

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

268 (5.8.1906) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 145. öffentliche  
Sitzung

# Karlsruher Zeitung.

N. 268.

Sonntag, 5. August

1906.

## Badischer Landtag.

### == Zweite Kammer. ==

#### 145. öffentliche Sitzung

am Freitag den 3. August.

Nachmittags-Sitzung.

#### Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

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

- a. die Bitte der Gemeinden Langenbrücken, Destringen, Eichersheim, Michelfeld, Eichelbach, Dühren, Sinsheim, Daisbach und Waibstadt um Erfüllung einer normalspurigen Nebenbahn von Langenbrücken über Eichersheim—Sinsheim nach Waibstadt, und die Bitte des Gemeinderats Mingolsheim, den Anschluß der Gemeinde Destringen u. a. D. an die Hauptbahn betr.; Berichterstatter: Abg. Red;
  - b. die Bitte der Gemeinden des Winterhauchs, die Erbauung einer normalspurigen Bahn von Eberbach über den Winterhauch nach Mudau und Buchen betr.; Berichterstatter: Abg. Banjbach;
  - c. die Bitte der Gemeinden Hemmenhofen, Radolfzell usw., des Stadtrats Konstanz und der wirtschaftlichen Vereinigungen in Dehrningen, Wangen usw., die Erstellung einer Lokalbahn von Radolfzell nach Dehrningen betr., ferner die Bitte der Gemeinde Gailingen, die Fortsetzung dieser Lokalbahn bis Schaffhausen betr.; Berichterstatter: Abg. Rodmann;
  - d. die Bitte der Gemeinde Schmersheim um Einrichtung der Station für den Wagenladungsverkehr; Berichterstatter: Abg. Reuwirth;
  - e. die Bitte der Gemeinden Weibach, Msimonswald usw., die Erbauung einer Bahn von Weibach über Gütenbach nach Furtwangen betr.; Berichterstatter: Abg. Morgensthaler;
  - f. die Bitte des früheren Eisenbahnunternehmers C. E. Höfger in Stuttgart um Entschädigung für unverschuldete Verluste; Berichterstatter: Abg. Horst.
2. Beratung des Berichts der Petitionskommission über die Bitte des Weichenhärters a. D. Jakob Geller in Unteröwisheim um Erhöhung seiner Pension; Berichterstatter: Abg. Kräuter.

Am Regierungstisch: Ministerialdirektor Schulz.

Präsident Dr. Wilkens eröffnet die Sitzung um 5 Uhr 20 Min.

Es wird folgender Einlauf angezeigt:

Schreiben Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen an das Archivariat mit einer Anzahl von Exemplaren der Statistischen Uebersicht der Betriebsergebnisse der Großh. Staatseisenbahnen für 1905 zur Verteilung an die Mitglieder des Hauses.

Zu Ziffer 1 lit. a der Tagesordnung erhält das Wort: Berichterstatter Abg. Red (natl.). Derselbe verliest den schriftlichen Bericht, aus dem hervorzuheben ist:

Die Gemeinden Langenbrücken, Destringen, Eichersheim, Michelfeld, Eichelbach, Dühren, Sinsheim, Daisbach und Waibstadt weisen zur Begründung ihres Gesuchs um Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Langenbrücken über Eichersheim—Sinsheim nach Waibstadt darauf hin, daß durch die projektierte Bahnlinie die Strecke Waibstadt—Sinsheim—Langenbrücken—Karlsruhe um etwa 24 Kilometer gegenüber der jetzt über Heidelberg führenden Strecke gekürzt würde, und daß diese Bahn nicht nur für die unmittelbar beteiligten Gemeinden, sondern auch für das ganze Bauland, vor allem auch für eine Reihe von industriellen Unternehmungen, wie Kiesgruben, Steinbrüche und Ziegeleien von erheblichem Vorteil wäre.

Die Gemeinde Mingolsheim bittet, die zu erstellende Bahn nicht in Langenbrücken, sondern in Mingolsheim einmünden zu lassen unter Hinweis auf die größere Industrie und die höhere Einwohnerzahl von Mingolsheim.

Die Großh. Regierung erklärt, unter Bezugnahme auf ihre Darlegungen anlässlich früherer gleicher Petitionen, mit Rücksicht auf die erheblichen Terrainschwierigkeiten, und da die meisten der petitionierenden Gemeinden nur in geringer Entfernung von einer Bahnstation liegen, ein dringendes Bedürfnis zur Erbauung der Bahn nicht anerkennen zu können. Doch sie ist bereit, dem Projekt einer elektrisch zu betreibenden normalspurigen Bahn von Mingolsheim oder Langenbrücken nach Destringen in Würdigung der industriellen Bedeutung und der hohen Einwohnerzahl dieser Gemeinde näher zu treten.

Die Kommission kommt, obgleich sie die großen technischen Schwierigkeiten nicht verkennt, zu dem Antrag, die Petition der Großh. Regierung empfehlend zu überweisen, da sie die direkte Verbindung der Bahnlinie Würzburg—Mosbach mit Langenbrücken—Karlsruhe, hauptsächlich auch im Interesse der Amtstadt Sinsheim, für wünschenswert hält.

In der Beratung erhalten das Wort:

Abg. Freiherr von Neukingen (Zentr.): Ich bin als Vertreter eines Teils des Landes, durch welches diese neue Bahn gehen soll, legitimiert, einige Worte zu dieser

Frage zu sprechen. Im allgemeinen erlaube ich mir, zu bemerken, daß diese Petition zurzeit etwas zu weit ausgreift, und daß vielleicht das Nötigste und Nächstliegende dadurch leiden könnte, daß die Gemeinden alle miteinander eine Bahn wünschen, während das dringendste Bedürfnis lediglich für Destrungen vorhanden ist. Alle anderen Petenten liegen schon an der Bahn, während die Gemeinde Destrungen noch auf den Wagenverkehr angewiesen ist, um ihre große Industrie zu entfalten. Ich gestatte mir, einige Bemerkungen über die Statistik von Destrungen vorzutragen, welche ich einer amtlichen Mitteilung des Bürgermeisters dort verdanke.

In Destrungen sind 662 landwirtschaftliche Betriebe, 170 Gewerbetreibende, darunter 11 größere Zigarrenfabriken, 13 kleinere Zigarrenfabriken, 2 Rohstoffhandlungen, eine Papierhandlung, 2 Bauunternehmer, 1 Ziegelei, 4 Kohlen- und Holzhandlungen, eine Dampfsäge, 5 Wassermühlen und 3 Sodawasserfabriken.

Ueber die Steuerkapitalien im Einzelnen und über die Umlagen will ich mich nicht weiter äußern; ich will Ihnen nur noch Folgendes mitteilen:

Die Einwohnerzahl betrug im Jahre 1905 3257; das Gesamtsteuerkapital etwas über sechs Millionen; das Grund- und Häusersteuerkapital über drei Millionen; Gewerbesteuer 1 300 000; Einkommensteuer 970 000 M.; Kapitalrentensteuer 815 000 M.; Feuerversicherungsbeitrag für Gebäude 3,5 Millionen.

Es ist eine außerordentlich betriebsame, volkreiche Gemeinde, um die es sich hier handelt, und es ist daher ihr Wunsch durchaus begründlich, daß sie endlich einmal, nachdem sie schon so oft darum gebeten hat, einen Anschluß an die Hauptbahn erhalte. Wie nun dieser Anschluß zu bewerkstelligen sei, darüber kann ich mich nicht aussprechen, da ich nicht Techniker bin. Ich will nur sagen, daß die große Straße von Karlsruhe—Bruchsal nach Heilbronn—Mosbach—Würzburg von Langenbrücken abzweigte und von der Rheintalstraße über Destrungen, Eichtersheim, Sinsheim zog. Es würde sich daher vielleicht um deswillen empfehlen, daß man den Anschluß in Langenbrücken sucht. Ich gebe aber ohne weiteres zu, daß auch für Mingsolheim erhebliche Gründe sprechen.

Für Destrungen bestimmte Güter sind in Langenbrücken (das war bis dato die Hauptstation) im Jahre 1904 2 465 800 Kilo eingelaufen; von dort abgefordert wurden eine Million und etliche Hunderttausend Kilo; in Mingsolheim für Destrungen eingetroffen sind 750 000 Kilo, von dort abgefordert wurden 70 000 Kilo.

