdigste erscheint. Hervorzuheben ist hierbei, daß auch die Stadt Konstanz sich diesem Projekt in besonderer Eingabe ausdrücklich angeschlossen hat. Da die Großh. Regierung selbst auf die Möglichkeit der Erbauung zunächst einer als Stichbahn herzustellenden Teilstrecke hinweist, und da weiter die bei Wimmernhausen beginnende und bei Deggenhausen endigende Teilstrecke der Deggenhauser Talbahn sich als den wiederum weitaus bauwürdigsten Teil dieser Linie überhaupt darstellt, so glaubt Ihre Kommission die sofortige Erstellung dieser Teilstrecke als besonders empfehlenswert hervorheben zu sollen.

Mit Rücksicht auf das in jener bisher verkehrsarmen Gegend bestehende dringende Bedürfnis nach besserer Bahnverbindung glaubt Ihre Kommission deshalb die Bitte der Petenten um Erstellung der Deggenhauser Talbahn angelegentlichst empfehlen und darauf hinweisen zu sollen, daß die erstrebte Linie insbesondere auch geeignet erscheine, in absehbarer Zukunft als Durchgangslinie über Pfullendorf hinaus nach Krauchenwies weitergeführt und damit ein wesentliches Glied in dem noch lange nicht ausgebauten Bahnnetz des Seckreises zu werden.

Es ist eine nicht genug hervorzuhebende Tatsache, daß die Erstellung der Bodenseegürtelbahn die von ihr berührte und erschlossene Gegend einen die gehegten Erwartungen übertroffenen Aufschwung des Verkehrs und der wirtschaftlichen Entwicklung gezeigt hat, und diese Erfahrung läßt es als wünschenswert erscheinen, daß der vollen Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse dieser Gegend auch weiterhin durch Ausbau des Bahnnetzes jeder ordentliche Vorschub geleistet werde.

Eine zweite Bahnverbindung von Wimmernhausen nach Pfullendorf glaubte Ihre Petition jedoch jetzt nicht befürworten zu können.

In diesem Sinne gelangte Ihre Kommission zu den eingangs erwähnten Anträgen.

In der Beratung erhalten das Wort:

Abg. **Weißhaupt** (Zentr.): Anlässlich der Beratung des Budgets über den Eisenbahnbetrieb und den Eisen-

bahnbau sind von allen Seiten aus dem ganzen Lande Wünsche dem Hohen Hause und der Regierung unterbreitet worden, und wenn ich damals dasselbe für den ersten Wahlkreis nicht getan habe, so wollte ich die großen Debatten nicht noch mehr in die Länge ziehen, weil mir ja anlässlich der Beratung dieser beiden Petitionen, die heute dem Hohen Hause unterbreitet sind, Gelegenheit geboten ist, über die mangelhaften Verkehrsverhältnisse in dem ersten Wahlkreis zu berichten. Die beiden Petitionen, die heute dem Hohen Hause zur Bearbeitung vorgelegt sind, stammen ausschließlich von Gemeinden aus meinem, dem ersten Wahlkreis, und fühle ich mich als Vertreter dieses Wahlkreises verpflichtet, namens der Petenten, der dortigen Bevölkerung, der Großh. Regierung für ihre rasche Behandlung und Untersuchung dieser Petition, ganz besonders aber dem Herrn Berichterstatter und der Kommission für Eisenbahnen und Straßen den wärmsten Dank der dortigen Bevölkerung auszusprechen. Ich möchte einige Worte noch zu dem sagen, was die Verhältnisse der petitionierenden Gemeinden jener Gegend anbelangt. Durch die Antwort der Großh. Regierung, die Einzeichnung zweier weiterer Linien, die die Großh. Regierung auf ihren beigelegten Karten gemacht hat, werde ich immer mehr befestigt in der Annahme, daß die Forderung aus dem ersten Wahlkreis wegen zweier Linienführungen eine sehr gerechte ist. Ich werde noch befestigt in dieser meiner Annahme, je näher ich der Residenz komme, wo auf jeder Station sich an die Hauptbahn eine Nebenbahn anschließt zur Hebung des Verkehrs und zur Erleichterung der Erwerbsverhältnisse für die dortige Bevölkerung. Wenn von seiten der Großh. Regierung gesagt ist, daß sich die Bahn schlecht rentieren würde, weil dort ausschließlich Landwirtschaft betrieben wird, so muß ich doch fragen, wo kann sich die Industrie entwickeln oder halten, wenn keine Verkehrswege vorhanden sind, oder wenn die Verbindungen so mangelhaft sind, daß man bis zu der nächsten Station, von jeder einzelnen petitionierenden Gemeinde eine Entfernung von 10 bis 20 Kilometer zurücklegen hat. Ich glaube, daß heute nicht nur die Industrie gute Verkehrsverhältnisse braucht, auch die Landwirtschaft hat gute und schnelle Verkehrsverhältnisse nötig, wenn sie wirklich intensiv und mit Erfolg und mit Rentabilität betrieben werden soll.

Es rentiert sich heutzutage nicht mehr, tagtäglich außer dem Betrieb noch ein Fuhrwerk auf der Straße zu haben, um alles das zu befördern, was man braucht zur richtigen Bewirtschaftung eines häuerlichen Betriebs, und was man an Produkten zu verkaufen hat. Wohl kaum ist eine andere Gegend in unserem Lande, die ertragreichere Bodenverhältnisse hat als gerade der erste Wahlkreis, in dem aber die Verkehrswege so schlecht ausgebaut sind, daß die Bevölkerung trotz dieser günstigen Bodenverhältnisse und trotz ihrer Sparsamkeit und ihres Fleißes in ihren materiellen Verhältnissen nicht vorwärts kommt, im Gegenteil, wie bereits der Herr Berichterstatter mitgeteilt hat, die Verschuldung eine ziemlich große ist.

Was nun die Behandlung der Bahnlinie Fridingen — Schönach — Herdwangen — Pfullendorf anbelangt, so muß ich sehr bedauern, daß die Großh. Regierung meint, wenn sich Fridingen dieser Petition nicht angeschlossen habe, es sei nicht notwendig, dort eine Bahnlinie zu erstellen. Ich habe mich in der Zwischenzeit erkundigt bei besseren und maßgebenden Leuten der Gemeinde Fridingen, und diese bedauern es sehr, wenn gerade aus diesem Anlaß die petitionierenden Gemeinden dadurch, daß Fridingen nicht der Petition sich angeschlossen hat, um Erfüllung ihrer Bahnwünsche kämen. Die Unterzeichnung dieser Petition ist vielleicht aus Fridingen von ein oder zwei Personen hintertrieben worden, so daß auf diese Weise der Großh. Re-

gierung, ich möchte sagen, eine Waffe in die Hand gegeben worden ist, um damit einen Ausweg zu finden, indem man sagt, es sei nicht notwendig und es werde nicht verlangt, daß ein Verkehrsweg dorthin geschaffen werde. Wenn ferner von Seiten der Großh. Regierung behauptet wird, nur Pfullendorf hätte den Nutzen von dem Bau dieser Bahn, so möchte ich sagen, daß Pfullendorf sich absolut nicht in die erste Reihe der Petenten stellte, um jeden Schein zu vermeiden, sondern es handelt sich hier um einen Wunsch aller Gemeinden, die eine bessere Fühlung und einen besseren Verkehr mit Pfullendorf haben wollen, weil es der Marktplatz und der Verkehrsplatz ist für die gesamte dortige Gegend.

Was die Deggenhausertalbahn anbelangt, die Ihre Kommission der Großh. Regierung empfehlend überwiesen hat, so muß ich sagen als Kenner der dortigen Gegend, es ist das eine sehr fruchtbare, sehr segensreiche Gegend, die ausgestattet ist mit einer großen Wasserkraft, was ja von Seiten des Herrn Berichterstatters schon erwähnt worden ist. Ganz besonders ist hervorzuheben, daß in jenem Tale, das sich von Salem herüberzieht bis über Deggenhausen nach Ursprung, ein sehr günstiger, großer und sorgfältig gepflegter Obstbau betrieben wird. In der Denkschrift ist verzeichnet, wie hoch sich jährlich der Verkauf an Obst von jenen Gemeinden beläuft, die in diesem Rayon liegen, wieviel sie von dem Gesamtertrag zu verkaufen haben, etwa 30—40 000 Zentner. Die dortigen Landwirte, die den Obstbau pflegen, haben aber durch den Transport des Obstes auf Leiterwagen während einer Zeit von drei oder vier Stunden einen großen Schaden. Das Obst wird dadurch minderwertig, es kann nicht mehr wie vorher als ein vollwertiges, schmackhaftes, gutes und haltbares Tafelobst verkauft werden, sondern es wird durch den Transport in der Haltbarkeit beeinträchtigt, und wenn man bedenkt, daß für jeden Doppelzentner, der als vollwertiges Tafelobst verkauft werden kann, zwei bis drei Mark mehr erlößt wird, so macht der Schaden für die dortige Bevölkerung viele Tausende aus, was nicht der Fall wäre, wenn sie bequeme und gute Verkehrswege, wenn sie eine Eisenbahn hätte.

Neben dem Getreidebau beschäftigt sich, wie in der Petition und der Denkschrift hervorgehoben ist, die dortige Bevölkerung bis nach Pfullendorf hervorragend mit Viehzucht, Schweinezucht und Schweinemast. Es ist hier auch in der Denkschrift angegeben, wieviel fette Schweine aus jener Gegend ausgeführt werden. Dazu kommt noch das gleiche Quantum, das in Pfullendorf verladen wird (auch in jener Gegend und namentlich in dem oberen Teil des Amtsbezirks Pfullendorf werden viele Schweine gezüchtet und gemästet). Es werden jährlich 8—10 000 Stück auf der Station Pfullendorf verladen. Die Viehzucht, die hauptsächlich in dem Bezirk Pfullendorf in ganz ausgedehntem Maße getrieben wird, ist ja weit über Badens Grenzen hinaus bekannt. Es hat sich erst in der letzten Zeit wieder auf der großen Ausstellung der deutschen Landwirtschaftsgesellschaft in Berlin gezeigt, daß der Bezirk Pfullendorf tatsächlich an der Spitze unserer oberbadijchen Viehzucht marschiert, ebenso auch im vorigen Jahre auf der Ausstellung der deutschen Landwirtschaftsgesellschaft in München, wo die Pfullendorfer Sammlung die Siegespalme davongetragen hat. Gerade die Viehzucht ist es, die bessere Verkehrswege bei uns erfordert. Es liegt auf der Hand, daß die Kommissionen, die aus ganz Deutschland, aus Ungarn, Oesterreich, Italien, Rußland zum Einkauf des Zuchtviehs kommen, diejenigen Orte vorzüglich besuchen, die direkt an den Eisenbahnstationen liegen; sie wollen nicht erst mit dem Fuhrwerk zwei, drei und vier Stunden weit fahren. Unter diesen Umständen leiden tatsächlich

viele Züchter, die abseits von einer Bahnstation liegen, wie es hier der Fall ist, in ihren Absatzverhältnissen sehr Not.

In der Mitte dieser Strecke, von dem Ort Ursprung ab, der auf dieser Karte eingezeichnet ist, liegt die Zuchtstation und Jungviehweide Lichtenegg und Mariahof. Sie wird jedes Jahr von vielen Hunderten von Besuchern aus dem In- und Auslande besucht. Hauptsächlich kommen landwirtschaftliche Vereine; sie machen Exkursionsreisen dorthin. In der nächsten Nähe dieser vielbesuchten Anstalt ist einer der schönsten Aussichtspunkte des badischen Oberlandes, der Höchsten, der vielleicht manchem der Herren bekannt ist, von dem aus man das ganze Alpenpanorama vor sich liegen hat, den Bodensee, das Salemer Tal, das Schuffental, auf der linken Seite das Donautal, in dem man bei hellem Wetter bis Ulm sehen kann. Das sind alles Anziehungspunkte, die einerseits den Verkehr der Bahn verstärken helfen, andererseits mit Einführung des Verkehrs die wirtschaftlichen Verhältnisse der dortigen Bevölkerung in weitem Maße heben werden.

Vom Orte Ursprung aus führt auch der Weg zu den großen Ortschaften Winterfulgen, Immensee, Kuschweiler usw., hauptsächlich nach Heiligenberg. Ich bin überzeugt, daß Heiligenberg sofort, wenn die Bahnlinie dort vorbeigeführt wird, einen Automobilverkehr von der Station Ursprung aus einführt, was heute von Leustetten und Fridingen aus wegen der starken Steigungsverhältnisse auf der kurzen Strecke nicht möglich ist. Die Frachtkosten von Leustetten und Fridingen aus sind bereits dieselben wie von Pfullendorf. Daß für Heiligenberg die Führung einer Bahnlinie von Pfullendorf nach Wimmernhausen von großer Bedeutung wäre, läßt sich in gar feiner Weise in Abrede stellen. Wenn Sie heute, nachdem die Linie Wimmernhausen—Fridingen erstellt ist, nach Heiligenberg kommen, so finden Sie im Sonntag fast keinen Platz mehr. Täglich machen Schulen und Vereine dorthin Ausflüge. Alle diese Umstände würden dazu beitragen, um die Rentabilität einer Bahn auch auf dieser Seite zu fördern. Wenn die Linie Pfullendorf—Krauchenwies und Deggenhausen gebaut würde, würde der Besuch von Hohenzollern und Württemberg ein viel stärkerer werden, denn jeden Tag sieht man Automobile und Fuhrwerke von und nach Heiligenberg kommen.

Die Abfuhrverhältnisse für Holz sind ebenfalls sehr schlechte, trotzdem der Holzreichtum in jener Gegend ein ganz gewaltiger ist. In der Petition ist angegeben, daß der Holzabsatz jährlich 20—30 000 Festmeter beträgt. Das ist, glaube ich, viel zu nieder gegriffen. Ich habe schon anlässlich des Straßenbaubudgets ausgeführt, daß nach einem Auszug der Oberförsterei Pfullendorf einzig aus den der Bezirksforsterei Pfullendorf unterstellten Waldungen 40 000 Festmeter pro Jahr in dieser Richtung ausgeführt worden sind. Es hat sich das damals auf die Straße Denklingen—Pfullendorf bezogen, worauf aber nicht nur genannte Holzfuhrwerke, sondern auch solche mit Baumaterialien, insgesamt tagtäglich nach Angabe des Straßenwärters 300 Lastfuhrwerke verkehren. Auch in dieser Richtung würde unsere Gegend durch Erstellung einer Bahnlinie große Erleichterung erfahren, denn die Bahn würde diesen Verkehr aufnehmen, und es ist deshalb an einer besseren Rentabilität als der, die von der Großh. Generaldirektion ausgerechnet worden ist, nicht zu zweifeln.

Zu der Einwohnerzahl, die von Seiten der Großh. Regierung eimberechnet worden ist, ist unbedingt auch die Einwohnerzahl der Stadt Pfullendorf hinzuzuzählen, die hier vollständig ausgeschlossen ist. Es ist ferner zu berücksichtigen, daß die industriellen Verhältnisse von Pfullendorf nicht ohne Einwirkung auf die Rentabilität der neu

zu erstellenden Linie sein dürften. Es sind große Sägewerke und große Ziegeleien dort.