Nun hat die Gemeinde Destrungen schon Vorschläge über die etwaigen Kosten einer Bahn machen lassen, und zwar hat man die Sache unter zweifachen Gesichtspunkten ausgearbeitet: entweder solle man nämlich eine Dampfbahn als Vollbahn bauen — oder man solle, was ja näher liegt, den elektrischen Betrieb wählen. Dem Laien scheint der elektrische Betrieb dasjenige zu sein, was hier in Frage kommen sollte; indessen bin ich, wie gesagt, nicht fachverständig, es müssen darüber andere befinden.

Die Vorschläge für eine Vollbahn mit Dampfbetrieb nehmen (laut spezifiziertem Vorschlag) 575 000 M., und für eine Bahn mit elektrischem Betrieb etwas über 300 000 M. in Aussicht. Wie die Betriebskosten sich gestalten würden, und wie die Bahn voraussichtlich rentieren würde, darüber kann ich mich nicht aussprechen; diese Frage zu beantworten ist wiederum Sache der Techniker.

Ich lege aber besonders darauf den größten Nachdruck, daß gerade Destrungen vermöge seiner wirtschaftlichen Bedeutung in der Tat Anspruch hat, an die große Staatsbahn endlich angeschlossen zu werden;

ich verweise darauf, daß es in Baden ganz sicher keinen Ort von der Bedeutung Destrungens geben wird, welcher 5 Kilometer bis zur Bahn hat.

Angeht die großen Aufwendungen für Bahnhöfe und die übrigen Anstalten der Staatsbahn läge es nahe, bittere Worte darüber zu finden, daß eine Gemeinde von der Bedeutung Destrungens so lange betteln muß, bis sie endlich den Anschluß an die Bahn erhält; ich will aber darauf verzichten, diesen bitteren Gefühlen hier Ausdruck zu verleihen; ich hege zur Groß. Staatsbahnverwaltung und zum Eisenbahnministerium die Zuversicht, daß endlich den Wünschen Destrungens Gewähr geleistet wird.

Abg. **Neuwirth** (natl.): Vor allem danke ich dem Herrn Berichterstatter für seinen eingehenden Bericht zu der vorliegenden Petition; ich danke auch den Mitgliedern der Kommission für Straßen u. Eisenbahnen, daß sie den langjährigen Wünschen der Petenten dadurch Rechnung getragen haben, daß sie ihre Bitte, eine Bahn zu erhalten, empfehlend überwiegen haben. Es sind langjährige Wünsche: Seit dem Jahre 1869 petitionieren die Beteiligten um eine Eisenbahn; schon dreimal sind sie mit Petitionen vor dem Landtag gewesen, und sie haben noch nie Gehör seitens der Regierung gefunden.

Ein Einblick in die Karte wird Ihnen auch sofort zeigen, daß die Bahn schon deshalb ein Bedürfnis ist, weil damit begünstigt werden soll, daß sie unser badisches Hinterland mit dem badischen Oberland verbindet. Bisher sind die Verhältnisse wirklich primitiv gewesen, was den durchgehenden Verkehr anbelangte: die Hinterländer haben, wenn sie die kürzeste Linie nach der Residenz und nach dem Oberland fahren wollen, eine württembergische Bahn benutzen müssen. Seit überhaupt das badische Land in seiner jetzigen Form existiert, hat man schon eine Heerstraße, den Verbindungsweg in der Weise geführt, wie es das vorliegende Projekt zeigt: Es ist die Linie von Würzburg—Wertheim—Mosbach—Waibstadt—Sinsheim—Langenbrücken nach Karlsruhe. Diese Linie soll jetzt dadurch ergänzt werden, daß von der bestehenden Bahn abgezweigt wird, daß die neue Bahn über Sinsheim geht und in Langenbrücken oder Mingsolheim einmündet und dadurch einen direkten Verkehr herstellt. Die Notwendigkeit einer solchen Bahn muß ja schon in die Augen springen, wenn man bedenkt, was schon der Herr Berichterstatter verlesen hat: daß 24 Kilometer an der Fahrt gefürzt werden, wenn die Unterländer nur nach Karlsruhe reisen wollen.

Man hatte den Mißstand schon vor zehn Jahren eingesehen und man hatte damals wegen der Errichtung von Nebenbahnen mit Privatgesellschaften verhandelt. Es sind zwei Nebenbahnen gebaut worden, die ursprünglich bezwecken sollten, einen durchgehenden Verkehr herzustellen. Aber man hatte sich doch auch wieder getäuscht: die Nebenbahnen haben in erster Reihe für sich zu sorgen; sie dienen dem Lokalverkehr, sie haben keinen richtigen Anschluß; es ist also unmöglich, diese Nebenbahnen zu einer größeren Reise benutzen zu können. Sie beschränken sich, wie gesagt, nur auf den Lokalverkehr.

Mit der Erstellung der erstrebten Bahn, die ungefähr 30 Kilometer Länge hat, wäre der Mißstand behoben. An der Linie liegen, wie der Herr Berichterstatter ebenfalls schon verlesen hat, bedeutende Orte von fast durchweg über tausend Einwohnern: in erster Reihe Waibstadt mit über 2000 Einwohnern, Daisbach, das keine Bahn hat, mit 600 Einwohnern, Sinsheim mit über 3000 Einwohnern, Dören ohne Bahn über 900 Einwohner, Eschelbach 1300 Einwohner, Mingsolheim 1500 Einwohner, Destrungen 3400 Einwohner, Langenbrücken

1400 Einwohner, Mingolsheim über 2000 Einwohner. In all diesen Orten ist bedeutende Industrie und sie bieten wirklich die besten Grundlagen zu einer Rentabilität, wie die Berechnung zeigt.

Die Amtstadt Sinsheim, eine Stadt von über 3000 Einwohner, hat wirklich auch allen Grund, energisch für dieses Projekt einzutreten und auch andere für dieses Projekt zu interessieren. Gerade die Amtstadt Sinsheim hat durch die vorhin erwähnte Nebenbahn den größten Schaden erlitten: es sind ihr die bedeutendsten Orte wie Eschelbach und Eichersheim sozusagen vor der Nase weggeführt. Die Lokalbahn geht nach Wiesloch und dadurch ist die Stadt Sinsheim schwer geschädigt. Eine Amtstadt hat doch immerhin die Verpflichtung, dafür zu sorgen, daß ihre umliegenden Orte, die doch zu dieser Amtstadt gehören, auch bequeme Verkehrsmittel haben, um zur Amtstadt gelangen. In Anbetracht der vorhandenen Mißstände hat die Amtstadt Sinsheim es an nichts fehlen lassen, diesen Verkehr herzustellen. Sie hat beispielsweise seit dem 1. Mai d. J. einen Automobilverkehr eingerichtet. Dieser Automobilverkehr geht von Waibstadt aus nach Sinsheim, Eschelbach, Eichersheim; er steht in ganz rentablem Verhältnis; ich habe hier einen Auszug aus einer Uebersicht über die Einnahmen der letzten Monate. Es wurden z. B. im Monat Mai eingenommen 1300 M., im Monat Juni 1400 M. nur aus dem Personenverkehr. Es ist also anzunehmen und daraus zu ersehen, daß der Personenverkehr der Gegend ganz bedeutend ist und daß, wenn Güterverkehr dazu kommt, an der Rentabilität nicht gezweifelt werden kann. Terrainschwierigkeiten sind immer wieder die Argumente, die seitens der Regierung ins Feld geführt werden. Die Terrainschwierigkeiten sind aber nicht allzu groß. Ich gebe zu, es ist Hügelland und es sind drei Wasserscheiden zu überwinden. Die können aber bei gutem Willen ganz gut überwunden werden. Die Industrie ist, wie ich gesagt habe, in jedem Orte vertreten; und was die Landwirtschaft anbelangt, glaube ich, daß in keinem Bezirk im Großherzogtum so viel Handelsartikel gebaut werden, wie in der Gegend dort. Es ist der Tabakbau sehr bedeutend, der Zuckerrübenbau wird der bedeutendste in Baden sein, und auch Pichorien werden gebaut. Vor einigen Tagen habe ich schon ausgeführt, welche großes Interesse die landwirtschaftliche Zuckerrüben bauende Bevölkerung hat an einer Bahn. Die Zuckerrüben Waghäuser setzt den Preis in der Weise fest, daß sie sich vielfach nach der Entfernung richtet. Wenn eine weite Entfernung zurückzulegen ist, wenn überhaupt Umwege mit der Bahn gemacht werden müssen, so muß der Produzent den Ausfall decken, er bekommt 5 und 10 Proz. weniger als an anderen Orten, die an der Bahn liegen und von wo eine geringere Fracht zu bezahlen ist. Sie sehen also, daß mit dem Bahnbau indirekt der dortigen Bevölkerung finanziell ein bedeutender Nutzen zufließt und auch die Regierung hat das größte Interesse daran, zuzugreifen. Es ist das eine ähnliche Petition, wie sie der Herr Kollege von Menzingen schon erwähnt hat, die von der Gemeinde Destrungen dem Hause unterbreitet ist und die darin besteht, daß Destrungen ebenfalls einen Anschluß will. Die Gemeinde Destrungen ist in dem Projekt mitinbegriffen. Wenn diese Bahnlinie gebaut wird, so wird ja selbstverständlich die Gemeinde Destrungen befriedigt und dadurch auch der Mißstand beseitigt. Destrungen ist ja der größte Ort in unserem Großherzogtum Baden, der noch keine Bahn hat. Von der Industrie in dem Bezirke hat der Herr Vorredner schon nachgewiesen, daß sie eine sehr bedeutende ist. Es sind sehr viele Zigarrenfabriken da und auch sonst bedeutende industrielle Anlagen, die eine Frequenz mit der Bahn mit aller Sicherheit darbieten.

Mit welchen Opfern die Gemeinde Destrungen entgegen-

zukommen gewillt ist, ergibt sich daraus, daß sie sich bereit erklärt hat, falls dieses Projekt scheitern sollte, wenn ein Staatszuschuß gegeben wird, eine elektrische Bahn selbst in Betrieb zu nehmen. Das sind große Opfer für eine Gemeinde, aber es beweist dies, daß die Gemeinde alles daran setzt, um ihrer industrietreibenden Bevölkerung entgegenzukommen. Daß auch die Gemeinden im allgemeinen zu großen Opfern bereit sind, beweist Ihnen, daß sich sämtliche Gemeinden bereit erklärt haben, unentgeltlich das Gelände zu stellen, falls die Bahn gebaut wird.

Ich möchte Sie alle sehr bitten, dem Antrag der Kommission Ihre Zustimmung zu geben. Ich kann die Großh. Regierung auch versichern, daß sich die Bevölkerung nicht beruhigen wird, so lange das berechtigte, so lange das ersehnte Projekt nicht zum Bau kommt. Hoffen wir deshalb, daß bis zum nächsten Landtag ein diesbezügliches Projekt vorgelegt wird, das die Bewohner dieser Orte die schon lange den Wunsch hegen, eine Bahn zu erlangen, in jeder Weise befriedigt.

Abg. Geß (Soz.): Ich habe in einem früheren Stadium der Angelegenheit bereits die Erbauung dieser Bahn empfohlen. Ich muß vollkommen bestätigen, daß es bis jetzt ein großer Fehler war, daß die Gemeinde Destrungen, die heute eine kleine Stadt darstellt, mit dem Bahnverkehr nicht verbunden ist. Es scheint nun, daß die Großh. Regierung bereit ist, recht bald die Situation zu verbessern und durch Erbauung einer Bahn Destrungen dem direkten Verkehr anzuschließen.

Ich kann darüber keine Ansicht aussprechen, in welcher Weise die Frage gelöst werden soll. Es ist nur ein so allgemeines Gefühl, das mich veranlaßt, den Wunsch auszusprechen, die Regierung möchte einmal in erster Linie berücksichtigen, ob dort nicht eine elektrische Bahn anzulegen wäre. Denn so wie ich das Terrain und die Verhältnisse dort kenne, glaube ich, daß der Versuch, mit Hilfe der Elektrizität dort einmal eine Lösung zu finden, sehr naheliegt. Ob der Anschluß von Langenbrücken oder Mingolsheim aus geschehen soll, darüber wage ich kein Urteil abzugeben. Es sind beide Orte würdig, durch den Anschluß begünstigt zu werden, da sie sehr industriell sind. Ich möchte nur noch darauf hinweisen, daß vor wenigen Tagen in den Zeitungen die Mitteilung gekommen ist, daß Mingolsheim wieder ein großes industrielles Unternehmen bekommen wird, eine Zigarrenfabrik, die etwa 300 Arbeiter beschäftigen soll, die natürlich aus der Umgebung entnommen werden müssen und denen der Anschluß an den Betriebsort durch die Bahn sehr willkommen sein wird.

Ministerialdirektor Schulz: Ihre Kommission hat die Schwierigkeiten, die der Erbauung einer Bahn Waibstadt—Langenbrücken oder Mingolsheim entgegenstehen, durchaus gewürdigt. Der Herr Abg. Neuwirth meint zwar, diese Schwierigkeiten seien nicht groß. In früheren Verhandlungen ist aber seitens der Regierung dargelegt worden, welche erheblichen Schwierigkeiten bestehen. Ich darf auf den Bericht des Herrn Abg. Eichhorn vom Jahre 1902 verweisen, in dem bemerkt ist, daß, während zwischen den Endstationen nur eine Höhendifferenz von 35 m besteht, die drei Wasserscheiden annähernd gleich hoch um 110 m über den Anfangsstationen liegen. Die Gesamthöhe, welche zu übersteigen ist, beträgt in der einen Richtung 130 m und in der anderen Richtung 195 m. Wenn eine Bahnlinie über drei Wasserscheiden weg mit sehr erheblichen Steigungen geführt werden muß, so kann man gewiß von einer Bahn, der Schwierigkeiten nicht entgegenstehen, und von einer leistungsfähigen Bahn nicht sprechen. In der Antwort hat die Großh. Regierung auch darauf hingewiesen, daß eine solche Bahn nie für den Durch-

gangsverkehr irgendwelche Bedeutung bekommen wird. Wenn der Zukerriibenverkehr speziell herangezogen worden ist, so könnte es sich bei diesem Verkehr nur um die an der Strecke liegenden Stationen handeln; denn der Verkehr, der etwa von weiter her, von Sinsheim oder Waibstadt und dem hinterliegenden Gebiet, herkommt, würde niemals über diese Linie nach Waghäusel gebracht werden, sondern über die bestehende Hauptbahn trotz ihrer absolut größeren Länge. Also auch in der Beziehung würde für die Eisenbahnverwaltung gar nichts gewonnen. Bei dieser Sachlage und im Hinblick darauf, daß die in Betracht kommenden Ortschaften fast durchweg schon Eisenbahnstationen haben oder in sehr geringer Entfernung von Eisenbahnstationen liegen, kann ein dringendes Bedürfnis nach einer weiteren Linie nicht anerkannt werden. Wie in den letzten Tagen wiederholt meinerseits geschehen mußte, so muß ich auch hier erklären: Solange wir Petitionen in so großer Zahl vorliegen haben von Gegenden, die vom Verkehr weit abliegen, können Bahnwünsche, wie die hier in Frage stehenden, keinen Anspruch auf Berücksichtigung finden.

Wir werden also nicht in der Lage sein, die Hoffnungen des Herrn Abg. Neuwirth in Erfüllung gehen zu lassen, daß dem nächsten Landtag eine Vorlage für die Erbauung einer derartigen Linie gemacht werden kann. Ich kann nicht einmal in Aussicht stellen, daß wir über diese Linie bis zum nächsten Landtag weitere Erhebungen anstellen werden.