Ferner dürften die großen Marktverhältnisse in Pfullendorf nicht ohne Einwirkung sein, die nirgends sonst im badischen Oberland vorhanden sind. Nach dem statistischen Jahrbuch hatte der dortige Fruchtmarkt im Jahre 1904 eine Frequenz von 28 000 Doppelzentner. Der Rindvieh- und Pferdemarkt war mit 6964 Stück besetzt. Dazu kommt noch, daß jede Woche Zuchtvieh und Schlachtvieh, einige Waggons, verschickt werden. Dazu kommen ferner die 8—10 000 Schlachtschweine, die in Pfullendorf regelmäßig verladen werden, die auch nach und von jener Richtung befördert werden.

Dies alles würde dazu beitragen, die Rentabilität zu steigern.

Mit der Bau- und Kostenberechnung der Großh. Regierung kann ich mich nicht ganz einverstanden erklären, umso weniger, als die Geländepreise dort ja ziemlich niedrige sind und weil das Gelände zum Bau einer Eisenbahn sehr geeignet ist. Es brauchen keine Tunnel gebaut werden. Die ganze Lage ist ziemlich gleich ansteigend. Ich glaube, daß man nirgends um einen so billigen Preis eine Bahn erstellen kann, wie gerade dort.

Es ist ferner zu erwarten, daß von Seiten der Gemeinden ihr möglichstes geboten wird; ganz besonders wäre es wünschenswert, wenn von Seiten der Standesherrschaft Salem und von Seiten der Standesherrschaft Heiligenberg, auch von den Spitalverwaltungen Pfullendorf und Ueberlingen (woran ich nicht zweifle), die sehr großen Waldkomplex und daher auch den größten Nutzen von einer Bahn haben, der Grund und Boden womöglich unentgeltlich zur Verfügung gestellt würde. Dies würde dazu beitragen, den Bau möglichst billig zu machen und zugleich eine bessere Rentabilität zu erzielen.

Auch wenn dies nicht der Fall wäre, so glaube ich, wäre die Großh. Regierung im volkswirtschaftlichen Interesse verpflichtet, hier bessere Verkehrswege einzuführen. Ich habe damals schon bei Beratung der Petition Uhl-lingen—Weersburg darauf hingewiesen, diese kleinen Städte besser zu verbinden, ihnen einen besseren Verkehrsweg zu schaffen, wenn sie steuerfräftig erhalten werden sollen. Es ist notwendig, daß das Hinterland für den Verkehr eröffnet wird, daß es mit den Städten Markdorf, Ueberlingen, Weersburg und Pfullendorf verbunden wird. Nicht umsonst wird sich auch die Stadtgemeinde Konstanz dieser Petition angeschlossen haben. Auch sie wird wissen, wie sie in letzter Zeit, seit die Verkehrsverhältnisse nach Württemberg bessere geworden sind, in ihren Interessen gleich den Genannten geschädigt worden ist. Wenn dieses Projekt nicht bald zur Ausführung kommt, dann dürfen Sie gewärtig sein, daß mit aller Kraft daran gearbeitet wird von Seiten der württembergischen Geschäftsleute in Ravensburg und Wilhelmsdorf, daß eine Bahn auf der württembergischen Seite erstellt wird. Auf diese Weise würde die Steuerkraft in unseren kleinen Städten sehr geschädigt werden, wenn die württembergischen Orte den gesamten Verkehr aus jenem guten Hinterlande an sich ziehen. Auf diese Weise gehen für das badische Land die besten Steuerkräfte verloren.

Es ist ferner in der Antwort der Großh. Regierung darauf hingewiesen, daß nur dann Aussicht vorhanden wäre, einen Durchgangsverkehr einzuführen, wenn die Linie von Pfullendorf nach Krauchenwies weitergeführt würde. Das wäre nach der Ansicht der Bewohner dieser Gegend von größtem Vorteil, weil man den ganzen Verkehr von Hohenzollern und Württemberg herbeiziehen würde. Man würde dadurch einen vorzüglichen Durchgangsverkehr von Hohenzollern und Württemberg in die Bodenseegegend bekommen. In der Richtung Pfullendorf—Krauchenwies befindet sich auch eine sehr großes Zellulosewerk, das heute

schon einen Versand und Empfang von ungefähr 500 Waggons Rohstoffen und Kohlen hat; dazu kommt das viele Holz, das hauptsächlich aus dieser Gegend bezogen wird, ungefähr 20—22 000 Festmeter pro Jahr. Ich bin von dem Besitzer dieses Werkes beauftragt, zu erklären, daß er einen ganz namhaften Zuschuß zum Bau dieser Bahn leisten würde, wenn sofort dazu geschritten würde.

Es bestehen also gute Aussichten und bei einer gründlichen Untersuchung des Terrains wird die Großh. Regierung jedenfalls zu einer ganz anderen Rechnung kommen, als dies jetzt der Fall ist. Es ist daran nicht zu zweifeln, wenn man die Verhältnisse dort gründlich kennt, daß dort eine rentable Bahn erstellt werden kann. Ich möchte daher die Regierung bitten, recht bald eine gründliche Untersuchung vorzunehmen und dem nächsten Landtag, wenn irgend möglich, eine Vorlage zu machen.

Die Mitglieder des Hohen Hauses möchte ich aber bitten, einstimmig dem Beschluß der Kommission zuzustimmen, die Petition der Gemeinden des Deggenhauser Tals um Erstellung einer normalspurigen Nebenbahn Mimmehausen über Deggenhausen nach Pfullendorf der Regierung empfehlend zu überweisen.

Ministerialdirektor Schulz: Der Herr Abg. Weißhaupt hat aus der Antwort, die die Regierung gegeben hat, verschiedene nicht ganz zutreffende Schlüsse gezogen. Was er bezüglich der Bedeutung, die die Regierung einer Befürwortung des Baues der Linie von Seiten der Gemeinden Frickingen und Pfullendorf beilegt, gemeint hat, war unrichtig. Es war lediglich darauf hingewiesen, daß eine solche Unterstützung bei Frickingen ausgeblieben ist und daß von Pfullendorf eine Unterstützung aller drei Petitionen eingetreten ist. Nach solchen untergeordneten Gesichtspunkten könnte die Frage, ob eine Bahn zu bauen ist oder nicht, keinesfalls beurteilt werden. Ich will nur darauf hinweisen, daß der Herr Berichterstatter auf den Umstand, daß für die Deggenhauser Bahn wiederum Konstanz eingetreten ist, hingewiesen hat, ohne daß er damit jedenfalls diesem Umstand an sich eine entscheidende Bedeutung beilegen wollte. Das sind mehr begleitende Momente, die für die allgemeine Frage nicht ausschlaggebend sind.

Herr Abg. Weißhaupt meint ferner, es sei eine bessere Rentabilität zu erwarten, als die, welche die Regierung berechnet habe. Eine Rentabilitäts-Berechnung haben wir überhaupt nicht aufgemacht. Wir haben nur bezüglich der Betriebskosten bestimmte Angaben gemacht. Es ist aber ausdrücklich in der Erwiderung der Regierung hervorgehoben, daß es bei der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit unmöglich gewesen sei, zuverlässige Erhebungen über die Verhältnisse zu machen. Es ist lediglich zum Vergleich darauf hingewiesen, daß bei einer vorzugsweise landwirtschaftlichen Bahn (Nedarbischofsheim—Häfenhardt) ähnliche Verhältnisse vorliegen, und welche Einnahme hier auf den Kilometer fällt. Die Meinung ist allerdings, soweit wir die Verhältnisse im Augenblick zu übersehen vermögen, die, daß bei der Deggenhauser Bahn die Einnahme sich nicht günstiger stellen würde, als bei der Nedarbischofsheimer. Ich gebe zu, daß, wenn man der Frage einmal näher tritt, die Verhältnisse noch eingehend geprüft werden müssen. Sie werden aber zugeben müssen, daß uns das in der Zeit von ein par Wochen, die uns zur Verfügung stand, nicht möglich war, da wir anfangs Mai zwischen 10—20 Petitionen zur Behandlung bekamen.

Herr Abg. Frähauf hatte in seinen einleitenden Darlegungen bemerkt, die Regierung verhalte sich den Petitionen gegenüber durchaus ablehnend. Ich glaube, daß schon die Erwiderung der Regierung, die er ja in

seinem Berichte wiedergegeben hat, zeigt, daß das nicht zutrifft. Die Regierung verhält sich durchaus nicht absolut ablehnend, sie nimmt nur eine zuwartende Stellung ein, und zwar deshalb, weil eben zahlreiche Wünsche vorliegen, deren Erfüllung entweder schon zugesagt ist, wie z. B. auf die Dwinger, auf die Meersburger Linie usw., oder die schon beschlossen sind und die einen weiteren Aufwand in der nächsten Budgetperiode erfordern, so daß es nicht möglich und auch nicht zweckmäßig war, hier zu erklären, auch eine dieser Linien würde in der nächsten Zeit in Angriff genommen werden. Die Kammer selbst hat sich in der bekannten Resolution auf den Standpunkt gestellt, es sollen 5 Millionen in der Budgetperiode verwendet werden. Daß man damit nicht sämtliche Bahnwünsche in den nächsten Budgetperioden erfüllen kann, die man an sich für begründet hält, das bedarf keines weiteren Nachweises.

Was die Wahl der Linie anbelangt, so ist der Schluß, den die Eisenbahnkommission gezogen hat, zutreffend; auch wir stehen auf dem Standpunkt, daß von allen den nachgesuchten Linien zweifellos die Deggenhauser Linie diejenige ist, welche in erster Linie in Betracht kommen kann. Sie ist es, weil sie die größte Bevölkerungsziffer enthält, sie ist es aber auch, weil sie die abgelegene Gegend erschließt. Die Leute im Deggenhauser Tal haben zweifellos den weitaus größten Weg bis zur nächsten Station zurückzulegen; sie haben einen größeren Weg als die Interessenten der anderen Linien, die vorgeführt worden sind. Wenn Ihre Kommission einer von der Regierung gegebenen Andeutung gemäß selbst zu der Meinung kommt, es würde sich bei der Ausführung der Deggenhauser Linie zunächst nur um eine Stichbahn handeln können, und es würde diese Stichbahn von Salem auszugehen haben, so wollte die Regierung gerade auch in dieser Richtung noch keinerlei Stellung einnehmen; denn es sind dazu die Verhältnisse noch zu wenig geklärt, als daß gesagt werden könnte, ob der Anschluß einer Stichbahn in Pfullendorf oder in Salem zu erfolgen habe. Ich darf darauf hinweisen, daß im anderen Hause vom dem Berichterstatter, dem die Verhältnisse jener Gegend persönlich bekannt sind, der Anschluß in Pfullendorf als der richtigere empfohlen worden ist.

Ich kann meine Ausführungen dahin zusammenfassen: Auch die Regierung nimmt gegenüber der Petition um Erbauung der Deggenhauser Bahn an sich eine wohlwollende Haltung ein; sie hält es aber nicht für möglich, in der nächsten Zeit schon an die Ausführung dieser Bahn heranzutreten, angesichts der vorliegenden weiteren Wünsche, deren Erfüllung bereits zugesagt ist, oder noch in Aussicht genommen werden muß. Wir werden übrigens die Verhältnisse bis zum nächsten Landtag einer weiteren Klärung unterziehen, so daß wir dann späterhin zu der Frage, ob die Bahn erbaut werden soll oder nicht, eine bestimmtere Stellung werden einnehmen können, als das heute möglich ist.

Abg. Benedey (Dem.): Wie Sie aus dem Vortrage des Herrn Berichterstatters und den Ausführungen des Herrn Regierungskommissärs gehört haben, hat auch die Stadt Konstanz die Petition um Führung der Bahn durch das Deggenhauser Tal nach Pfullendorf unterstützt. Was die Verhältnisse der von der Bahn unmittelbar berührten Gegend anlangt, so kann ich mich vollständig auf das beziehen, was der Herr Kollege Weißhaupt in eingehenden und durchaus zutreffenden Ausführungen dargelegt hat und was auch von der Regierung vollständig anerkannt worden ist. Es handelt sich in der Tat darum, ein fruchtbares, schönes, vom Verkehr bisher

noch weit abgelegenes Tal zu erschließen; es werden sich nur wenig Terrainschwierigkeiten bieten, und die Linie wird sich in jeder Beziehung vor anderen Linien, die in Betracht kommen, empfehlen.

Ich interessiere mich für die Sache in erster Linie als Vertreter der Stadt Konstanz und ich kann auch hier nur dem beistimmen, was der Herr Kollege Weißhaupt sagte, als er warnte, den Verkehr sich nach Württemberg hinüberziehen zu lassen. Wenn, bevor diese Linie hier ausgeführt wird, eine Verbindung von Markdorf nach Ravensburg zur Ausführung käme, für die in jener Gegend in Württemberg eine sehr lebhaft propaganda gemacht wird, so würde der ganze Verkehr aus jenem Hinterland sich unwiederbringlich nach Württemberg hinüberziehen. Die Stadt Ravensburg ist eine recht aufblühende und unternehmende Stadt, die Schwaben sind überhaupt rührige, energische und tüchtige Geschäftsleute und nicht zu verachtende Konkurrenten in wirtschaftlichem Kampfe. Es wäre also ein sehr großer Schaden, wenn durch frühere Ausführung einer Bahn dort hinüber eine derartige Ablenkung nach Württemberg zu Stande käme, bevor die hier angestrebte Linie durch das Deggenhauser Tal gelegt und der Verkehr auf diese Weise für Baden festgehalten wäre. Konstanz hat auch sonst selbstverständlich ein offensichtliches Interesse daran, daß jene Gegend nördlich vom Bodenseeufer tunlichst dem Verkehr erschlossen wird; es ist das jetzt das Hinterland der Stadt Konstanz, denn ihr natürliches Hinterland nach Süden ist durch die Grenze abgeperrt, und sie muß jede Gelegenheit ergreifen, eine bessere Verbindung nach Norden zu gewinnen. Wenn diese Verbindung durch das Deggenhauser Tal bis Pfullendorf durchgeführt wird, so wird ein großer Teil des Verkehrs sich leichter nach dem See und nach Konstanz zu lenken, und zwar des Güter- und Personenverkehrs; die Gegend gehört auch zum Gerichtsprengel Konstanz, die Leute haben öfters beim Landgericht in Konstanz, wie überhaupt bei den Behörden dort zu tun, und deshalb besteht vom Gesichtspunkte der Stadt Konstanz aus ein lebhaftes Interesse, daß die Verbindung hier möglichst erleichtert wird, umso mehr als bekanntlich die Bahnverbindung nach jener Gegend, speziell nach Pfullendorf, überhaupt eine sehr schlechte und außerordentlich umständliche ist. Man muß mehrfach umsteigen, man bleibt stundenlang unterwegs in Radolfzell oder Schwackenreuth, und es ist eine halbe Tagereise, bis man von Konstanz dorthin gelangt. Besonders seit dem Wegfallen des besten Zuges, der morgens um 1/8 Uhr in Konstanz abging, ist der Verkehr nach diesem Landesteil außerordentlich erschwert, und ich möchte also nochmals speziell im Interesse der Stadt Konstanz die Petition der Bewohner des Deggenhauser Tals ebenfalls den Herren angelegentlich empfehlen. Ich bitte Sie, dem Antrag der Kommission zuzustimmen, und ich möchte der Erwartung Ausdruck geben, daß die Großregierung diesem Antrag recht bald Folge gibt und zur Ausführung dieser Bahn schreitet.