Anders liegt die Sache bezgl. des Ortes Destringen. Der Herr Abg. v. Menzingen hat vorhin mit Recht selbst ausgeführt, daß die Destringer vielleicht darunter leiden, daß sie zu lange auf ein zu hohes Ziel hin gestrebt haben, in dem sie nur auf die Herstellung der ganzen Durchgangslinie abhoben. Ich glaube auch, wenn sie früher schon etwas weniger verlangt hätten, und wenn sie lediglich nach einer Stichbahn von Langenbrücken oder Mingsolsheim nach Destringen gestrebt hätten, daß dann vielleicht ihre Wünsche schon früher in Erfüllung gegangen wären, und das bittere Gefühl, das der Herr Abg. v. Menzingen in anerkennender Weise unterdrückt hat, hätte gar nicht aufkommen können. (Heiterkeit im Zentrum.) So, wie die Sache liegt, glaube ich der Hoffnung Ausdruck geben zu dürfen, daß bezüglich dieses Wunsches bis zum nächsten Landtage eine Vorlage gemacht werden kann, wenn die Verhandlungen mit der Gemeinde Destringen den erwünschten Verlauf nehmen.

Hierauf wird der Antrag der Kommission angenommen.

Zu Ziffer 1 lit. b der Tagesordnung erhält das Wort der Berichterstatter Abg. Vansbach (konf.).

Derselbe verliest den schriftlich vorliegenden Bericht, aus dem hervorzuhellen ist:

Die Gemeinden des Winterhauchs begründen ihre Bitte um Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn von Eberbach über den Winterhauch nach Mudau und Buchen mit dem Hinweis darauf, daß nicht nur die unmittelbar interessierten Gemeinden Oberdielbach, Schöllbrunn, Weisbach, Strümpfelbrunn und Mühlben sich eine Hebung ihrer wirtschaftlichen Verhältnisse versprechen, sondern daß dadurch auch das badische Unterland (Mannheim, Heidelberg) in ziemlich gerader Linie mit dem Taubertal verbunden würde.

Die Großh. Regierung glaubt durch die bereits ausgeführte Bahn Mosbach—Mudau den Verkehrsbedürfnissen der in Frage kommenden Gemeinden in befriedigender Weise genügt zu haben, es könne daneben mit Rücksicht auf andere notwendige Bahnbauten das Projekt Eberbach—Mudau nicht mehr in Betracht kommen.

Die Kommission gelangt in Würdigung einerseits der wirtschaftlichen Interessen der beteiligten Gemeinden, andererseits der Ausführungen der Großh. Regierung zu dem Antrage, die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnissnahme zu überweisen.

In der Beratung erhalten das Wort:

Abg. Dieterle (Zentr.): Ich habe leßthin einmal Gelegenheit genommen, von der Mäßlichkeit zu sprechen, die es mit sich bringt, wenn eine Gemeinde gar so fern vom Eisenbahnverkehr liegt, als von der Abtalbahn von St. Blasien ins Rheintal die Rede war. Ähnlich wie dort die Verhältnisse liegen, liegen sie auch im Odenwald. Schon ein Blick auf die Karte tut dar, wie stiefmütterlich diese Gegenden behandelt sind in bezug auf den Eisenbahnverkehr. Man sieht in anderen Gegenden eine Linie neben der anderen, aber in dieser Gegend sieht man gewaltige Fläche auf der Karte, die keine Linie aufweisen.

Wie die Bittsteller hervorgehoben haben und wie auch in dem Kommissionsbericht angegeben ist, bemühen sich diese Gemeinden schon längst um eine Bahn von Eberbach über den Winterhauch nach Mudau. Es ist auch angeführt worden, daß diese Gegend ziemlich arm sei. Aber gerade dieses ist ein Grund, derselben durch eine Bahnverbindung aufzuhelfen, und es ist eine Tatsache, daß mit der Erstellung von Bahnen regelmäßig auch der ganze Wohlstand einer Gegend sich hebt. Es ist deswegen auch im öffentlichen Interesse gelegen, diese Bahn zu bauen, um die Steuerkraft dieser Gegend zu heben. Es ist eine arme Gegend und darum fällt es den Bewohnern auch umso schwerer, immer noch sozusagen Privatsteuern zahlen zu müssen, ich meine die Ausgaben, welche nötig sind, wenn sie irgendwelche Produkte zu beziehen haben, wie auch die Ausgaben, welche sie haben, wenn sie ihre eigenen Produkte an den Mann bringen wollen, die Speisen, bis dieselben an die Verkehrsadern gebracht sind. Es kommt aber auch noch ein anderer Umstand in Betracht. Der Winterhauch gehört gerade mit diesen Gemeinden, die da beteiligt sind, zu dem Amtsbezirk Eberbach. Wenn ich mir nun die Entfernungen von dem Amtssitz anschau, so muß ich sagen: Es ist keine Kleinigkeit für die einzelnen Gemeinden, die Wegstrecken zurückzulegen, die sie eben zurücklegen müssen, wenn sie an den Amtssitz kommen wollen. Waldkagenbach hat 11,5 Kilometer, Strümpfelbrunn 10,7 Kilometer, Mühlben 12,2 Kilometer, Schöllbrunn 10,1 Kilometer, Weisbach 11,8 Kilometer, Wagenschwend 16,8 Kilometer, Reisenbach 16,7 Kilometer. Diese Gemeinden zusammen geben mehrere Tausend Einwohner, so daß schon auf eine gewisse Rentabilität gerechnet werden kann, und wenn dieselbe auch nicht sofort zum Vorschein kommt, so ist eben, wie auch bei anderen Gelegenheiten schon hervorgehoben worden ist, die Rentabilität auch darin zu suchen, daß die ganze Gegend leistungsfähiger wird, daß die Steuerkraft der ganzen Gegend gehoben wird. Deswegen möchte ich der Großh. Regierung empfehlen, dieses Bahnprojekt nicht aus dem Auge zu lassen. Es hat sich bei der Bahn Mudau—Mosbach gezeigt, daß dieselbe eigentlich eben doch ungenügend ist, weil sie eine schmalspurige ist. Wenn deswegen durch eine normalspurige Bahn der Gegend aufgeholfen werden kann, so wird der Nutzen für dieselbe und ihre Dankbarkeit außerordentlich groß sein. Es ist diese Bahn auch diejenige, welche gerade den ganzen Odenwald quer durchschneidet, und wenn die Großh. Regierung auch angedeutet hat, daß an einen Durchgangsverkehr Mudau—Buchen—Taubertshausheim kaum zu denken sei, so glaube ich doch, daß, wenn einmal der Anfang gemacht wäre, der Durchgangsverkehr bald kommen und auch die Rentabilität der Bahn eintreten würde.

Deswegen wie gesagt möchte ich noch einmal die Großh. Regierung bitten, dieser Bahn ihre Aufmerksamkeit zu schenken und wenigstens nicht von vornherein eine Stellung einzunehmen, daß diese bisher so weit zurückgestellte Gegend fast oder gar keine Hoffnung mehr auf eine Bahnverbindung haben kann.

Abg. **Jhrig** (Dem.): Gestatten Sie auch mir einige Worte zu der vorliegenden Petition. Die Legitimation, auch hier in dieser Frage sprechen zu dürfen, nehme ich in erster Linie daraus, daß es sich um meine Heimat handelt, die hier, wie schon seit Jahren, um eine Bahn petitioniert. Es ist ein alter Bekannter in diesem hohen Hause der Wunsch, daß auch der Winterhauch eine Bahnverbindung haben möchte, und daß ebenso die noch weiter rückwärts gelegenen Gemeinden mit unserm Bahnnetz verbunden sein möchten. Es ist diese Sache hier vor vier Jahren eingehend erörtert worden, damals als der Gesetzentwurf über die sog. Konkurrenzbahn, die von Mosbach nach Mudau führt, hier zur Beratung gelangt ist. Es ist damals auch eingehend erörtert worden, daß an dem Projekt, das die vorliegende Petition befürwortet, nicht bloß die Gemeinden des Winterhauchs allein, also die Gemeinden Strümpfelbrunn, Oberdielbach, Waldkatenbach, Schöllbrunn, Weißbad, Mühlben interessiert sind, sondern ebenso auch Wagenbach, Balsbach, Reisenbach und dann auch die große Zahl der Gemeinden, die damals eine Protestpetition gegen die Erbauung der Bahn von Mosbach nach Mudau eingebracht haben, nämlich Ober- und Unterjohenthal, Schloßau, Steinbach, Mörtschenhardt, Dumbach, Auerbach und Kumpfen, weil diese Gemeinden durch die Erbauung jener schmalspurigen Nebenbahn durchaus nicht besonders günstig beeinflusst worden sind, weil sie nach ihrem naturgemäßen Absatzgebiet für landwirtschaftliche und sonstige Produkte, den Städten Heidelberg und Mannheim, einen Umweg von etwa 25 Kilometer zu machen haben, daß sie z. B. ihr Holz dann in Mosbach von der schmalspurigen Bahn in die anderen Wagen umladen lassen müssen und dadurch also manches mühsliche haben.

Die diesmalige Petition ist bloß von den Winterhauchgemeinden ausgegangen. Es haben dieses Mal keine besonderen Beratungen stattgefunden. Es ist nicht wie früher der Fall daß sich eine Kommission gebildet hätte, um die einzelnen Details näher auszuarbeiten. Es sind bloß die fünf Winterhauchgemeinden gewesen, die in dem Zeitpunkt, an dem nun einmal von allen Seiten Bahnwünsche wieder an dieses hohe Haus und die Großh. Regierung herangetreten sind, auch geglaubt haben, sich in empfehlende Erinnerung bringen zu müssen, damit, wenn die Großh. Regierung nun dem Wunsche des Hauses nachkommen und in nächster Zeit etwas mehr für Bahnen bezüglich der entlegenen Teile unseres Landes tun wolle, sie dann auch eben dieses Gebiet berücksichtigen möge. Es ist deswegen natürlich auch keine Rücksprache mit den Städten Eberbach, Mudau und Buchen genommen worden, was der Großh. Regierung nach ihrer Zuschrift an die Kommission aufgefallen ist, indem sie darauf hinweist, daß sich diese der Petition nicht angeschlossen hätten. Diese Städte wünschen aber natürlich diese Bahn ebenfalls, da auch sie ein großes Interesse an ihrer Erstellung haben.

Die Notwendigkeit dieser Bahn ist insbesondere von der Großh. Regierung anerkannt worden, wie man sie besser eigentlich nicht anerkennen kann. Sie hat früher geschrieben: „Zwischen den Bahnlinien Eberbach—Mosbach—Seckach—Waldkirch einerseits und Eberbach—Keilbach andererseits liegt ein Teil des badischen Odenwaldes, der seit einer Reihe von Jahren Zeichen des landwirtschaftlichen Niederganges offenbart hat. Eine strebsame

Bevölkerung mußte erkennen, daß, während in anderen Gegenden des Großherzogtums alle Verhältnisse im Aufstreben begriffen sind, ihr die Verarmung drohte, wenn nicht durch eine entschiedene einschneidende Veränderung ihrer Erwerbsbeziehungen Wandel geschaffen würde.

Eine solche Veränderung erhofft sie mit Zuversicht von dem Anschluß an den Verkehr durch eine Eisenbahnverbindung mit der badischen Hauptbahn“, und dann weiter: „Diese Schilderung der ungünstigen ökonomischen Lage, wie sie von den Gemeinden damals gelegt wurde, und der daran geknüpften Not für Hilfe durch eine Verbindung mit der Hauptbahn kann nicht als unzutreffend und unberechtigt bezeichnet werden.“

Besser hätte man die Notwendigkeit des Bahnbaues nicht begründen können, als damals die Großh. Regierung es selbst hiermit getan hat.

Nun hat man ja in der Zwischenzeit die sogenannte Konkurrenzbahn erstellt, diese Schmalspurbahn, die eben doch nur in recht mäßigem Umfange und für einen recht kleinen Teil dieser Gegend dem Bedürfnisse genügt. Der weitaus größte Teil hat von dieser Kleinbahn recht wenig, und eine wirkliche Abhilfe kann eben nur dann geschehen, wenn eine Durchquerung des Odenwaldes von Eberbach aus bis hinter in das Taubertal vorgenommen wird. Wir haben ja schon einen Teil dieser hier in Aussicht genommenen Strecke ausgebaut und einen weiteren genehmigt; der Teil von Buchen nach Waldkirch ist bereits gebaut worden als Teil der von Sekach abzweigenden Linie; von Waldkirch nach Hardheim haben wir leztlich eine weitere Teilstrecke genehmigt. Um das Ende, die Einmündung in das Taubertal, bemühen sich die Herren Kollegen Dr. Schofer und Neuhaus bei jeder Gelegenheit; wir haben die betreffenden Petitionen auch leztlich hier behandelt. Es wird auch nur eine Frage der Zeit sein, daß jene Strecke ausgebaut wird.

Wenn nun diese Strecke ausgebaut werden sollte, würde die Tatsache geschaffen, daß wir den Verkehr eines ganz beträchtlichen Teiles unseres Hinterlandes nach der Grenze zu ablenken, während es naturgemäß wäre, daß wir den Verkehr in das Land hereinziehen und unseren natürlichen Verkehrszentren zuführen; das wäre doch unser badisches Unterland mit seinen Städten Heidelberg und Mannheim. Darum würde, wenn jene Endstrecke gebaut wird, der Anschluß an die Odenwaldbahn in Eberbach schon aus diesem Grunde geradezu eine dringende Notwendigkeit werden.

Ich kann der in der Petition niedergelegten kurzen Begründung nur beifügen, daß sie in vollem Umfang den Tatsachen entspricht. Ich bedaure sehr, daß die Großh. Regierung zu keiner freundlicheren Antwort gekommen ist. Wenn sie gesagt hat, daß „nach der Erstellung der Mosbach—Mudauer Bahn nun dieses Projekt nicht mehr in Frage komme“, so glaube ich, ist doch damit entschieden zu viel gesagt. Die Großh. Regierung hat schon dann und wann geglaubt, eine Sache sei erledigt; aber, wie der stetige Tropfen den Stein aushöhlt, so wird auch hier — und davon bin ich fest überzeugt — die Großh. Regierung im geeigneten Momente zum Nachgeben genötigt sein. Ein Blick auf die Karte zeigt schon, daß es einfach auf die Dauer unhaltbar ist, daß dieser Landesteil ohne Bahn bleibt.

Auch der Kommission wurde erklärt, „daß der Bevölkerung des Odenwaldes in Anbetracht der besonders gedrückten wirtschaftlichen Lage, in welcher sich dieselbe befindet, die möglichste Berücksichtigung zuteil werden müsse und, wenn der Gegend durch Erschließung mittels einer Bahn geholfen werden könne, kein Opfer gescheut werden sollte, das in bezug auf die wirtschaftliche Hebung dieses Landesteiles Erfolge verspreche.“ Ich habe mich leztlich gefreut, als der Herr Eisenbahnminister sich

auf dem Standpunkt gestellt hat, daß bei der Erbauung neuer Bahnen nicht in erster Linie das fiskalische Interesse in Betracht kommen dürfe, nicht in erster Linie die Frage aufgeworfen werden solle: „Was bringt die Bahn uns voraussichtlich für eine Rente?“, sondern daß andere, volkswirtschaftliche Gesichtspunkte vorangestellt werden müßten. Ich glaube, daß das hier eine Bahn von eminent wirtschaftlicher Bedeutung für diese ganze Gegend ist, und das wird eben dazu führen müssen, daß die Groß. Regierung der Erbauung der Bahn näher tritt.

Die technischen Schwierigkeiten, auf die hingewiesen wird, sind insbesondere darin zu suchen, daß man, um vom Neckartal auf den Winterhauch hinaufzukommen, eine ganz beträchtliche Steigung überwinden muß, daß eine nicht unerhebliche Zahl Kilometer hier gefahren werden müssen, ohne daß Ortschaften berührt werden könnten. Das ist zuzugeben, und es ist ebenso zuzugeben, daß dann auch selbstverständlich der Bau etwas kostspieliger wird als auf mancher anderen Strecke. Aber wenn nun ein so dringendes Bedürfnis nach der Erstellung einer solchen Bahn da ist, dann müssen wir uns eben auch sagen, daß in dem Falle etwas tiefer in die Taschen des Staates gegriffen werden darf, und wir werden dann auch die Mittel dafür zu bewilligen haben.