Abg. Weißhaupt (Zentr.): Ich möchte nur noch ein Wort zufügen. Ich kann auch jetzt noch nicht die Antwort der Großregierung bezüglich Frickingen anders auffassen, als wie ich sie erstmals verstanden habe. Was die Linienführung Markdorf—Ravensburg anlangt, die soeben der Herr Kollege Benedey erwähnt hat, so besteht nicht nur die Aussicht, daß Württemberg diese Linie auszuführen beabsichtigt, sondern von Ravensburg direkt der badischen Grenze entlang über Wilhelmsdorf nach Mengen zu bauen beabsichtigt. Das wäre der größte Schaden für die beiden Bezirke Pfullendorf und Ueberlingen, weil alle unsere Orte an der Grenze ihren Verkehr nach Württemberg lenken würden.

Was der Herr Regierungsvertreter erwähnt hat, daß der Berichterstatter in der Ersten Kammer, Freiherr von Stöpingen, gesagt hat, wenn eine Stichbahn gebaut werden soll, so sollte sie von Pfullendorf nach Deggenhausen gebaut werden, so stehe ich auf dem Standpunkte des Herrn Berichterstatters der Ersten Kammer, aber ich glaube, wenn eine Rentabilität der Bahn erzielt werden soll, so ist die Frage nur in der Weise zu lösen, daß die Bahn sofort und vollständig durchgebaut wird.

Es dürfte dann bei dieser Gelegenheit vielleicht auch die Pfullendorfer Bahnhofsfrage geregelt werden, die ich hier nicht näher erwähnen möchte. Der Bahnhof befindet sich tatsächlich in einem recht traurigen Zustand. Vor einigen Jahren glaubten wir, daß wir endlich einmal diese alte Bretterbude, wenn ich mich so ausdrücken darf, loswerden würden, weil allgemein davon gesprochen wurde, der Platz im Stationsgebäude reichte nicht mehr aus, es müßte gebaut werden. Aber zum größten Erstaunen aller Reisenden und der Pfullendorfer selbst wurde ein Stück von ungefähr 8 oder 10 Meter darangelegt, mit Brettern verschalt und diesen neuen Brettern wurde kunstgerecht ein Anstrich gegeben, daß sie nicht zu unterscheiden waren von den unangestrichenen, die seit 33 Jahren ihres Dienstes bei Wind und Wetter gewaltet haben. Ich möchte die Großh. Regierung bitten, daß sie endlich einmal diesem Mißstande durch Neuherstellung eines Aufnahmegebäudes im Pfullendorfer Bahnhof Rechnung trägt.

Die Beratung wird geschlossen.

Das Schlusswort erhält der Berichterstatter

Abg. Fröhlich (Freis.): Als Berichterstatter kann ich auf Grund eigener Wahrnehmungen, da ich die Strecke mit dem Herrn Kollegen Weißhaupt zusammen besichtigt habe, dessen Angaben nur bestätigen. Auf jeden, der diese Strecke besichtigt, wird dieselbe einen vorzüglichen Eindruck machen, sowohl in bezug auf die leichte Ueberwindung von Terrainschwierigkeiten als auch in bezug auf die absolut dringende Notwendigkeit der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

Wenn ich geglaubt habe, aus der Antwort der Großh. Regierung die Schlussfolgerung ziehen zu sollen, daß dieselbe sich zunächst durchaus ablehnend verhält, so habe ich mich dabei auf den Schlusssatz der Antwort der Großh. Regierung gestützt, den ich hier doch noch einmal hervorheben will.

Die Großh. Regierung sagte: „Bei dem hiernach mit größter Wahrscheinlichkeit zu erwartenden erheblichen Ausfall sind wir zurzeit nicht in der Lage, einem der vorliegenden Bahnprojekte näherzutreten, zumal insoweit, als nicht die bereits in Aussicht genommenen neuen Bahnlinien in der Bodenseegegend gebaut und in Betrieb genommen sind, und sich deren Entwicklung übersehen läßt. Ob dann später vielleicht einmal dem Verkehrsbedürfnis der petitionierenden Gemeinden in der Weise entgegengekommen werden kann, daß die eine oder andere Linie als Stichbahn ausgeführt wird, muß bei der dermaligen Lage der Verhältnisse dahingestellt bleiben.“

Das ist wohl eine zunächst durchaus ablehnende Antwort gegenüber sämtlichen hier eingebrachten Bahnwünschen (Ez. von Marschall verneint). Wenn man alle diese Momente erst passieren lassen wird und sich noch an das 25 Millionenprojekt erinnert, so ist jedenfalls die derzeitig lebende Generation in jener Gegend von der Hoffnung, eine Bahn zu erblicken, ausgeschlossen. Ich möchte deshalb als Berichterstatter den Interessenten den Rat geben, die von mir wahrgenommene Entwicklung der Verkehrsverhältnisse entlang der Bodenseegürtelbahn

aufmerksam zu verfolgen. Wer jene Gegend von der Bodenseegürtelbahn gekannt hat, wie ich sie genau gekannt habe, und jetzt dahin kommt und sieht, wie Stationen, auf denen früher ein- und aussteigende Passagiere beinahe zu den Sehenswürdigkeiten zählten, während jetzt überall, auch auf den kleinsten Stationen, ein ganz lebhafter Verkehr auch an Werktagen sich abspielt, bekommt doch einen Begriff davon, welchen Segen der Ausbau der Bahn für jene Gegend bedeutet hat, und wenn ich Interessent in jener Gegend wäre, würde ich die Entwicklung der Steuerkraft entlang der Bodenseegürtelbahn statistisch verfolgen, zusammenstellen lassen, und so bald als möglich an der Hand dieser Statistik der Großh. Regierung den Beweis zu liefern versuchen, daß der Ausbau des Bahnnetzes in jener Gegend allerdings einer Notwendigkeit entspricht und daß auch der finanzielle Ausfall sehr viel leichter wird ertragen werden, wenn man sieht, daß die Mittel für eine durchaus der Entwicklung noch fähige Gegend verwandt werden.

Die Anträge der Budgetkommission werden einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 2b der Tagesordnung berichtet

Abg. Fröhlich (Freis.): Wie schon an den vorhergehenden, so haben sich die Petenten auch an den gegenwärtigen Landtag gewendet, diesmal mit der Bitte, der Hohen Regierung dringend zu empfehlen, daß die Vorarbeiten zu einer durch den Staat zu erbauenden normalspurigen Bahn St. Blasien—Rheintal sofort in Angriff genommen und so weit gefördert werden, daß der nächste Landtag sich mit der Sache befassen kann.

Aus der Begründung der Petition ist hervorzuheben: Die Amtsstadt St. Blasien ist zwischen vier, auf die Entfernung von 25—30 Kilometer an ihr vorbeiführenden Eisenbahnlinien gelegen, und hat die Bevölkerung jener Gegend, zumal bei dem schwierigen Terrain, ungeheure Frachtkosten aufzuwenden, sowohl um ihre Bedürfnisse anzufahren, als um ihre Produkte auf den Markt zu bringen. Die Notlage des Amtsbezirks St. Blasien wird am deutlichsten durch die Höhe der dort bezahlten Güterfracht einerseits und andererseits durch die Tatsache illustriert, daß trotz der Höhe dieser Frachten sogar die Frachtführer infolge ihrer eigenen stetig steigenden Produktionskosten (nämlich Mehrausgaben für Paser, Pferde und Löhne) das Frachtgeschäft als unrentabel betrachten und ebenfalls sehnlichst auf die Förderung des Bahnprojektes warten. Das ist eine in der Geschichte des Eisenbahnbaues doch wohl einzig dastehende Tatsache.

Die Frage der Schaffung einer Bahnverbindung erscheint demnach als eine brennende, mag es sich nun um die in den neunziger Jahren, vor Erstellung der Linie Kappel—Bonndorf, mehr im Vordergrund der Erörterung stehende Verbindung mit der Hölentalbahn oder um die jetzt von den Petenten erstrebte Verbindung mit dem Rheintal handeln. Schon auf dem Landtag 1902 wurde deshalb die Erbauung dieser Bahn von den Herren Blümmel und Birkenmayer zur Sprache gebracht, worauf in der Sitzung der Zweiten Kammer vom 9. Juli 1902 der Herr Staatsminister von Brauer erwiderte:

„Die Regierung stehe einem solchen Bahnbau durchaus nicht ablehnend gegenüber, aber die Frage, welcher Linie der Vorzug zu geben sei, müsse erst geprüft und erwogen werden.“

Zum Anschluß hieran reichten die Petenten beim Landtag 1903/04 eine Petition ein „um Erbauung einer normalspurigen Bahn St. Blasien—Rheintal durch den Staat“. Nach eingehender Beratung mit den Regierungs-

vertretern kam die damalige Kommission zu dem auch vom Plenum angenommenen Antrag, diese Petition unter besonderer wohlwollender Berücksichtigung des Wunsches der Interessenten, die Meinung der Großh. Regierung über das bauwürdigste Projekt kennen zu lernen, zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Auch die Hohe Erste Kammer gelangte in ihrer Sitzung vom 18. Juli 1904 zur Annahme eines in ähnlichem Sinne begründeten Antrags auf Ueberweisung der Petition zur Kenntnisnahme.

Die vom Herrn Geh. Rat Zittel als Vertreter der Großh. Regierung damals, sowie insbesondere auch in der Sitzung der Hohen Zweiten Kammer vom 1. Juli 1904 abgegebenen Erklärungen lassen deutlich erkennen, daß zwischen Regierung, Petenten und Landtag irgendwie erhebliche Meinungsverschiedenheiten darüber nicht bestehen, daß die Schaffung einer Bahnverbindung für St. Blasien als unumgängliche Notwendigkeit zu erachten ist; die Großh. Regierung „wollte nur zuerst noch Untersuchungen darüber anstellen, ob diese Verbindung zweckmäßig zuerst nach Titisee oder nach dem Reintal geschaffen werden sollte“. Nunmehr hat sich die Großh. Regierung dahin geäußert, daß die Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen für die Prüfung der verschiedenen bezüglich einer Eisenbahn nach St. Blasien in Betracht kommenden Lösungen Frist bis Mitte 1907 erhalten habe, so daß es also voraussichtlich möglich sein werde, den Ständekammern in der nächsten Session Mitteilung über das Ergebnis zu machen.

Es geht aus dieser Antwort hervor, daß die Großh. Regierung im wesentlichen der im Landtag vor zwei Jahren zum Ausdruck gebrachten Auffassung sich angeschlossen hat. Ihre Kommission ist aber weiter der Meinung, daß die von der Großh. Regierung erörterte Bahnverbindung St. Blasien nach dem Höllental die von den Petenten erstrebte Verbindung mit dem Reintal keineswegs überflüssig machen würde, zumal der Verkehr von Personen und Gütern sich heute schon in der Hauptsache auf der hierdurch sehr überlasteten und kostspieligen Albstalstraße bewegt. Deshalb möchte Ihre Kommission es lebhaft befehlen, daß die Großh. Regierung dem künftigen Landtag gegenüber nicht bloß das Ergebnis der schon Mitte 1907 zum Abschluß kommenden Vorarbeiten mitteilen, sondern im Anschluß daran auch gleich einen Gesetzentwurf zur alsbaldigen Ausführung der von ihr als die bauwürdigste erkannten Verbindung St. Blasiens mit dem Reintal vorlegen sollte.

In diesem Sinne glaubt deshalb Ihre Kommission Ihnen den Antrag zur Annahme empfehlen zu sollen: „Hohe Zweite Kammer wolle das Begehren der Petenten um Erbauung und Betrieb einer normalspurigen Bahn St. Blasien-Reintal durch den Staat der Großh. Regierung empfehlend überweisen.“

In der Beratung bemerken

Abg. Blümmel (Zentr.): Wir stehen hier vor einer alten, aber auch sehr ernsten und bedeutungsvollen Frage. Der Wunsch, eine Bahn vom Reintal nach St. Blasien erstellt zu sehen, beschäftigt schon längere Zeit dieses Hohe Haus; er wird seit Jahren von einzelnen Abgeordneten und in eindringlichen Petitionen vertreten; er lebt und wird immer lebendiger und bestimmter in dem Herzen des einzelnen Einwohners, in den Meinungsäußerungen ganzer Gemeinden, in den Kreisen der Industrie, des Gewerbes und der Landwirtschaft. Ja, ich wage zu behaupten, daß auch der Staat zu den ersten und Hauptinteressenten der angestrebten Bahn zu zählen ist.

Der Ruf nach Erstellung dieser Bahn muß und wird unter dem Druck der harten Not, dem schweren Kampf

ums Dasein immer lauter und mächtiger ertönen, bis er seine Erfüllung gefunden hat.

Die Kommission hat die Situation vollauf gewürdigt; sie hat die vorliegende Petition aufs eingehendste beraten; die einzelnen Mitglieder, namentlich aber auch der Herr Vorsitzende, haben sich der Sache mit großer Wärme angenommen und die empfehlende Ueberweisung befehlwortet. Es ist meine Pflicht, hierfür ebenso warm zu danken. Auch die Hohe Erste Kammer hat sowohl in ihrer Gesamtheit wie auch in den Ausführungen des Freiherrn v. Stöckingen der Angelegenheit eine sehr dankenswerte Unterstützung verliehen. Die Kommission für Eisenbahnen und Straßen hatte diesen Landtag über manche Eisenbahnwünsche zu beraten; sie waren in ihrer großen Mehrzahl als berechtigt anzuerkennen; ich glaube aber, nicht auf Widerspruch in diesem Hohen Hause zu stoßen, wenn ich sage: In bezug auf Notwendigkeit und Wichtigkeit steht der hier angestrebte Schienenweg mit an erster Stelle. 35 Gemeinden mit rund 19 000 Einwohnern haben sich der Eingabe angeschlossen, nicht alle haben freilich das gleiche Interesse; aber wichtig ist die Bahn für alle; manche von ihnen sind froh, wenn sie aus ihrer Abgeschlossenheit dadurch etwas herauskommen, daß die jetzige Entfernung vom nächsten Schienenstrang, die mitunter über 20 Kilometer beträgt, um die Hälfte verkürzt wird. Man muß sagen: Ein großes Maß von Geduld und Ergebung ist in der drablen Bevölkerung jener Gegend aufgehäuft (Abg. Freiherr von Mengingen: Auch im Unterland!). Wie die Neuherung des Herrn Kollegen bezeugt, ist die Ergebung im Unterland nicht so groß (Abg. Fehrenbach: Gut gegeben!). Die Bevölkerung liebt ihre Zeitungen, die allerdings nur sehr mühsam zu ihr gelangen können; sie sieht daraus, wie von Periode zu Periode da und dort im Lande Bahnen erstellt werden, sie besitzt den klaren Blick, um zu erkennen, wie durch dieses Verkehrsmittel die wirtschaftliche Lage allüberall sich hebt, sie vergleicht damit ihre Abgeschlossenheit und bedrängte Situation. Unwillkürlich drängt sich ihr die Erwägung auf: Ich habe mich in einer Gegend angesiedelt und bleibe auf einem Boden, wo nur die größte Genügsamkeit und rastloser Fleiß, verbunden mit warmer Liebe zur Heimat, die Ungunst der Verhältnisse zu überwinden vermag. Durch meinen Fleiß ringe ich den widerstrebenden Elementen die Erzeugnisse ab, ich diene dadurch der Allgemeinheit, denn meine fleißige Hand hat das Verdienst, daß auch von hier dem Staat die Steuern und Abgaben zufließen. Und doch will mich der Staat anscheinend im Stiche lassen. Für die teuren Bahnhöfe ist das Geld vorhanden, der Staat nimmt wohl auch mein Scherflein zur Erfüllung seiner großen Aufgaben an sich, will sich aber nicht dazu verstehen, durch Erstellung einer Bahn meine wirtschaftliche Lage zu heben und dadurch wieder sich selbst zu nützen.

Derartige Gedanken liegen nahe; sie sind lebendig in den Köpfen und werden auch ausgesprochen. Man könnte es der Bevölkerung nicht verdenken, wenn sie ungeduldig und ihrem Unmut lauten Ausdruck verleihen würde. Sie tut es nicht; man kann das nur loben. Aber ich bitte die Großh. Regierung, der Sache nun ernstlich näher zu treten.

Die angestrebte Bahn ist notwendig in Anschauung aller Verhältnisse. Wenn irgendwo im Lande, so bedarf in der in Betracht kommenden Gegend die Landwirtschaft der Bahn, um einen besseren Absatz für ihre Erzeugnisse und eine leichtere Anfuhr für ihre Bedarfsartikel zu gewinnen. Der Landwirt jener Gegend ist gewiß nicht rückständig; ein jeder, der dort gereist ist und die Verhältnisse kennt, wird mir dies bestätigen, aber er kann nicht vorwärts kommen, wenn er vom Verkehr so abgeschlossen ist, wie es heute der Fall, er muß vor allen Dingen auch hin-

ter seinen Berufsgenossen in anderen, bahngesegneten Gegenden zurückziehen.

Eine Lebensfrage angeht die immer mächtiger werdenden Konkurrenz ist aber eine Bahn auch für den Fremdenverkehr. Wir haben dort oben herrliche Kurorte, die teils schon in großer Blüte stehen, teils einer erfreulichen Entwicklung fähig sind: Ich nenne Mitzglashütten, Schluchsee, Menzenschwand, Bernau, St. Blasien, Hohen- schwand, Todtmoos. Andere könnten und würden sicherlich bald hinzukommen im unvergleichlich schönen Albthal und diesseits und jenseits desselben auf den Höhen.

Würde diese Gegend mit einer solchen Fülle landschaftlicher Schönheit, kraft- und gesundheitsbringender Luft und duftiger Wälder in der Schweiz liegen, wäre ein Schluchsee, ein St. Blasien, Todtmoos, Menzenschwand usw. Schweizer Gebiet: Schon längst würde hier eine Bahn einen reichen Fremdenstrom hin- und hertragen. An der ebenen Peripherie die schön gelegenen Orte und Städte Thingen, Waldshut, Albrud und Laufenburg, im Norden Neustadt, Saig, Titisee, Sintergarten und zwisehendrin ein wahres Paradies in sommerlicher Pracht; fürwahr, wenn irgend ein Fleck Erde es verdient, der erholungsbedürftigen Menschheit und dem Verkehr zugänglich gemacht zu werden, so ist es dieser.

Von Menzenschwand ist der Feldberg mühelos in etwa 1½ Stunden zu erreichen, der Feldberg, der jetzt schon das ganze Jahr von Fremden, ständigen Kurgästen und Touristen in unübersehbarer Zahl besucht ist. Würde dieser Berg auch vom Rheintal her mit den schon genannten, vor ihm liegenden Orten, wie z. B. Höchenschwand, St. Blasien und Menzenschwand, erschlossen und so der Weg über den Feldberg ins schöne Hölental und Wiesental bequemer gemacht, es müßte ein Zuzug in dieses und durch dieses Gebiet stattfinden, der keinesgleichen sucht. Die Sport- und turngewohnten Schweizer würden sicherlich auch nicht zurückbleiben.

Hierbei möchte ich noch ein Moment hervorheben, das jüngst in der „St. Blasier Zeitung“ zum Ausdruck kam und mir aller Beachtung wert erscheint. Es hieß dort: „Seit einigen Jahren gibt sich das Reichsland alle Mühe, die Vogeisen für den Fremdenverkehr zu erschließen; die schönsten Punkte werden namhaft gemacht, Bahnen und Straßen angelegt und der Verkehr in jeder Weise erleichtert. Man ist sogar soweit gegangen, den Hoteliers und Gastwirten, welche durch Errichtung zeitgemäßer Etablissements zur Hebung des Fremdenzuges beitragen, einen 10jährigen Steuererlaß zu gewähren. Diese, dem einheimischen Schwarzwald drohende Konkurrenz abzuwenden, ist nur möglich durch die Erbauung einer Bahn nach St. Blasien und je eher dies geschieht, um so weniger Geld fließt ins Ausland.“

Zuletzt, doch nicht als letztes kommt das Interesse, das Industrie und Gewerbe an der Erstellung der in Frage stehenden Bahn haben. Und hier kommen, wenn ich so sagen darf, die bestehenden und noch nicht bestehenden Betriebe in Betracht. Die bestehenden Betriebe einschließlich der Hausindustrie leiden unter der erschwerten Zu- und Abfuhr und unter dem großen Aufwand für dieselbe. Die Errichtung neuer gewerblicher Betriebe ist trotz der vorhandenen Wasserkräfte und sonstigen günstigen Bedingungen aus dem gleichen Grunde fast unmöglich. Die Abtalstraße kann infolge des geradezu riesigen Verkehrs trotz aller Mühe und Aufwendungen nicht mehr in dem erforderlichen guten Zustande erhalten werden. Gerade die Verhältnisse des Güterverkehrs schreiben förmlich nach einer Aenderung. Aus dem schon vorhin beigezogenen Artikel der „St. Blasier Zeitung“ will ich Ihnen in dieser Beziehung noch folgende Stelle mitteilen: „Noch weit not-

wendiger wie für den Personenverkehr ist eine Bahn aber für die Güterbeförderung. Abgesehen von dem großen Nutzen, welchen der Staat selbst durch den erleichterten Holztransport hat, wird die Bahn, welche ein Gelände von rund 60 Kilometer durchschneidet, der Bevölkerung von Vorteil sein. St. Blasien liegt gerade in der Mitte eines Vierecks von vier Bahnlinien: der Hölentalbahn, Rheintalbahn, Wiesentalbahn und der Linie Schopfheim-Säckingen. Nach jeder der nächstgelegenen Station dieser vier Strecken beträgt die Entfernung zirka 30 Kilometer. Ferner ist noch in Betracht zu ziehen, daß von allen diesen Stationen aus nach St. Blasien eine Steigung von 300 Metern zu überwinden ist, weshalb die Zufuhr von Lasten auf der Art unverhältnismäßig verteuert wird. Der Zentner Fracht von Titisee oder Albrud kostet 60–80 Pfg., ein Betrag, für welchen die Bahn die zehnfache Strecke befördert. Nur ein Beispiel: Von München bis Albrud sind etwa 300 Kilometer und kostet ein Waggon von 5000 Kilogramm 66 M. Fracht; von Albrud und St. Blasien sind nicht ganz 30 Kilometer und hier kosten wiederum 5000 Kilogramm 60 M. Fracht.“

Für die hinter St. Blasien gegen den Feldberg zu gelegenen Orte, wie z. B. Bernau mit seiner bekannten Holzschneeflerei, liegt der Fall noch viel ungünstiger, für andere auch nicht viel besser. Kann man sich da wundern, wenn Industrie und jegliches Gewerbe unter einem fast untrüglichen Druck seufzen und nach Erleichterung rufen?

In dieses Kapitel gehört auch die Tatsache, daß jene Nahrungsmittel, die auf diesen Höhen nicht sonderlich gedeihen, wie z. B. sämtliche Gemüse, nur zu sehr teuren Preisen beschafft werden können, ein Uebelstand, unter dem in erster Linie wieder die Kurorte zu leiden haben. Soll ich nun noch von dem hervorragenden Interesse reden, das der Staat selber mit seinem ungeheuren Besitztum an Wald und Domänengütern überhaupt an der Erbauung dieser Bahn hat? Ich glaube, diese Andeutung genügt, die Großh. Regierung kennt diese Verhältnisse besser, als ich sie schildern könnte. Ja, der Staat würde, vom Standpunkt des Produzenten betrachtet, vielleicht noch das beste Geschäft bei der Sache machen.

Es steht nun sicherlich außer Frage, daß die Bahn gebaut werden muß, daß sie nur vom Staat und nur normalspurig ausgeführt werden kann. Es handelt sich nur noch um den Weg und um das „Wann“.

Die Großh. Regierung hat nun in ihrer Erklärung insofern Entgegenkommen gezeigt, als sie die nötigen Voruntersuchungen für das nächste Jahr in Aussicht gestellt hat. Ich möchte dabei um zweierlei bitten: Einmal soll volle Hare und ganze Arbeit gemacht werden. Jeder Mangel in dieser Richtung wird einen weiteren Aufschub bedeuten, der mit jedem Jahre empfindlicher wird. Wenn ich recht unterrichtet bin, werden die Kräfte der Bahnbauinspektion Neustadt nach und nach zu neuer Arbeit frei. Sie würden sich gewiß der neuen und dankenswerten Aufgabe gern unterziehen. Die zweite Bitte wäre die, daß man nicht lediglich die Strecke Titisee-Schluchsee bzw. St. Blasien bei den Untersuchungen ins Auge fassen möchte. Hierzu besteht für den Staat ein gewisser Anreiz, weil er hier wohl Hauptinteresse ist. Volkswirtschaftlich und in jeder Beziehung empfehlenswert ist aber nur die ganze Linie, und im wirtschaftlichen Interesse des größten Teiles der Bevölkerung liegt vor allem die in der Petition verlangte Linie St. Blasien—Rheintal. Die Durchführung einer Linie Titisee—Bärental—Glashütten—Ala mit Stichbahn nach Seebrugg, dann durch den Berg nach Menzenschwand—von da nach St. Blasien und dem Albthal würde nach meiner Ansicht ein Werk schaffen, das volkswirtschaftlich hervorragend vom Standpunkt des Fiskus zu begrüßen und an landschaftlichen Reizen keinesgleichen suchen würde.

Möchte die in Aussicht gestellte Untersuchung in der ange deuteten Weise und nach allen Seiten, namentlich, ich wiederhole dies nochmals, auch für die Bevölkerung zwischen St. Blasien und dem Rheintal, befriedigend ausfallen. Ich hoffe zuversichtlich und ich habe das Vertrauen zur Groh. Regierung, daß, wenn die erste Frage gelöst ist, die Lösung der zweiten, des „Wann“, auf dem Fuße folgen wird. Die Notwendigkeit der Bahn ist ja anerkannt; einmal muß sie kommen; je früher, desto besser für die dortige Bevölkerung und für den Staat; je länger man zuwartet, desto mehr geht die Bevölkerung wirtschaftlich zurück; sie braucht dann wieder mehr Zeit, um sich zu erholen und dem Staat selbst wieder größere Einnahmen zuzuführen.

„Wir stehen im Zeichen des Verkehrs.“ Wohl, so möchte ich der Groh. Regierung zurufen, lassen Sie dieser Wohltat auch eine Gegend teilhaftig werden, deren Bevölkerung in zäher Ausdauer, mit unentwegtem Fleiß, mit hellem Kopf und klarem Blick sich ebenso, wie andere Gebiete, emporringen möchte und könnte, einer Bevölkerung, die nicht rückständig, wohl aber im Hergebrachten konservativ ist, sofern es gut und brauchbar, im übrigen aber frisch und fröhlich und mit Vollkraft auf der Bahn sich vorwärts bewegen möchte, die die segensreiche Erregungsfähigkeit der Neuzeit ihr zu zeigen imstande sind.

Abg. Duffner (Zentr.): Ich möchte dieser Petition nur einige wenige empfehlende Worte mit auf den Weg geben. Die Notwendigkeit der Bahn ist von keiner Seite aus bestritten worden. Ich kann mich da vollständig mit dem einverstandenen erklären, was der Herr Vorredner in empfehlendem Sinne zu dieser Bahn gesagt hat.

Nur ein Punkt gibt mir Anlaß, mich hier zum Worte zu melden. Der Herr Berichterstatter hat schon darauf hingewiesen, daß diese Petition in der uns vorliegenden Form nicht als abgeschlossen gelten kann, sondern, daß die Weiterführung dieser Linie über St. Blasien hinaus nach Titisee eine Notwendigkeit ist. Ich erinnere daran, daß vor zwei Jahren der Herr Ministerialdirektor Geh. Rat Zittel sich auch in dem Sinne ausgesprochen hat, daß der Bau der Linie Titisee—St. Blasien der Regierung zunächst der Hauptsache sei. Es liegt eine derartige Petition heute nicht vor. Ich möchte das gewissermaßen als einen Mangel der gegenwärtigen Petitionen bezeichnen und deshalb auch hier, trotzdem die Petition nicht vorliegt, an die Groh. Regierung das Ersuchen richten, bei der Prüfung der jetzt in Rede stehenden Petition auch darauf bedacht zu sein, daß die Strecke Titisee—St. Blasien auch mit in den Kreis ihrer Erwägungen gezogen wird.

Abg. Birkenmayer (Zentr.): Ich bedaure sehr, daß diese Angelegenheit auch jetzt wieder nur im schlichten Gewande einer Petition an uns gekommen ist. Viel lieber wäre es mir gewesen, wenn auf Grund der Petition, die uns früher schon vorlag, und auf Grund des damaligen Kammerbeschlusses jetzt schon ein Gesetzentwurf über die Erbauung der fraglichen Bahn uns vorgelegt worden wäre. Zeit wäre es allmählich. Es ist keine neue Angelegenheit, um die es sich handelt, wenigstens nicht hinsichtlich des Teils, von dem auch zu meinem Bedauern in der Petition eigentlich nicht die Rede ist, nämlich des obengedachten Verbindungsstückes Titisee—St. Blasien. Es ist nicht das erstemal, daß hierüber auch von meiner Seite in diesem Saale gesprochen wird. Diejenigen Bezirke, die ich damals zu vertreten hatte, nämlich der südliche Teil von Neustadt und der Bezirk St. Blasien sind allerdings jetzt durch die Herren Kollegen Duffner und Wimmel vertreten. Mein der von mir jetzt vertretene Wahlkreis, welcher unten daran gegen den Rhein zu gelegen ist, der Bezirk Säckingen und

auch noch ein kleiner Teil vom Bezirk Baldschut, sind ebenfalls sehr an dieser Bahnlinie interessiert. Also nicht bloß nach dem Satz: „Alte Liebe rostet nicht“, sondern auch gemäß meiner Pflicht als Vertreter der in meinem jetzigen Wahlkreis wohnenden Interessenten muß ich hier noch etwas beifügen.