Die Bewohner des Winterhauchs haben sich in ihrer Petition, wie mir scheint ganz mit Recht, auch darauf berufen, daß die großen Ausgaben für Bahnhöfe und Güterbahnhöfe gemacht werden. Aber der daran geknüpfte Wunsch, wenn man einerseits so erhebliche Ausgaben für die größeren Städte mache, daß man auch ihnen nach Möglichkeit entgegenkommen möge, ist ein berechtigt und durchaus berechtigter.

Verschiedene Abgeordnete haben seinerzeit erklärt, nur in der Voraussetzung der Mosbacher Linie zuzustimmen, daß das Projekt Eberbach—Mudau „nicht aufgehoben, sondern nur aufgeschoben sei und daß später noch einmal eine Zeit kommen wird, in welcher eine vom Staate direkt betriebene Linie von Eberbach über den Winterhauch nach Mudau, Buchen und weiterhin ins Taubertal gebaut wird“, eine Bahnlinie, die, wie ein Blick auf die Karte zeigt, durchaus naturgemäß ist und die „neben der rechtwinklig anstoßenden Bahnlinie Mosbach—Mudau ganz gut bestehen könnte.“ Ich kann dem nur beipflichten und auch meinerseits nur die Groß. Regierung bitten, sie möge ihre ablehnende Haltung aufgeben und möge auch diesem langjährigen Wunsche endlich die Gewährung nicht mehr versagen (Beifall).

**Ministerialdirektor Schulz:** Auf die allgemeinen Gesichtspunkte, wie sie bei den Petitionen hier regelmäßig vorgetragen werden, auf die Frage der Kosten für die großen Bahnhöfe, der Bedeutung des Gesichtspunktes der Rentabilität für die Entscheidung, ob eine Bahn gebaut werden soll oder nicht, werden Sie mir wohl erlassen, bei diesem Anlasse noch einmal einzugehen.

Die Entscheidung über die Frage der Winterhauchbahn ist im Jahre 1902 gefallen. Es sind damals in einem eingehenden Berichte des damaligen Abg. Greiff die Verhältnisse, wie sie hier in Betracht kommen, auf das klarste und deutlichste dargelegt worden. Es ist die Kommission dann zu dem Schluß gekommen, zu erklären: „Es kann daher gewiß nicht als Mangel an Wohlwollen der Eberbacher Linie gegenüber angesehen werden, wenn die Kommission derjenigen Linie zustimmte, welche nach Lage der Sache als die allein durchführbare erscheint.“ — Den Herren ist ja bekannt, daß in der Sitzung selbst, in der die Abstimmung über den Gesetzentwurf für die Mosbach—Mudauer Bahn erfolgte, nochmals versucht worden ist, die Winterhauchbahn entweder für sich allein

oder mindestens als mit in Betracht kommend durchzusetzen, daß das aber damals nicht gelungen ist. Wenn der Herr Abg. Zehrer auf die Stellungnahme des Herrn Abg. Dr. Zehrer in jener Sitzung Bezug genommen hat, so hätte er aber vielleicht auch noch einen Passus aus der Rede des Herrn Dr. Zehrer zur Kenntnis bringen sollen, der mehr in dem Sinne der Stellungnahme der Regierung lautet. Der Herr Abg. Dr. Zehrer führte u. a. nämlich aus: „Bei Prüfung aller Verhältnisse wird man zur Annahme der Vorlage kommen müssen. Wollte man mit der Erbauung der Odenwaldbahn warten, bis die Bahn Eberbach—Mudau gebaut wird, dann könnten leicht 20 Jahre vergehen, ohne daß die Gegend eine Bahn erhalten würde.“

Ich möchte nun insbesondere gegen die eine Bemerkung des Herrn Abg. Dieterle mich wenden, der die Mosbach—Mudauer Bahn deshalb als den Bedürfnissen der Gegend nicht vollauf entsprechend bezeichnete, weil sie schmalspurig ist. Soweit mir bekannt ist, dient die Bahn ihren Zwecken vorzüglich. Sie hat den Erfolg, den man sich bei Einbringung der Gesetzesvorlage von ihr versprochen hat, durchaus gebracht. Die Bahn wird in recht erfreulicher Weise benutzt, und ich glaube kaum, daß man hier von Nachteilen sprechen kann gegenüber dem ganz erheblichen Vorteil, daß diese Gegend in den Besitz einer Bahn gekommen ist, um die, wenn es sich um eine normalspurige Bahn gehandelt hätte, wohl heute noch petitioniert werden würde. Ich glaube wirklich, daß die Bahn ihren Zweck recht gut erfüllt und daß die Gegend mit der Bahn recht wohl zufrieden ist und zufrieden sein kann.

Das Schlußwort erhält der Berichterstatter Abg. **Bauschbach** (Konf.): Die Landbevölkerung scheint mehr und mehr den Wert der Eisenbahnen zu erkennen. (Abg. Ged.: Sehr richtig!) Das beweisen die vielen Eisenbahnpetitionen, welche in den letzten Tagen im Hohen Hause behandelt wurden. Je mehr Nebenbahnen gebaut werden, desto besser rentieren die Hauptbahnen. Von den technischen Schwierigkeiten, von denen schon die Rede war, sollte von Seiten der Groß. Regierung nach meiner Meinung nicht immer gesprochen werden, denn bei gutem Willen der Regierung sind alle Schwierigkeiten zu überwinden. Die Mosbach—Mudauer Bahn rentiert weit besser, als man sich das vorgestellt hatte.

Dem Herrn Regierungsvertreter möchte ich auf seine vorhin ausgeführten Bemerkungen, daß die Schmalspurbahn Mosbach—Mudau vollständig den Bedürfnissen in dortiger Gegend entspreche, nur mitteilen, daß ich schon oft Klagen darüber gehört habe, daß diese Schmalspurbahn Mosbach—Mudau nicht gleich als Vollbahn gebaut wurde. Denn es wird beispielsweise auf dieser Schmalspurbahn viel Langholz und Brennholz geführt, das muß in Mosbach immer umgeladen werden, das ist sehr beschwerlich, umständlich, zeitraubend und teuer. Außerdem kommt noch in Betracht, daß an den sogenannten Haussteinen, die dort vielfach befördert werden, trotz aller Vorsicht beim Umladen leicht Ecken und Kanten abspringen, so daß die Steine minderwertig werden. Das ist der Nachteil dieser Schmalspurbahn.

Ich möchte ebenfalls das Bahnpjekt Eberbach—Mudau unterstützen und hoffe, daß die Groß. Regierung dieses Projekt im Auge behält, auf daß in nicht all zu ferner Zeit auch dieses Bahnprojekt doch noch zum Wohl und Segen des Winterhauchs ausgeführt werden möge.

Der Kommissionsantrag wird angenommen.

Zu Ziffer 1 lit. c der Tagesordnung erstattet Abg. **Brodmann** (natl.) Bericht, aus dem hervorzuheben ist: 1. Die Gemeinden Hemmenhofen, Radolfzell

und andere der „Höri“ sowie der Stadtrat Konstanz und die wirtschaftlichen Vereinigungen in Dehningen, Wangen usw. bitten um einen Staatszuschuß von 25 000 Mk. pro Km. zu einer zu erstellenden Lokalbahn von Radolfzell durch die „Höri“ nach Dehningen sowie

2. die Gemeinde Gailingen um Fortsetzung dieser Bahn bis Schaffhausen; endlich

3. erbietet sich die Firma E. L. Kotschilb in Gailingen zur Erstellung der gewünschten Bahn und bittet um die Konzession hierzu unter Gewährung einer entsprechenden Subvention seitens des Staates.

Die Petenten zu 1 und 2 begründen die Bitte hauptsächlich damit, daß die durch die projektierte Bahn zu erschließende fruchtbare und von einem tüchtigen Menschenlag bewohnte Gegend durch den Mangel jeglicher Verbindung ins Badische, — wenn man von einem einmal in der Woche verkehrenden Dampfboot, das dazu noch im Winter und bei stürmischem Wetter versagt — absteht, in ihren wirtschaftlichen Verhältnissen sichtlich zurückginge, welchem Niedergang durch die Erstellung der Bahn entgegengewirkt werden könne.