Ich schließe mich vollständig dem an, was die beiden Herren Vorredner gesagt haben und möchte nur noch darauf hinweisen, daß, wenn die Groh. Regierung ihrer früheren wohlwollenden Stellung gegen das Projekt Titisee—St. Blasien auch sofort die Konsequenz hätte folgen lassen, so daß wir jetzt wenigstens einen Gesetzentwurf darüber hätten, dann die jetzige Petition für eine Linie St. Blasien—Rheintal eigentlich überflüssig gewesen wäre. Denn das ist klar: wenn das obere Stück einmal gebaut ist, so ist es eigentlich eine Naturnotwendigkeit, mindestens eine volkswirtschaftliche, daß man auch weiter von St. Blasien aus in das Rheintal hinab baut. Denn es wird doch niemand es für zweckmäßig erachten, ein Eisenbahnstück um den Feldberg herum zu bauen und in St. Blasien damit aufzuhören. Daß der Weiterbau auch früher so aufgefaßt worden ist, beweist die Tatsache, daß ja noch verschiedene Projekte über die Weiterleitung von St. Blasien ins Rheintal hinab aufgestellt worden sind, entweder westlich oder östlich an der Alb herab oder die sog. Schattenrainlinie einhaltend, die auch in der Petition genannt ist und noch ein Stück östlicher liegt.

Ich gebe ja zu: alle Eisenbahnprojekte im Lande miteinander kann man nicht gleichzeitig ausführen. Was besonders jene Gegend um den Feldberg herum betrifft, da ist eigentlich schon früher eine Verständigung zwischen der Groh. Regierung und einigen Abgeordneten jener Gegend über die Reihenfolge des Bahnbaues erzielt worden, wobei ich nicht vergessen will, auch den damaligen Herrn Abg. Kriehle zu erwähnen. Er ist immer in dieser Beziehung auf meiner Seite gestanden. Es handelte sich aber damals, abgesehen von dem früheren Erfolge, den man hatte hinsichtlich des unteren Teils der Höllethalbahn Freiburg—Neustadt, dann um einen zweiten, und diesen Erfolg haben wir ja im damaligen achten Wahlbezirk auch errungen, nämlich die Verbindung von Neustadt nach Donaueschingen. Jetzt kam dann die dritte Linie, und das ist die, die gegenwärtig im Bau begriffen ist, nämlich die Abzweigung von Kappel und Weiterführung über Holzschlag, Gündelwangen nach Bonndorf. Wir waren einig darüber, daß, wenn diese Linie gebaut ist, es sodann alsbald an die andere Linie Titisee—St. Blasien kommen soll, und ich darf vielleicht der Hoffnung Raum geben, daß dieses Projekt nicht eingeschlafen ist, sondern daß die Groh. Regierung ihr Augenmerk darauf richtet und daß trotz dieser Petition die Regierung von sich aus sich bemühen wird, auch dieses absolute notwendige Eisenbahnstück von Titisee nach St. Blasien zu bauen, und zwar als Staatsbahn. Dann — und so waren die Worte des damaligen Herrn Eisenbahn- und Staatsministers zu verstehen — sind auch die Petenten viel leichter daran, um zum Ziel zu kommen. Wollte man aber, abgesehen davon, annehmen, das Stück Titisee—St. Blasien käme erst später, was ich sehr bedauern würde, so muß ich dessenungeachtet sagen, daß das Vergehren der Petenten — also derjenigen, die für die unten daran gelegene Linie St. Blasien—Rhein eintreten — ein vollständig begründetes ist. Sie haben das aus den Reden der Herren Vorredner schon gehört. Es ist auch durch andere Redner heute schon in bezug auf Eisenbahnangelegenheiten gesagt worden, daß nicht bloß die Industrie, sondern auch die Landwirtschaft es notwendig hat, noch verschiedene Bahnlinien in einzelnen Landesgegenden zu bekommen. Ich möchte aber auch sagen: was das Stück St. Blasien—Rhein-

tal betrifft, so halte ich es für eine Verpflichtung des Staates, auch diese Linie, sei es jetzt links oder rechts der Alb, als eine Staatsbahn und zwar als eine normalspurige Staatsbahn zu bauen. Es wäre sehr zu bedauern, wenn sie als Privatbahn gebaut werden sollte und vielleicht mit einer geringeren Spurweite, so daß es sich nachher wieder zeigen würde, daß dem Bedürfnis doch nicht Rechnung getragen worden ist. Die Bedürfnisfrage ist der Großh. Regierung mindestens ebenso bekannt wie Jedem in diesem Hohen Hause. Ich kann also darüber hinweggehen.

Nun hat man früher von technischen Schwierigkeiten gesprochen. In einem Lande aber, in dem man eine Bahn wie die Schwarzwaldbahn gebaut hat, kann man doch nicht mehr von technischen Schwierigkeiten reden, wenn es sich um jene Bahn handelt. Ich glaube, so weit werden unsere Techniker sein, um auch diese Schwierigkeiten überwinden zu können. Das Volk hat dort die Bahn notwendig. Mit Recht ist betont worden, daß es eine brave, genügsame, strebsame Bevölkerung ist. Die Leute fühlen sich doch auch mit Recht als Badener und sagen: wenn anderen badischen Gegenden das zuteil wird, was notwendig ist, um den wirtschaftlichen Konkurrenzkampf weiterführen zu können, so muß man auch uns entgegenkommen, weil wir ebenso Badener sind wie die anderen und weil auch wir nach unseren Verhältnissen gleichmäßig zu den Staatslasten beitragen. Das sind Gesichtspunkte, die man betonen muß. Es ist ja schon von dem Herrn Blümmel in dieser Beziehung das Nötige gesagt worden. Ich möchte also auch meinerseits bitten, diese Sache bald einem gedeihlichen Ende zuzuführen. Es kann ja natürlich jetzt nicht schneller gehen, als daß bis 1907 die Erhebungen durchgeführt sind und ein Gesetzentwurf vorgelegt werden kann. Was die Großh. Regierung früher gesagt hat, daß wegen Mangels an entsprechendem technischen Beamtenpersonal die Sache nicht fertig werden konnte, ist nicht stichhaltig. Ich habe schon am Beginn des Landtags einmal gesagt: es gibt Mittel und Wege, die nötigen Beamten herbeizuschaffen; das ist bei anderen Gelegenheiten auch schon so geschehen. Wir wollen also hoffen, und ich schließe mich der Kommission von Herzen an, daß bis 1907 nicht nur die Erhebungen zu Ende geführt sind, sondern daß wir dann einen Gesetzentwurf bekommen, und zwar nicht bloß wegen der Linie St. Blasien—Rheintal, sondern auch wegen des besetzten oben gelegenen Stückes Titisee—St. Blasien. Die Genehmigung dieses oberen Stückes wird den Wittellern des unteren selbst zu gut kommen.

Ministerialdirektor Schulz: Ueber die Besorgnisse, die einige Herren darüber geäußert haben, daß eine Eisenbahnpetition zu wenig an das Hohe Haus gekommen sei, nämlich diejenige für eine Bahn Titisee—St. Blasien, kann ich Sie beruhigen. Trotzdem keine Petition St. Blasien—Titisee vorliegt, hat die Großh. Regierung doch Auftrag gegeben, daß auch diese Frage untersucht werde. Der Auftrag ist ergangen an die Eisenbahninspektion Neustadt. Sie werden aber begreifen, daß bei einer derartigen umfangreichen Frage, wie sie hier vorliegt, es in der kurzen Zeit nicht möglich war, eine genügend durchgearbeitete Vorlage über die in Betracht kommenden Verhältnisse zu fertigen. Wir haben bereits bei der Beratung der Petitionen, die auf dem vorigen Landtag der Regierung übergeben worden sind, mitgeteilt, daß der Auftrag an die Generaldirektion ergangen ist, die Untersuchungen vorzunehmen und sie im nächsten Sommer abzuschließen, so daß über die gesamten Verhältnisse im folgenden Landtag Mitteilung gemacht werden kann.

Nun ist gewünscht worden, daß ganze Arbeit gemacht werden soll, d. h. daß gleich die Erbauung einer

Staatsbahn von Titisee bis an die Rheinbahn, sei es in Albrud, sei es in Waldshut durchgeführt werden möchte. Die Herren, die diesen Wunsch haben, möchte ich doch fragen, wie Sie sich das im Zusammenhang mit der Resolution in Betreff der Aufwendung von 5 Millionen in der Budgetperiode denken und von zusammen 25 Millionen in den zehn Jahren 1906/15 für Bahnneubauten? Die Bahn wird, wenn sie durchgeführt wird, nicht erheblich unter dieser Summe erstellt werden können; und es würde dann recht wenig übrig bleiben, um auch noch andere Bahnen in den nächsten 10 Jahren zu bauen. Es ist auch von der Kommission dem Wunsche Ausdruck gegeben worden, daß diese Bahn gleich in ihrem vollen Umfang durchgeführt werden soll, und ich war überrascht, aus einem Zeitungsartikel zu erfahren, daß das auch die Ansicht der Regierung sei. Der Abbotte vom 13. Juni d. J. bringt nämlich einen Artikel folgenden Inhalts:

„Am letzten Samstag besuchten der Herr Abg. Hergt, Herr Realschulvorstand Blümmel und der Herr Referent für das Eisenbahnwesen, Herr Abg. Frühauß (Große Heiterkeit) das für den Bahnbau Titisee—Rheintal in Betracht kommende Gelände von Titisee bis Häußern und trafen in der Mantelschen Bierbrauerei daselbst zu einer Besprechung mit dem Vorsitzenden des Eisenbahnkomitees, Herrn Fabrikanten Krafft, und Herrn Bürgermeister Waffner von St. Blasien zusammen. Herr Abg. Frühauß konnte mitteilen, daß die Regierung nicht auf eine Teilstrecke Titisee—St. Blasien, oder St. Blasien—Rheintal abhebe, sondern gesonnen ist, die Bahn vom Titisee bis zum Rheintal vollständig durchzuführen.“

Ich weiß nicht, bei welchem der Mitglieder des Eisenbahnministeriums der Herr Abg. Frühauß diese Gewissensforschung vorgenommen hat. Für den Herrn Ministerialpräsidenten und mich kann ich die Versicherung abgeben, daß diese Erklärung nicht zutrifft. Das Ministerium hat den Auftrag gegeben, die Verhältnisse zu prüfen, ihre Stellung wird sie dann nehmen, wenn das Ergebnis der Prüfung vorliegt.

Abg. Dieterle (Zentr.): Ich glaube im Interesse dieser Bahn können wir es nur bedauern, daß Herr Frühauß nicht auch zugleich Eisenbahnreferent ist. Ich glaube, wir würden sonst schon eher zur Erfüllung unserer Wünsche gekommen sein. (Heiterkeit.)

Ich möchte nur dem Herrn Regierungsvertreter erwidern. Wenn er darauf abgehoben hat, daß von den 25 Millionen der Resolution diese Bahn eine große Summe verschlingen würde, so hat es in der bekannten Resolution nicht geheißen, daß die Regierung für weitere Bahnen nur etwa 5 Millionen in der Budgetperiode verwenden dürfe, sondern daß dies nur die geringste Summe sein soll, welche zur Verwendung kommt, daß diese Summe also überschritten werden darf, und wenn die Erbauung dieser Strecke nach St. Blasien diese Summe überschreitet, so wird jedenfalls das Hohe Haus nichts dagegen einzuwenden haben. Wenn auch vielleicht die ganze Bahn nicht gleich durchgeführt wird, so ist es doch ein unbedingtes Bedürfnis, daß die Strecke St. Blasien—Rheintal einmal in Angriff genommen wird. Ich kann da aus meiner Praxis vielleicht die besten Beispiele anführen. Wenn ich gefragt worden bin, welches die beste Verbindung nach St. Blasien sei, so sagte ich gewöhnlich: St. Blasien hat einen ganz hervorragenden Vorzug vor allen anderen Städten in Bezug auf die Eisenbahn; denn St. Blasien hat 5 Bahnhöfe, an die es kommen kann. Ich muß dann freilich auch regelmäßig hinzufügen, daß es an jeden dieser Bahnhöfe 5 Stunden zu gehen hat. Und ein anderes, was vielleicht noch mehr als dieses die Notwendigkeit einer Eisenbahnverbindung

darum, ist folgendes: Ich bin Abgeordneter für den 69. Wahlkreis und bin zugleich auch Dekan des Kapitels Waldshut, welches sich erstreckt bis nach Menzenschwand am Fuße des Feldbergs. Ich fahre aber in meinen Wahlkreis von der schweizer Grenze, von Dogern aus, bis in den Norden von Baden leichter und schneller, als ich in die letzte Gemeinde meines Dekanats komme. Dabei beträgt letztere Strecke etwa 30 Kilometer, während erstere Fahrt 300 Kilometer beträgt. Dieser eine Umstand mag vielleicht eher als alles andere dartun, wie notwendig es ist, daß man auch den hinteren Schwarzwald dem Verkehr erschließt.

Abg. **Blümmel** (Zentr.): Der Artikel des Abboten, der vorhin die Heiterkeit des Hauses erregte, hat mich seinerzeit verblüfft und zwar wegen seines Inhalts. Ich möchte betonen, damit nicht etwa der Verdacht aufkommt, Herr Kollege Frühauß oder ich stünden damit irgendwie in Verbindung, daß das vielleicht ein Mißverständnis war von einem Originalartikel in der St. Blasien Zeitung, wie es ja häufig vorkommt.

Was die 5 Millionenresolution anbelangt, so hat der Herr Abg. Hergt neulich, ohne vonseiten der Regierung Widerspruch zu finden, ausgeführt, daß diese 5 Millionen nicht für die großen Projekte aufgewendet werden sollen, sondern die 5 Millionen seien lediglich bestimmt, um die sehr zahlreichen noch notwendigen kleinen Projekte, die im Lande existieren, auszuführen. Was die größeren Projekte sind, die mehr Geld erfordern, wie z. B. das vorliegende, so sollen diese nicht in diese 5 Millionen hereinfallen.

Im übrigen waren die Ausführungen des Herrn Ministerialdirektors sehr kurz und nicht sehr vertrauens-erweckend. Ich habe in meinen Ausführungen ein gewisses Vertrauen zur Regierung ausgesprochen, daß sie der Sache in Bälde gründlich näherzutreten werde, und muß nun dieses Vertrauen, das ich ausgesprochen habe, nach den Ausführungen, die wir eben gehört haben, etwas einschränken.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Geh. Rat Frhr. von **Marshall**: Ich muß dagegen Widerspruch erheben, daß diesem Beschluß, welchen die Budgetkommission gefaßt hat hinsichtlich der Verwendung von durchschnittlich 5 Millionen in jeder Budgetperiode für den Bau von neuen Bahnen, die Auslegung gegeben werde, wie sie ihm jetzt wieder gegeben worden ist. Aus der Tatsache, daß auf die damalige Ausführung des Herrn Abg. Hergt kein Widerspruch erfolgte, dürfen Sie nicht schließen, daß die Regierung mit dieser Interpretation einverstanden war. Der Beschluß der Budgetkommission bezieht sich seinem Wortlaut nach ganz allgemein auf weitere Bahnverbindungen und es sind dabei auch größere Bahnen wie die hier vorliegenden mit inbegriffen.