Die Großh. Regierung steht dem Projekt ablehnend gegenüber, vor allem, weil bei dem ausschließlich landwirtschaftlichen Charakter und der geringen Einwohnerzahl der petitionierenden Gegend irgend eine Rentabilität der Bahn, die voraussichtlich hohe Betriebskosten erfordere, nicht zu erwarten sei, ferner Unterhandlungen für eine tägliche Dampferverbindung für die Seegemeinden im Gange seien, und zudem ein Teil der petitionierenden Gemeinden schon leichten Zugang zu bestehenden Bahnen hätte, sodaß sich kaum ein Unternehmer finden werde, der Bau und Betrieb unternehme.

Desgleichen erklärte die Großh. Regierung, daß das Anerbieten der Firma Kotschilb für sie ganz indiskutabel sei, da jegliche Belege, Rechnungen zc. fehlten und das Anerbieten weder von einer Gemeinde noch von einer bekannten leistungsfähigen Unternehmerfirma ausgehe.

Im allgemeinen die Gründe der Regierung anerkennend, hielt die Kommission eine Bahnverbindung, zunächst für die Höri-gemeinden, doch für dringend wünschenswert, und stellt daher zu 1 den Antrag auf empfehlende Ueberweisung, zu 2 und 3 dagegen auf Uebergang zur Tagesordnung.

In der Beratung erhalten das Wort

Abg. Gießler (Zentr.): Ich muß anerkennen, daß der Antrag so, wie die Verhältnisse liegen, wohlwollend ausgefallen ist, und ich danke dafür, daß der Antrag der Kommission auf empfehlende Ueberweisung der Hauptpetition geht. Die Bahn, welche hier erstrebt wird, soll auch eine bisher von der Bahn abgelegene Gegend neu erschließen, eine Gegend, welche eine der landwirtschaftlich schönsten ist, und auch zu den wirtschaftlich guten unseres Landes gehört, die sog. Höri zwischen dem Radolfzellersee, Stein a. Rh., dem Schienerberg, einer uralten historischen Stätte mit der Schrozburg und Hohenklingen. Der Name der Hohenklingen hat ja in der früheren Geschichte unseres deutschen Reiches immer einen guten Klang gehabt; man kann daraus schon ersehen, daß man es mit einer Gegend zu tun hat, welche von jeher eine gute, tüchtige Bevölkerung hatte, eine aufstrebende Bevölkerung nach jeder Richtung hin. Aber leider ist diese Gegend abgeschnitten vom Verkehr, und leidet jetzt doppelt dadurch, daß sie nicht wie in früheren Zeiten ihr Hauptabgabebiet nach der Schweiz verlegen kann infolge der Zollverhältnisse. Die Bevölkerungsziffer ist leider auch immer zurückgegangen, nach der neuesten Statistik der Volkszählung hat Hemmenhofen abgenommen um 8, Gailingen um 47, Znuang um 6,

Dehningen um 39 Personen. Aus diesen Zahlen ist zu ersehen, daß in dieser Gegend nicht ein Fortschritt, sondern ein Rückschritt eingetreten ist. Aber die Bevölkerung hat das nicht verdient, und die Gegend auch nicht, die Gegend ist sehr fruchtbar und die Bevölkerung gibt sich dort sehr viel Mühe, die Landwirtschaft intensiv nach allen Richtungen hin zu betreiben. Nicht nur der gewöhnliche Fruchtbau, sondern auch der Rebbaub wird dort in hervorragender Weise betrieben und man versucht insbesondere auch den Gartenbau zu betreiben, und durch den Gemüsebau die Landwirtschaft noch rentabler zu gestalten. Aber gerade dafür gebraucht diese Gegend den Anschluß an den Verkehr, sie braucht Verkehrsmittel, und es ist daher sehr erklärlich, daß schon lange die Bestrebungen nach einer Bahnverbindung dort vorhanden sind. Wir haben uns im Hohen Hause früher schon mit solchen Petitionen beschäftigt. Die Leute haben sich in ihren Ansprüchen sehr genügsam gezeigt, und sie haben gehofft, daß sie mit einem sehr einfachen Mittel diesem Verkehrsbedürfnis genügen könnten, nämlich mit der Anlage einer gleislosen Bahn. Dieses Hilfsmittel ist damals in jener Gegend außerordentlich begrüßt worden, weil man gehofft hatte, daß es technisch weiter ausgebildet werden könnte, und daß es in einer derartigen Gegend mit Erfolg verwendet werden kann. Allein diese Hoffnung hat sich nicht erfüllt, und zwar weder nach der technischen Seite hin, noch speziell in Bezug auf die Voraussetzungen, welche an die Landstraße dort hätten gestellt werden müssen.

Die Vorarbeiten haben ergeben, daß es nicht möglich ist, die gleislose Bahn dort anzulegen. Wenn in jener Petition die Petenten gesagt haben, daß an die Anlage einer Staatsbahn nicht zu denken sei, so darf man ihnen das heute wohl nicht ungekehrt zum Vorwurf machen und als Argument dagegen benützen, daß sie nun um eine Staatsunterstützung für eine Nebenbahn bitten. Sie waren damals genügsam. Nachdem sich aber herausgestellt hat, daß jenes einfache Mittel nicht gangbar ist, so mußten die Leute einfach danach streben, eine Nebenbahn zu bekommen, und wenn sie heute mit der Bitte auftreten, daß sie nur eine Staatsunterstützung bekommen, nicht einmal die Bitte stellen, daß der Staat die Bahn baut, so sehen Sie doch daraus, daß die Leute außerordentlich bescheiden sind, und deshalb sollte man vonseiten der Großh. Regierung dazu kommen, wenigstens diese bescheidene Bitte zu erfüllen. Sie wissen, daß die Großh. Regierung in nächster Zeit nicht wird dazu gebracht werden können, dort eine Staatsbahn zu bauen. Aber sie wollen auch nicht so lange ohne das Verkehrsmittel sein, und deswegen wollen sie ihrerseits alle Opfer bringen, soweit es in ihren Kräften steht, um wenigstens zu einer Nebenbahn durch ein Privatunternehmen zu kommen, und dazu wünschen sie den Staatszuschuß zu erhalten, wie er bisher sonst auch gegeben wurde. Wenn er vielleicht um 1- oder 2000 Mk. höher ist, als wie er für andere Gegenden schon gegeben worden ist, so verschlägt das nicht, wenn es sich darum handelt, daß der Staat hier mit einem einfachen Zuschuß durchkommt.

Das Projekt ist im einzelnen außerordentlich vorsichtig, außerordentlich eingehend ausgearbeitet. Es ist auch nicht — das möchte ich auch hervorheben — von irgend einem Privatingenieur ausgearbeitet, sondern von einem Herrn, der in der Verwaltung der badischen Bahn steht, also die Verhältnisse bei uns kennt. Er ist oben im Bezirk dienstlich tätig, kennt also von dort die Verhältnisse durch eigene Anschauung ganz genau. Wenn er ja natürlich auch nicht alle Erhebungen selbst machen konnte, so war er doch eher in der Lage, persönlich dieselben auf ihre Richtigkeit nachzuprüfen. Die Erhebungen über den voraussichtlichen Verkehr sind natürlich durch die Bürger-

meisterämter, durch die Industriellen dort gemacht worden und beruhen auf Erhebungen für ein Jahr. Sie sind also auch wohl zuverlässig, und ich denke, daß die Berechnung, wie sie durch den Projektverfasser gemacht wurde, nicht die Kritik verdient hätte, welche in der Antwort der Großh. Regierung gegeben ist. Ich glaube auch nicht, daß diese Kritik zutreffend ist.