Das Schlußwort erhält

Abg. **Frühauß** (freis.): Im Anschluß an diese Debatte wird es von Interesse sein, über die Kosten der hier in Frage stehenden Strecke einige Anhaltspunkte zu geben. Es haben die Petenten dem Landtag vor zwei Jahren eine Petition vorgelegt, in welcher Zivilingenieur Müller in Freiburg die Kosten der Bahnverbindung St. Blasien—Rheintal auf 4—5 Millionen angegeben hatte, und es hat darauf Herr Geh. Rat Zittel in der hohen Ersten Kammer bei Beratung dieser Petition diese Berechnung als zweifellos zu niedrig bezeichnet und hat ausdrücklich erklärt, daß mindestens die doppelten Summen in Frage kämen.

Wenn man bedenkt, daß St. Blasien—Rheintal nur die Hälfte der hier in Frage stehenden Strecke bedeutet, daß St. Blasien—Titisee ungefähr dieselbe Entfernung aufweist, so kommt man also unter allen Umständen zu einem Betrag, der einen sehr großen Teil der 25 Millionen in Anspruch nehmen würde. In Erinnerung an diese Zahl habe ich mir schon in der Kommission erlaubt, auf diese Schwierigkeit und die Streitfrage der Interpretation der Resolution der Budgetkommission hinzuweisen; wie ich zu meinem Bedauern heute konstatieren muß, habe ich mit meiner pessimistischen Auffassung von der Interpretation, die dieser Resolution seitens der Großh. Regierung zweifellos werde gegeben werden, Recht behalten, und wir stehen also vor der Tatsache, daß allein die beiden Projekte, die wir in den letzten 1½ Stunden hier beraten haben, ungefähr das Bauprogramm der Großh. Regierung für die nächsten fünf Budgetperioden erschöpfen würden.

Es ist im Zusammenhang damit auch darauf hinzuweisen, daß Herr Geh. Rat Zittel schon vor zwei Jahren erklärt hat, daß dies nicht die einzige Schwierigkeit ist, die der Erfüllung der Wünsche der Petenten entgegensteht, sondern, wie er gesagt hat, „wir haben zur Zeit keine Techniker, die imstande sind, eine so schwierige Aufgabe zu erfüllen; wir sind zur Zeit mit einer solchen Masse von Bauten überlastet, daß es nicht möglich ist, neben den bisherigen Arbeiten eine so gewaltige Neuarbeit zu machen, man kann auch nicht jeden beliebigen Techniker dazu beiziehen, sondern es müssen Techniker sein, die bei uns längere Zeit gearbeitet haben und eine gewisse Autorität besitzen.“

Ich glaube also konstatieren zu können, daß wir hier wieder bei einem prinzipiellen Gegensatz in der Behandlung der Eisenbahnpolitik überhaupt angelangt sind, über den eine Brücke zwischen den beiden sich scharf entgegengesetzten Anschauungen schwerlich führen möchte.

Was den Artikel des „Abboten“ betrifft, so glaube ich nicht hervorheben zu brauchen, daß ich von demselben bis jetzt keine Kenntnis besessen habe, daß wir keine Hand gerührt haben, um einen derartigen Artikel in die Presse zu bringen. Wir haben uns selbstverständlich darauf beschränkt, an der Hand der Akten die Petenten und Interessenten darauf aufmerksam zu machen, wie die Lage zurzeit ist und daß die Großh. Regierung auf dem Standpunkt steht, daß nicht bloß der von den Petenten vorgebrachte Wunsch in seiner Beschränkung auf die südliche Hälfte der Bahnverbindung St. Blasiens nach beiden Seiten in Frage steht, sondern, daß die Großh. Regierung vor wie nach auf dem Standpunkt steht, daß sie die Behandlung der Strecke Titisee—St. Blasien—Rheintal als ein Ganzes jedenfalls im Stadium der Vorarbeit festzuhalten beabsichtigt.

Der Antrag der Kommission wird widerspruchlos angenommen.

Zu Ziffer 2c der Tagesordnung erstattet Abg. **Blümmel** (Zentr.) Bericht, aus dem hervorzuhellen ist: Die petitionierenden Gemeinden richteten unterm 11. Mai an die Zweite Kammer die Bitte, die für die Erweiterung der Haltestelle Hölzlebrunn zu einem Bahnhof mit Personen- und Güterverkehr und zum Bau einer Zufahrtsstraße zu demselben notwendigen Mittel noch auf diesem Landtage geneigtest bewilligen zu wollen, damit die bisher bestehenden schreienden Mißstände sobald als irgend möglich beseitigt werden können. Zur Begründung wurde hauptsächlich vorgebracht, daß schon für den Güterverkehr der petitionierenden Gemeinden, der nicht unbeträchtlich sei, eine Haltestelle mit Güterannahme erforderlich sei, daß des weiteren das Geleise auf der Haltestelle Hölzlebrunn so nahe am Haltestellengebäude sei, daß sehr leicht ein Un-

glücksfall entstehen könne und daß endlich überhaupt kein ordentlicher Zugangs- oder Zufahrtsweg zu der Haltestelle vorhanden sei, so daß Fremde insbesondere abends sich ohne Führung nicht zurecht finden könnten. Die Zustände seien daher völlig unhaltbar.

Die **Großh. Regierung** dagegen vertrat die Ansicht, daß der Güterverkehr der Petenten ein derartig geringer sei, daß er in gar keinem Verhältnis zu den Kosten der Anlage einer Güterstation in Hölzlebrunn stünde. Von Gefährlichkeit der derzeitigen Anlage könne keine Rede sein; die Wägen ragten nirgends in die Angrenzungsline des lichten Raumes hinein. Wenn einmal vorgekommen sei, daß von einem vom Anschlußgleis der Sägewerkfirma Himmelsbach kommenden geladenen Wagen das Abfallrohr des Aufnahmegebäudes beschädigt worden sei, so sei das infolge übermäßiger Beladung des Wagens gekommen. Die Herstellung endlich bequemer Zufahrtswege zur Haltestelle Hölzlebrunn oder doch Instandsetzung der vorhandenen sei Sache der Interessenten.

Die **Kommission** teilte bezüglich dieses letzten Punktes die Ansicht der **Großh. Regierung**. Dagegen war sie der Ansicht, daß Abhilfe geschaffen werden müsse, wenn es überhaupt möglich sei, daß ein beladener Wagen das Aufnahmegebäude streife, und daß ferner im Interesse der dortigen Gegend eine Güterstation errichtet werden solle, da ein Bedürfnis dazu vorhanden und die Kosten in keinem **allzu** großen Mißverhältnis zu der wirtschaftlichen Bedeutung derselben ständen.

Die **Kommission** stellt daher den Antrag:

Hoch die zweite Kammer wolle die vorliegende Petition in dem durch vorstehende Ausführungen näher erläuterten Sinn der **Großh. Regierung** empfehlend überweisen.

In der Beratung bemerken:

Ministerialdirektor **Schulz**: Ich kann vielleicht zur Abkürzung der Verhandlungen beitragen, wenn ich gleich folgendes erkläre: Für den Fall, daß die Gemeinden dem Antrag Ihrer Kommission entsprechend bereit sind, die Zufahrtstraße zur Station Hölzlebrunn herzustellen, wird die **Großh. Regierung** die Mittel für die Einrichtung der Station Hölzlebrunn für den vollen Güterverkehr im nächsten Budget vorsehen.

Daß bei der Projektierung der Zufahrtstraße unsere technischen Kräfte den Gemeinden gerne an die Hand gehen werden, bedarf wohl keiner besonderen Hervorhebung; es wird übrigens da außer der Eisenbahnverwaltung wohl auch noch die Wasser- und Straßenbauverwaltung in Betracht kommen die ja dabei auch beteiligt ist.

Entschieden widersprechen muß ich aber den Darlegungen des Berichts Ihrer Kommission, als ob in Hölzlebrunn gefährliche Betriebszustände vorhanden seien. Es ist in der Antwort der **Großh. Regierung** ausdrücklich hervorgehoben, daß das Gleis, das längs des Aufnahmegebäudes herführt, lediglich das Anschlußgleis nach der Fabrik Himmelsbach ist, daß dieses Gleis also lediglich befahren wird, wenn Rangierfahrten nach dem Himmelsbachischen Anwesen stattfinden, und das geschieht nie, wenn Personenzüge die Station Hölzlebrunn durchfahren.

Im übrigen befindet sich das Rangiergleis selbstverständlich in der vorgeschriebenen Entfernung von dem Aufnahmegebäude; es ist vollständig das Normalprofil gewahrt, und es war lediglich eine Ungehörigkeit, daß unten auf dem Himmelsbachischen Anschluß ein Wagen übernommen worden ist, der nicht ordnungsgemäß beladen war. Es ist (wie in dem Schreiben der Regierung hervorgehoben worden ist) dadurch das Abfallrohr an dem Gebäude gestreift worden — aber irgend eine Gefährdung von Personen ist dadurch nicht eingetreten.

Im übrigen verweise ich darauf, daß die Station Hölzlebrunn nicht von Anfang der Bahn an dagewesen ist; sie ist erst später eingerichtet worden, und zwar eingerichtet worden in einem damals schon vorhandenen Bahnwärtergebäude, das zu diesem Zweck hergerichtet wurde; bei solchen Gesuchen wird ja immer auch Wert darauf gelegt, daß mit möglichst geringem Aufwand dem Wunsch der Gemeinden entsprochen werden kann, indem bereits vorhandene Einrichtungen benützt werden können. Ob es etwa im Zusammenhang mit der Ausgestaltung der Station zu einer Güterstation möglich und zweckmäßig ist, auch in der Stellung des Gebäudes und in der Lage der Gleise Veränderungen vorzunehmen, das vermag ich zurzeit nicht zu übersehen, das wird natürlich geprüft werden. Aber der Behauptung, es bestände eine Betriebsgefahr für Personen auf dieser Station, muß ich, wie bereits gesagt, entschieden widersprechen.

Abg. Duffner (Zentr.): Nach der Erklärung des Herrn Ministerialdirektors kann ich mir meine gesamten Ausführungen, die ich zu dieser Position hätte machen sollen, sparen. Es sind aber, das muß ich doch noch einmal hervorheben, die Zustände in dem Hölzlebrunner Bahnhof derartige, daß ich sehr wohl der **Großh. Regierung** die Bitte mitgeben darf, sie möchte diese Zustände recht genau ansehen. Wenn man die Entfernung nicht vom Trittbrett der Lokomotive bis zur Hausmauer, so ist das ein Raum, der nicht 70 bis 80 cm beträgt, wie der Herr Berichterstatter angegeben hat, sondern viel weniger, sodaß man wirklich sagen kann, es ist ein Glück, daß da noch nichts vorgekommen ist. Ich will mir aber die Mitteilung alles des Materials, das mir in reichlichem Maße zur Verfügung gestellt worden ist, sparen und dem Wunsch Ausdruck geben, daß die zugesagte Position im nächsten Budget in möglichster Fülle erscheint, sodaß alles das hergestellt werden kann, was heute zur Klage Anlaß gibt. Ich glaube übrigens, daß die Petenten mit den Ausführungen des Herrn Ministerialdirektors zufrieden sein werden. Ebenfalls erfreut bin ich über die Zusage, daß in Bezug auf die Schaffung eines Weges das Mögliche getan wird. Es scheint mir, daß seinerzeit in dieser Beziehung eine bedauerliche Unterlassung vorgekommen ist. Wir haben in der Tat in Hölzlebrunn einen Bahnhof, zu dem weder ein erlaubter Fußweg oder Fahrweg führt.

Schließlich möchte ich, da wir uns wieder im Hölleental befinden, für die warmen, anerkennenden Worte, die dem Vorkämpfer für die Höllethalbahn, dem früheren **Abg. Faller**, meinem verstorbenen Großvater, gewidmet worden sind, herzlichsten Dank sagen.

Der Antrag der Kommission wird angenommen.

Zu Punkt 2 d der Tagesordnung erstattet Bericht:

Abg. Duffner (Zentr.): Mit der gegenwärtigen Petition liegt uns ein Eisenbahnwunsch vor, der das Hohe Haus zum dritten Male beschäftigt. Die Petition verlangt die Erschließung eines landwirtschaftlich bedeutungsvollen Landesteiles, eines Landesteiles, in welchem sich auch eine Anzahl größerer industrieller Unternehmungen niedergelassen haben und weitere Ansätze dazu vorhanden sind. Die Berechtigung der Petition wurde von der Kommission durchweg anerkannt und im Hinblick auf die Bedeutung der Neuanlage der Bericht gedruckt.

Ich kann deshalb auch darauf verzichten, Ihnen heute alles das zu wiederholen, was der Bericht enthält, auf den ich Sie bezüglich des im weiteren Rahmen des heutigen Gegenstandes Befindliche verweise.

Nur einige kurze Bemerkungen bezüglich der geographischen Lage des petitionierenden Landesteils muß ich vorausschicken.

Es handelt sich um das westlich der Hegauberge Hohentwiel, Hohenkrähen und Hohenhöfen gelegene Randengebiet, das eine Fläche von 150 Quadratkilometer umschließt. Der bekannte Berg Hohenstosseln, um auch ihn zu nennen, kommt insofern in Betracht, als die eine der projektierten Linien ihn südwestlich, die andere ihn nordöstlich umfährt.

Innerhalb dieser 150 Quadratkilometer befindet sich keine andere Bahn, trotzdem eine Reihe bedeutender Orte und Städte in diesen Gebieten liegen. Es stellt einen Keil dar mit breiter Basis, der eingeschoben ist zwischen die strategische Bahn Immendingen—Oberlauringen, die Schwarzwaldbahn Immendingen—Singen und die Bahn Singen—Schaffhausen—Basel.

Wie bereits ausgeführt handelt es sich um einen vorwiegend Landwirtschaft treibenden Landesteil, der sich eines hochentwickelten Getreidebaues, einer rationell durchgeführten empfortreibenden Viehzucht und schließlich eines ausgedehnten Waldbaus erfreut.

Um aber einerseits im immer härter werdenden Konkurrenzkampf auf der Höhe bleiben und andererseits um sich die Vorteile eines modernen Betriebs in bezug auf Einkauf und Absatz zunutze machen zu können — und das kann nur durch Anschluß an den modernen Verkehr geschehen —, dann aber auch um die landwirtschaftlichen Nebenprodukte wie Bausteine, Sand, Kies, Ziegelwaren industriell ausbeuten zu können, kann jener von der Natur gesegneter Landstrich die Bahn nicht mehr entbehren. Gerade die letztgenannten Produkte sind in der Lage, neue industrielle Unternehmungen zu schaffen, da mächtige Ton-, Basalt- und Muschelkalksteinbrüche und Kiesgruben vorhanden sind.

Konkurrenz ausgenützt können diese Werte aber nur werden, wenn eine Eisenbahn ihren Weiterverkauf zu billigen Sätzen und unter besseren Bedingungen, als der Absatzverkehr sie bietet, ermöglicht.

Es haben sich ja bereits einige Unternehmungen gebildet, die sofort zur Ausbeutung der vorhandenen Ton- und Basallager schreiten werden, wenn die Bahn genehmigt ist. Die Pachtverträge sind bereits in diesem Sinne mit der Gemeinde Niedheim abgeschlossen. Ebenso liegen auch auf der östlichen Seite des Hohenstosseln bei Weiterdingen und Duchtlingen gewaltige Steinbrüche, die für Wasser-, Straßen- und Hochbauten ein sehr brauchbares Material liefern.

Das gleiche kann von Binningen gesagt werden und in der Nähe von Watterdingen könnte nach Ansicht des Großh. Oberbergamtes Dr. Schälch ein Kalksteinbruch zu einem Karbidwerk umgestaltet werden, sofern der leichtere und billigere Absatz des fertigen Produktes durch eine Eisenbahn ermöglicht ist.

Die Bahn ist aber auch in der Lage, eine soziale Aufgabe zu erfüllen insofern, als durch die Errichtung der bereits genannten gewerblichen Etablissements für einen großen Teil der dortigen Bevölkerung lohnenden Verdienst geschaffen wird. Die Denkschrift selbst spricht von dem Vorhandensein überschüssiger Arbeitskräfte in den abgelegenen Gemeinden.

Was die Bewertung der rein landwirtschaftlichen Produkte anbelangt, so versprechen sich die Petenten von einer ihrer Gemeinden berührenden Eisenbahn außerordentliche Vorteile. So haben einige Gemeinden berechnet, daß jede von ihnen allein aus der Milch pro Tag eine Mehreinnahme von 4- bis 8000 Mark erzielen könnte, wenn eine Eisenbahn nach Singen ihnen ermöglichen würde, die Milch dort abzusetzen und dort mit der Schweiz in Konkurrenz zu treten. An Fuhrwerkskosten berechnen die Petenten, unter Zugrundelegung des gegenwärtigen Verkehrs allein eine Ersparnis von rund 12000 M., die sie

heute ausgeben müssen, wollen sie ihre Waren auf den Markt bringen. Um diese 12000 M. wird aber entweder die Ware verteuert und dadurch die Konkurrenzfähigkeit herabgemindert, oder sie müssen von vornherein am Verdienst abgezogen werden.

Ein Ausfall für die Fuhrhalter bestände nach der Inbetriebsetzung der Bahn deshalb nicht, weil neue gewerbliche Unternehmungen ihnen neue Arbeit und Verdienst zuweisen würden.

Bezüglich der Wiedergabe des Verkehrs in zahlenmäßiger Darstellung will ich mich damit begnügen, auf die meinem Berichte beigegebenen Anlagen zu verweisen.

Zu den Projekten selbst ist zu sagen, daß neben der ursprünglich projektierten Linie von Singen über Niedheim nach Thengen eine solche von Singen über Duchtlingen—Weiterdingen mit zur Beratung stand, welche unter Umgehung des Ortes Bühlungen von Beuren aus über Blumenfeld—Watterdingen nach Thengen-Dorf führen sollte.

Ihre Kommission hat geglaubt, davon absehen zu müssen, die eine oder andere Linie besonders zu empfehlen, da die Petenten selbst in ihrer Petition sagen, daß ausdrücklich beschlossen wurde: „die Entscheidung über die endgültige Führung der Bahn ganz allein der Hohen Gr. Staatsregierung anheim zu stellen.“

Es kann deshalb auch darauf verzichtet werden, an dieser Stelle näher auf die beiden Projekte selbst einzugehen. Die Gleichberechtigung der Variante über Duchtlingen—Weiterdingen mit der Linie über Niedheim steht sachlich außer allem Zweifel.

Da es sich jedoch nur um den Bau einer Linie handeln kann, werden bau- und betriebstechnische Erwägungen zu entscheiden haben, welche Linie gebaut wird, und diesem Entscheid, welcher der Großh. Regierung seitens der Petenten selbst zugewiesen ist, glaubte Ihre Kommission nicht vorgreifen zu sollen.

Was bei der Beurteilung des Wertes der Bahn für die petitionierende Gegend nicht übersehen werden darf, das ist die außerordentlich große Opferwilligkeit der beteiligten Gemeinden und zwar aller, sowohl derjenigen, welche an der Linie über Niedheim, wie auch jener Gemeinden, die speziell an der Variante über Weiterdingen interessiert sind. Diese Gemeinden haben die unentgeltliche Stellung des Geländes übernommen mit einem Gesamtaufwand von 200000 bez. 230000 M., trotz ihrer ungünstigen Vermögenslage. Daraus mag geschlossen werden auf den Wert, welchen jene Gegend dem Zustandekommen einer Bahnverbindung mit Singen beilegt. Die Großh. Regierung betrachtet diese Geländestellung zwar als eine angemessene Leistung; angesichts der Finanzlage der betreffenden Gemeinden darf wohl von einem Opfer gesprochen werden, zumal aus dem Steuersäckel der Allgemeinheit manche Maßnahme, z. B. in baulicher Hinsicht, bestritten werden muß, die durchaus nicht der Allgemeinheit im weitesten Sinne des Wortes zu gute kommt.

Die Stellungnahme der Großh. Regierung, wie sie Ihrer Kommission in einem längeren Schreiben mitgeteilt wurde, ist im Berichte ausführlich wiedergegeben. Ich gestatte mir deshalb nur einiges davon besonders hervorzuheben.

Nach eingehender Schilderung der Entwicklung dieser Petition teilt die Großh. Regierung mit, daß sie der Großh. Generaldirektion das Projekt zur Begutachtung überwiesen habe. Diese Behörde gibt von den beiden projektierten Linien der Linie über Niedheim den Vorzug, gegen welches Projekt eine Beanstandung nicht zu erheben sei. Sie begründet diese Anschauung unter Behandlung auch der rein technischen Fragen des Weiteren.

Der von den Petenten angegebene Kostenaufwand entspreche aber nicht der Wirklichkeit, es müßte mit 2 100 000 Mark statt mit 1 800 000 Mark Gesamtaufwand, ausschließlich der Betriebsmittel, gerechnet werden, also für den Kilometer mit 104 700 Mark, statt wie angenommen mit 89 700 M. Ich will Sie mit dem weiteren Zahlenmaterial nicht aufhalten, das vollständig im Berichte enthalten ist und nur das Ergebnis der Untersuchungen zusammengefaßt mitteilen:

Die Großh. Regierung ist der Ansicht, daß nur bei einer Führung der Bahn bis Beuren a. N. darauf gerechnet werden könnte, daß die Betriebsausgaben durch die laufenden Einnahmen annähernd gedeckt werden könnten, da der Aufwand für Beuren—Thengen nicht im Verhältnis stünde zu dem zu erwartenden Nutzen. Wollte man daher dem Wunsche der fraglichen Landesteile um Erschließung durch eine Nebenbahn entsprechen, so könne es sich nur um eine Bahn bis Beuren, nicht aber bis Thengen handeln. Würde sich der Verkehr gut entwickeln, dann wäre die Fortführung der Bahn immer noch möglich, und dann unter Berücksichtigung der Interessen der Gemeinden Blumenfeld und Watterdingen, die bei der jetzigen Linienführung vollständig ausgeschaltet seien.

Als eine schwierige Frage stelle sich die Einführung der Bahn in den Bahnhof Singen dar. Jedoch glaubt die Großh. Regierung, daß einstweilen ein Bahnsteig mit den nötigen Gleisanlagen für die Nebenbahn sich anbringen lasse. Sie wolle bis zum nächsten Landtage die Verhältnisse auch in dieser Hinsicht prüfen und über das Ergebnis in der Petitionsnachweisung Mitteilung machen.

Nach eingehender Beratung und unter Würdigung aller wesentlicher Momente, insbesondere auch im Hinblick auf die Geneigtheit der Großh. Regierung, zunächst die Linie Singen—Beuren zu bauen, wobei ihr die Wahl der betreffenden Linienführung überlassen sein soll, und unter Berücksichtigung der Möglichkeit, daß durch die Förderung der ganzen Linie nur eine Verschleppung der ganzen Bahnfrage herbeigeführt werden könne, und daß damit auch den Interessen der Stadt Thengen nicht gedient wäre, kam Ihre Kommission zu dem Antrage:

„Hohe Zweite Kammer wolle die Petition des Eisenbahnkomitees Singen—Thengen in dem Sinne der Großh. Regierung empfehlend überweisen, daß dem nächsten Landtage ein Gesetzentwurf vorgelegt werden möge über den Bau einer normalspurigen Nebenbahn von Singen nach Beuren bzw. Büßlingen, daß ferner die nötigen Mittel in den Staatsvoranschlag eingestellt werden und daß bezügl. der Weiterführung der Bahnlinie Thengen unter Berücksichtigung der Orte Blumenfeld und Watterdingen alsbald in weitere Prüfung eingetreten werde.“

Ich bitte das Hohe Haus, dem Antrage zuzustimmen.

In der Beratung bemerken:

Abg. Giesler (Zentr.): Mit Rücksicht auf den ausgezeichneten gedruckten Bericht und die Darlegungen des Herrn Berichtstatters soeben, will ich mich kurz fassen. Dieses Projekt und diese Bestrebungen feiern ein 50jähr. Jubiläum. Endlich sind die vielen Wünsche und Hoffnungen an der ersten Etappe der Erfüllung angekommen. Mancher der Herren, welche früher mitgewirkt haben, sind schon ins Grab gesunken, darunter der verstorbene Reichstagsabgeordnete v. Hornstein in Binningen, der sich große Mühe um diese Angelegenheit gab, als beim Bau der strategischen Bahn Hoffnung auf die Linie Thengen vorhanden war. An der heutigen Petition hat noch ein Mann mitgearbeitet, der das hohe Alter von 90 Jahren erreicht hat, der also diese ganzen Ver-

hältnisse und Vorgänge miterlebt hat und der sein ganzes Leben lang mit daran tätig gewesen ist. Leider ist er im Laufe des Winters gestorben; das war der Apotheker Lueger. Ich glaube es dem Andenken dieses Mannes schuldig zu sein, an dem Tage, an welchem zum ersten Mal ein Antrag der Kommission auf empfehlende Ueberweisung gestellt wird, seiner hier zu gedenken. Dankbar werden auch die Bewohner jener Gegend für den Kommissionsantrag sein. Die Gründe für den Wunsch der Gegend sind schon klargelegt worden. Nur eines möchte ich sehr scharf hervorheben: Diese Bahn geht in eine lang verschlossene Gegend und bringt sie mit dem übrigen Lande in Verbindung. Wenn die Linie nicht ganz so durchgeführt wird, wie die Petenten es wünschen, und zwar nicht in einem Zuge, so laufen wir Gefahr, daß der Verkehr ins Ausland hinüber, in die Schweiz geht. Ich meine, daß wir ein sehr großes Interesse daran haben, dafür zu sorgen, daß das ganze Hinterland dem Hauptknotenpunkt Singen angeschlossen wird, daß Singen den Zugang aus seinem badischen Hinterland bekommt und dieses Hinterland nicht auf die Schweiz hingewiesen wird. Deshalb glaube ich auch, daß die Großh. Regierung den Standpunkt der Kommission und der Petition bei der Durchführung dieser Bahn vollaus einnehmen sollte. Die Großh. Regierung hat ja die sofortige Inangriffnahme der Linie bis Beuren bzw. Büßlingen in Aussicht gestellt und gemeint, man solle mit der Weiterführung bis Thengen noch etwas warten. Ich meine, daß man hier nicht die Politik, die der Herr Kollege Fröhlich heute morgen als „Zentimeterpolitik“ bezeichnet hat, einschlagen soll, sondern daß man die ganze Linie in einem Zuge machen muß, weil nur dadurch der Gegend in richtiger Weise gebient ist und Singen mit dem vollen Hinterland in Verbindung kommt. Wenn das nicht der Fall wäre, wenn man nur so stückweise bis Beuren ginge, würde das nicht zum Segen für Thengen, sondern wohl zum sehr großen Nachteil dort ausschlagen. Denn es würde Thengen dann nicht mehr wie jetzt, wo gar keine Bahn vorhanden ist, der Mittelpunkt bleiben, sondern der ganze Verkehr würde naturgemäß droben auf der Höhe und hätte also keinen Vorteil, sondern nur Nachteile davon. Es würde auch Watterdingen einen großen Vorteil haben, wenn die Bahn bis hinauf auf den Rand geföhrt werden kann.

Ich bin, und ebenso sind es die Petenten, sehr damit einverstanden, daß noch einmal ganz genau geprüft wird, wie man von Büßlingen aus nach Thengen hinaufkommt, um auch den anderen beiden Orten Blumenfeld und Watterdingen den Nutzen der Bahn zukommen zu lassen. Der Verfasser des Projektes hat die Linie hier eingezeichnet und den Plan eben so geführt, weil hier die geringste Steigung ist und das Projekt dadurch nicht so teuer kommt. Er hat aber auch die Variante schon in den Plan eingezeichnet, damit auf dieselbe Rücksicht genommen werden kann. Die paar tausend Mark Mehrkosten sollten hier nicht ausschlaggebend sein. Der Planverfertiger, der ja auch in der Eisenbahnverwaltung selbst tätig ist, also die Verhältnisse genau kennt, hat das Projekt so ausführlich durchgearbeitet, wie wohl selten noch ein Projekt dem Hohen Hause vorgelegt worden ist. Der Planverfertiger hat das Projekt auf 1 800 000 M. berechnet. Die Großh. Regierung gibt uns an, daß es auf etwa 2 100 000 M. kommt. Das ist ein ganz kleiner Unterschied, glaube ich, der bei der Kostenfrage keine Rolle spielen soll und spielen wird. Diese Summe, die hier notwendig ist, ist auch nur ein ganz kleiner Teil von jenen 25 Millionen, die heute schon erwähnt worden sind. Diese Bahn wird dann nachher den anderen Projekten in keiner Weise im Wege

stehen. Aber es wird durch die Schaffung dieser Bahn ein großer Segen für jene Gegend geschaffen werden, und ich bitte daher die Großh. Regierung, daß sie im nächsten Landtag, wie sie zugesagt hat, die Mittel anfordert, die Vorlage macht, und daß auch die Vorstudien für die Fortsetzung nach Thengen bis dorthin vollendet sein werden, damit man auch über die Fortsetzung im nächsten Landtag dann entscheiden wird.

Abg. Hilbert (natl.): Als Vertreter der Stadt Engen, halte ich es für meine Pflicht, Einiges gegen dieses Projekt anzuführen.

Es scheint mir zunächst, daß sich in den Bericht des Herrn Berichterstatters einige Druckfehler eingeschlichen haben:

So finde ich auf Seite 6 des Berichts die Bemerkung, daß der Verkehrszuwachs, welchen die neue Strecke der Staatsbahn bringen werde, auf 20—30000 Tonnen pro Tag zu berechnen sei. Das wären täglich 60 Eisenbahnwagen, da wird es sicher heißen sollen pro Jahr statt pro Tag. Denn wer die Ortschaften und den Verkehr dort kennt, der weiß ganz genau, daß man auf einen derartigen Verkehr nicht rechnen kann.

Dann heißt es auf Seite 6 weiter: An Fuhrwerkskosten würden 120000 M. gespart, das kann wieder nicht stimmen; da ist jedenfalls eine Null zu viel.

Schließlich heißt es auf Seite 22 bei der Ertragsberechnung: Der Güterverkehr bringe eine Einnahme von 74000 M. Das scheint mir etwas zu wenig zu sein.

Die Bahn Thengen—Singen würde der Stadt Engen große Nachteile bringen. Vor allem würde der Verkehr von Engen nach Singen abgelenkt werden. Das wäre um so bedauerlicher, als die meisten in Frage kommenden Ortschaften zum Amtsbezirk Engen gehören. Auch würden die einzelnen Ortschaften mit Ausnahme vielleicht von Hilzingen meines Erachtens wenig Vorteile von der Bahn haben.

Es ist mir gestern von dem Herrn Regierungskommissär entgegen gehalten worden, es komme bei Bahnwünschen nicht auf die Anciennität des Petitionierens an, sondern auf die Notwendigkeit der zu bauenden Linie. Wenn aber gerade bei diesem Projekt die Notwendigkeit genau geprüft wird, so kann das Ergebnis dieser Prüfung für die Regierung recht zweifelhaft sein. Es wird sich zeigen, daß irgend welche Notwendigkeit nicht besteht. Wenn Sie den Plan zur Hand nehmen, dann finden Sie südlich die Bahn Singen—Schaffhausen, nordöstlich die Bahn Singen—Zimmendingen und westlich die Bahn Zimmendingen—Waldshut. Die Gegend ist also, wie Sie sehen, überall von Bahnen umgeben.

Es sind nun 3—4 Ortschaften, die jetzt 1—1 $\frac{1}{4}$ Stunden zur Bahn haben, alle andern haben höchstens $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$ Stunden.

Vielfältig hört man sagen, es wäre viel besser und natürlicher, wenn die Bahn von Thengen nach Engen gebaut würde. Das ist auch meine Ansicht. Dann hätte die Gegend vor allem viel leichter mit der Amtstadt zu verkehren, als es jetzt der Fall ist.

Der Herr Kollege Duffner hat den Milchabsatz einer Gemeinde hervorgehoben; da möchte ich aber doch sagen, daß in jener Gemeinde selbst die wenigen Angestellten und Beamten ihren Milchbedarf nur mit Mühe bekommen können. Nach auswärts kann überhaupt keine Milch verkauft werden.

Dann ist auch gesagt worden, die Gegend von Thengen habe sehr viel Holz. Das ist richtig; aber speziell von der Gemeinde Thengen wird wenig oder fast gar kein Holz ausgeführt. Die Waldungen liegen alle näher bei der Station Leipsferdingen als bei Thengen.

Abg. Benedey (Dem.): Was ich vorhin zur Unterstützung der Bahn durch das Deggenhausens Tal gesagt habe, kann ich eigentlich vollständig auch zu diesem Gegenstande unter Aenderung nur der entsprechenden Namen vortragen. Die Stadt Konstanz hat auch dieses Projekt, wie Sie gehört haben, unterstützt. Es ergeben sich die Gründe, aus welchen diese Unterstützung hervorging, ganz klar aus dem Bericht, in dem sie auf Seite 8 ausgeführt sind. Es wird hier auf die Gefahr hingewiesen, daß, wie bei den Verhältnissen auf dem nördlichen Bodenseeufer dort der Verkehr nach Württemberg, so hier also in dieser Gegend nach der Schweiz vollständig abgelenkt wird. Es haben die Bewohner jener Gegend jetzt schon ihre Beziehungen nach Schaffhausen hinüber, und ohne eine engherzige Politik, die nicht über die Grenzpfähle hinaugeht, einhalten zu wollen, haben wir doch in erster Linie das Bestreben, daß ihre Beziehungen sich nach dem Inland richten und nicht nach dem Ausland. Gerade von diesem Gesichtspunkt möchte ich das Projekt unterstützen, von diesem naheliegenden Gesichtspunkt aus, daß der Verkehr aus jener Gegend nach Singen, Radolzell und Konstanz geleitet wird. Es ist ja schon öfters darauf hingewiesen worden, daß Konstanz durch die Bodenseegürtelbahn und andere Verhältnisse sehr benachteiligt sei, Sie werden es daher verstehen, wenn ich für diese Petition eintrete. Ich möchte bitten, sich dem Kommissionsantrag anzuschließen.

Abg. Gießler (Zentr.): Ich begreife, daß der Herr Abg. Hilbert einige Bedenken wegen der Stadt Engen hat, aber ich begreife nicht, wenn er ausführt, die Gemeinden hätten keine Vorteile, sondern nur Nachteile aus dieser Bahn. Die Gemeinden und deren Bewohner, insbesondere die auch jetzt schon dort ansässigen Industriellen werden doch ihre Interessen viel besser verstehen und wenn sie mit großem Nachdruck und mit großen Opfern speziell gerade diese Linie wählen, so geht doch daraus hervor, daß sie sich große wirtschaftliche Vorteile daraus versprechen. Diese wirtschaftlichen Vorteile sind in dem Bericht so klar und deutlich dargelegt, daß ich glaube, man brauche darüber kein Wort zu sagen. Ich will nun darauf hinweisen, daß, wenn wir die Linie so führen, wie sie jetzt angestrebt wird, wir den Verkehr dann nicht ins Ausland führen, was wir vermeiden müssen, wie Herr Benedey hervorgehoben hat, sondern, daß wir das Umgekehrte erreichen, nämlich, daß wir von der Schweiz her, der großen Ziegelfabrik in Hofen, Verkehr bekommen und diese Linie eine große Zufuhr und Einnahme bekommen wird, daß der große Verkehr dann ein viel lebhafterer werden wird, und daß, was auch jetzt schon in Aussicht ist, viele neue Steinbrüche, Basaltbrüche, angelegt werden, was bei der anderen Linie nicht der Fall sein würde. Ich bitte die Regierung, hier, nachdem sie schon eine eingehende Prüfung des ausgezeichneten Projektes hat eintreten lassen, ihrem Versprechen treu zu bleiben und dem nächsten Landtag schon eine Vorlage zu machen.

Ministerialdirektor Schulz: Die letzte Bemerkung des Herrn Abg. Gießler gibt mir Veranlassung, darauf hinzuweisen, daß die Regierung in ihrer Erklärung eine Zusage, dem nächsten Landtage eine Vorlage zu machen, nicht abgegeben hat. Der Schlußsatz des Schreibens lautet, nachdem ausgeführt worden ist, daß ohne nähere Prüfung nicht übersehen werden kann, wie die Verhältnisse im Bahnhof Singen sich gestalten werden: „Die Verhältnisse werden bis zum nächsten Landtag einer näheren Prüfung unterzogen werden und die Regierung wird über das Ergebnis Mitteilung machen. Jedenfalls ist zurzeit nicht möglich, eine bestimmte Erklärung abzugeben, ob es angängig sein

wird, schon in einer der nächsten Budgetperioden die Mittel für die Erbauung der Bahn anzufordern." Eine weitergehende Erklärung kann die Regierung auch heute nicht abgeben. Sie wird diese eingehende Prüfung, die sie zugesagt hat, vornehmen; sie wird dem nächsten Landtag darüber Mitteilung machen; ob es aber zu einer Gesetzesvorlage kommen wird, darüber ist zurzeit eine bestimmte Erklärung nicht möglich.

Die Beratung wird geschlossen.

Das Schlusswort erhält der Berichterstatter Abg. Duffner (Zentr.): Es haben zwei von den Herren Rednern für die Petition gesprochen. Ein Herr hat geglaubt, eine ablehnende Stellung gegen die Meinung der Kommission einnehmen zu sollen. Der Herr Abg. Giesler hat dem Herrn Abg. Hilbert schon geantwortet, so daß ich es mir sparen kann. Ich kann aber die Bemerkung doch nicht unterdrücken, daß ich es von einem ländlichen Vertreter mehr als eigentümlich finde, wenn er sich mit einer solchen Begründung in Gegensatz stellt zu Ihrer Kommission, die geglaubt hat, diese Eisenbahnfrage im Interesse der gesamten dortigen Bevölkerung in befürwortendem Sinne erledigen zu sollen. Herr Hilbert hat dann gesagt, ich hätte von einer Gemeinde gesprochen, die ihren Mehrertrag aus Milch allein auf 8000 M. jährlich berechnet. Herr Hilbert hat aber bei seinen Korrekturen übersehen, daß ich als Berichterstatter nicht meine persönliche Meinung auszusprechen, sondern sachlichen Bericht zu erstatten habe. Deshalb habe ich auch alles das hervorgehoben, was der Kommission an Material zur Verfügung gestellt worden ist. Was die Milchfrage anbelangt, die den Herrn Kollegen Hilbert beunruhigte, verweise ich auf die Denkschrift, die der Petition beigegeben worden ist. Dieselbe sagt ausdrücklich, es hätten mehrere Gemeinden berechnet, daß sie allein aus der Milch pro Jahr eine Mehreinnahme von 4- bis 8000 M. erzielen würden, wenn sie dieselbe nach Singen führen könnten; jetzt würde der größte Teil des Bedarfs aus der Schweiz gedeckt. Es handelt sich hier also um eine Reihe von Gemeinden, denen gegenüber ich keinen Grund habe, einen Zweifel dazwischen zu setzen, daß das hier Gesagte auch der Wahrheit entspricht! Soviel dazu! Im übrigen will ich angesichts der vorgerückten Zeit mich bescheiden und nur noch meinerseits auch die Petition der Großh. Regierung auf das angelegentlichste empfehlen.

Zu einer persönlichen Bemerkung erhält das Wort Abg. Hilbert (natl.): Da Herr Kollege Duffner meine Anfragen nicht aufgeklärt hat, nehme ich an, daß er zugibt, daß die Punkte, welche ich beanstandet habe, unrichtig sind.

Ich weiß wohl, daß man, wenn es sich um Petitionen handelt, es nicht so genau bei der Rentabilitätsberechnung nimmt, denn man rechnet gerne eher etwas höher als zu nieder. Aber ich konnte diese Punkte doch nicht unberührt lassen.

Der Kommissionsantrag wird mit allen gegen eine Stimme (Abg. Hilbert) angenommen.

Hierauf wird abgebrochen.

Der Präsident teilt noch mit, daß während der Sitzung ein Schreiben des Herrn Finanzministers eingegangen ist mit 80 Abdrücken des Entwurfs des Finanzgesetzes, und daß die Kommission für Justiz und Verwaltung angezeigt hat, daß sie den Antrag der Abg.

Bechtold und Gen., die um Gewährung von Tagelohn an die Geschworenen und Schöffen betr., beraten habe und den Antrag stelle, die Regierung zu ersuchen, alsbald Schritte zu tun, um die Gewährung von Tagelohn neben der Vergütung von Reisekosten an die Geschworenen und Schöffen herbeizuführen.

Schluß der Sitzung gegen 2 Uhr.

* Karlsruhe, 20. Juli. 131. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Samstag, den 21. Juli 1906, vormittags 9 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

Beratung der Berichte der Budgetkommission über

- den Antrag der Abgg. Bechtold u. Gen. wegen Gewährung von Feuerzulagen an die im Staatsdienst beschäftigten Arbeiter, Beamten und Lehrer (Drucksache Nr. 23), und den Antrag der Abgg. Muser u. Gen. wegen Erhöhung der Bezüge der Arbeiter in staatlichen Betrieben und für die nicht etatmäßigen Bediensteten, wegen Revision des Gehaltstarifs und wegen Aufnahme der Volksschullehrer in diesen Tarif (Drucksache Nr. 29), — Drucksache Nr. 23a —;
- eine Anzahl von Petitionen von Eisenbahnbeamten, Eisenbahnbediensteten und Eisenbahnarbeitern in betreff ihrer Dienst- und Einkommensverhältnisse und den Antrag der Abgg. Fehrenbach u. Gen. bezüglich der Dienst-, Lohn- und Altersversorgungsverhältnisse der Eisenbahnarbeiter (Drucksache Nr. 39) — Drucksache „zu Nr. 14“ —;
- die Bitte der Reserveführer und Geizer der badischen Staatsbahnen um Verbesserung ihrer Anstellungsverhältnisse durch Vermehrung der etatmäßigen Stellen für Lokomotivführer und Geizer — Drucksache „zu Nr. 14 II“ —;
- den Antrag der Abgg. Muser u. Gen., die Ruhezeit für die Eisenbahnbediensteten betr. (Drucksache Nr. 18), und den Antrag der Abgg. Bechtold u. Gen., die tägliche Arbeitszeit der in Staatsbetrieben beschäftigten Arbeiter und Beamten und die Anstellungs- und Beförderungsverhältnisse des Personals der Privatbahnen betr. (Drucksache Nr. 49) — Drucksache Nr. 18a —. Berichterstatter: Abg. Dr. W i l d e n s.

* Karlsruhe, 21. Juli. 132. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Montag, den 23. Juli 1906, nachmittags 4 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

Beratung der Berichte der Budgetkommission über

- den Antrag der Abgg. Bechtold und Genossen wegen Gewährung von Feuerzulagen an die im Staatsdienst beschäftigten Arbeiter, Beamten und Lehrer (Drucksache Nr. 23), und den Antrag der Abgg. Muser und Genossen wegen Erhöhung der Bezüge der Arbeiter in staatlichen Betrieben und für die nicht etatmäßigen Bediensteten, wegen Revision des Gehaltstarifs und wegen Aufnahme der Volksschullehrer in diesen Tarif (Drucksache Nr. 29), — Drucksache Nr. 23a —;
- eine Anzahl von Petitionen von Eisenbahnbeamten, Eisenbahnbediensteten und Eisenbahnarbeitern in betreff ihrer Dienst- und Einkommensverhältnisse und den Antrag der Abgg. Fehrenbach und Genossen bezüglich der Dienst-, Lohn- und Altersversorgungsverhältnisse der Eisenbahnarbeiter (Drucksache Nr. 39), — Drucksache „zu Nr. 14“ —;
- die Bitte der Reserveführer und Geizer der badischen Staatsbahnen um Verbesserung ihrer Anstellungsverhältnisse durch Vermehrung der etatmäßigen Stellen für Lokomotivführer und Geizer, — Drucksache „zu Nr. 14 II“ —;
- den Antrag der Abgg. Muser und Genossen, die Ruhezeit für die Eisenbahnbediensteten betreffend (Drucksache Nr. 18), und den Antrag der Abg. Bechtold und Genossen, die tägliche Arbeitszeit der in Staatsbetrieben beschäftigten Arbeiter und Beamten und die Anstellungs- und Beförderungsverhältnisse des Personals der Privatbahnen betreffend — Drucksache Nr. 18a —. Berichterstatter: Abg. Dr. W i l d e n s. (Fortsetzung.)