Wenn gesagt wird, es handle sich nur um eine rein landwirtschaftliche Gegend und sie mit Neckarbischofsheim und Hüffenhardt verglichen wird, so trifft das meines Erachtens nicht zu. Es ist heute schon in Böhlingen eine Industrie; es ist in Dehningen eine Industrie. Dann wird auch Formsand für die Eisengießereien jetzt schon in ganz hervorragender Weise gewonnen. Die Zahl wird auf 6000 Tonnen heute schon berechnet, und da ist es doch wohl nicht zu viel gerechnet, wenn man sagt, daß die Gewinnung gerade dieses Formsand auch in den anderen Gemeinden zunehmen wird und dadurch sehr leicht mindestens auf 8000 Tonnen jährlich gebracht werden kann. Dazu kommt die Erhebung bei der Ziegelei Nidelshausen. Die dortigen Betriebsleiter berechnen nach ihrer jetzigen Produktion, daß sie bei Eröffnung der Bahn mindestens 24 000 Tonnen anliefern werden. Diese sind natürlich in dem Gesamtgüterverkehr mitzurechnen. Wenn man nur diese zwei Zahlen mitrechnet, so bleiben nur noch 20 000 Tonnen jährlich für den eigentlichen landwirtschaftlichen und sonstigen Betrieb, und das ist doch nach den Zahlen, welche sonst in der Statistik der Kleinbahnen als zuverlässig gelten, nicht zu hoch gegriffen. Wenn in der Antwort der Regierung darauf abgehoben ist, daß der Güterverkehr bei der Station Radolfzell ja auch nicht mehr beträgt und darunter der Verkehr der Hbri steckt, so ist dabei doch wohl auch übersehen, daß jetzt der Verkehr der Hbri nicht der Hauptsache nach, sondern nur zum Teil nach Radolfzell geht, daß er zum Teil herüber an die Bahn Stein-Singen, nach Hemmenhofen oder nach Nidelsingen geht, daß aber auch ein Teil der Güter direkt auf den Markt nach Radolfzell zum Verbrauch geliefert wird. Das alles steckt natürlich nicht in dem Güterverkehr der Station Radolfzell.

Es ist ein Lebensbedürfnis für die Gemeinden und auch für Radolfzell, daß das Hinterland von Radolfzell an Radolfzell angeschlossen wird. Es ist dort der Amtsgerichtsitz. Es ist ein Interesse für das badische Land, daß die badischen Angehörigen nach Radolfzell und nach Konstanz ihren Zugang haben können und nicht in die Schweiz hinübergetrieben werden. Wenn dieser Zugang nach Radolfzell erschlossen ist, wird auch der Personenverkehr deshalb zunehmen, weil natürlich die Leute doch auf ihre Amtsstadt angewiesen sind. Wenn bei der Berechnung des Personenverkehrs von der Großh. Regierung berechnet wird, daß Fahrten von 10 Personen zu hoch gegriffen seien, so scheint mir das nicht richtig zu sein. Wenn nur 6 Personen oder nur 8 Personen angenommen werden, so scheint mir übersehen zu sein, daß jene Gegend durch die Bahn gerade in hervorragender Weise für den Fremdenverkehr wird erschlossen werden und daß dann die Zahl, welche der Berechnung für den Personenverkehr zugrunde gelegt wird, nicht zu nieder sein wird. Wenn man allerdings die Gegend nur als rein landwirtschaftstreibende betrachtet, dann mag vielleicht die Kritik in etwas zutreffen. Aber hier trifft eben auch das zu, was sonst bei allen Kleinbahnen der Fall ist, daß mit Erstellung der Bahn auch der Personenverkehr wachsen wird. Deswegen glaube ich, daß der Projektverfasser recht gehabt hat, wenn er die Normalzahl, wie sie die Reichsstatistik für Kleinbahnen gibt, auch für den Personenverkehr zugrunde gelegt hat.

Wenn also die Zahlen für den Güterverkehr und für den Personenverkehr als richtig angenommen werden, so sind auch wohl die Einnahmen, so wie sie der Projektverfasser berechnet hat, richtig. Die Ausgaben scheinen mir nach der Annahme des Projektverfassers auch nicht zu nieder gegriffen zu sein. Wenn man auch höher geht und für den Lokomotivkilometer bis zu 90 Pf. oder 1 M. berechnet, so bleibt immer noch eine Einnahme übrig. Und daher wird wohl auch die Schlussrechnung richtig sein, daß eine Verzinsung übrig bleibt.

Die Regierungsantwort kritisiert, daß die Anlagekosten zu nieder berechnet seien. Dieses Projekt muß eben in ganz einfacher Weise durchgeführt werden, wenn es überhaupt erstellt werden kann. Man darf deswegen natürlich nicht die höchsten Anforderungen an das selbe stellen, sondern muß die Bahn so einrichten, wie sonst auch andere Kleinbahnen an anderen Orten in Deutschland eingerichtet sind. Was z. B. in Preußen und an anderen Orten geht, das sollte bei uns droben auf der Hbri auch gehen. Es werde z. B. kritisiert, daß Schienen von nur 18 kg pro laufenden Meter genommen werden sollen, daß man aber mit 20 kg rechnen müsse. Wenn aus anderen Gegenden mitgeteilt wird, daß solche Schienen für die Nebenbahnen verwendet werden, so sollte man sie doch auch bei uns für die Hbribahn zulassen. Auch was die übrigen Einrichtungen, die maschinellen Einrichtungen, die Drehscheibe usw. anlangt, so muß das alles natürlich in einfachster Weise gemacht werden. Die Leute werden zufrieden sein, wenn sie nur ein einfaches Verkehrsmittel haben, auf die Schönheit und auf die höchste Vollendung sehen dieselben nicht. Ich glaube daher, daß es möglich sein wird, mit der Summe, wie der Projektverfasser sie angegeben hat, durchzukommen. Ein Beweis dafür, daß das möglich ist, geht daraus hervor, daß mir ein Schreiben von der Firma Apyrin vorliegt, welche sich anbietet, um den Einheitspreis des Projektes die Bahn auszuführen. Die Firma ist der Großh. Eisenbahnverwaltung bekannt, sie hat ja im badischen Oberlande schon große Eisenbahnbauten ausgeführt; wenn sie sich also nach Durchsicht des Projektes bereit erklärt, zu dem Einheitspreise diese Bahn zu erstellen, so darf man daraus den Schluß ziehen, daß es möglich sein wird, mit der angegebenen Summe auszukommen.

Die Gemeinden nehmen ja das außerordentlich große Opfer auf sich, das Gelände frei zu stellen, und das ist für die kleinen schwachen Gemeinden ein außerordentlich großes Opfer. Das wird die Regierung anerkennen; wenn die Gemeinden nun eine Unterstützung ihres Projektes darin bekommen, daß ein industrielles Unternehmen allein dazu noch 30 000 Mark zuschießt, so sollte eben den Gemeinden diese Gelegenheit nicht genommen werden, daß sie diese 30 000 Mark wirklich erhalten, und daß diese Fabrik, die Ziegelei in Nidelshausen diese Bahn mitbenützt. Der Ziegelei in Nidelshausen ist zugesagt, daß sie ein Anschlußgleis nach Radolfzell machen darf. Sie stellt das aber im Interesse der Hbribahn zurück und wartet noch zu, bis die Entscheidung gefallen ist. Wenn die Möglichkeit nicht gegeben wird, dann entfallen den Hbrigemeinden diese 30 000 M., dann entfällt aber auch der Bahn, wenn die Fabrik ein besonderes Gleis erstellt hat, die Zufuhr von dieser Ziegelei, also mindestens 24 bis 25 000 t im Jahr, und das wäre ein außerordentlicher Schlag für die Wünsche der Hbrigemeinden. Gerade weil das jetzt der Fall ist, sollte sich die Gr. Regierung auf den Standpunkt der Kommission stellen, welche das Projekt der Gemeinden zur Ausführung empfiehlt und sollte sich geneigt zeigen, den Staatszuschuß zu geben. Ich hoffe, daß sie nach näherer Prüfung der Sache und wenn der Kommissionsantrag

angenommen ist, doch dazu kommt, sich die Sache noch einmal zu überlegen und den Gemeinden doch in Aussicht zu stellen, daß ein Staatszuschuß gegeben wird. Wenn diese Zusage nur im Laufe des Jahres den Gemeinden gegeben wird, wird wohl auch die Fabrik in Rickelshausen ihr Versprechen aufrecht erhalten und die 30 000 M. geben und ihr Nebengeleise nicht bauen. Damit könnten die dringenden Wünsche der Höri-gemeinden und aller anderer beteiligten Gemeinden erfüllt werden.

Die Großh. Regierung hat in ihrer Antwort auf die Dampfschiffahrt hingewiesen. Ja, die Einwohner am See sind dankbar für die Unterstützung; aber wie wiederholt schon in den von mir und von anderen Rednern gemachten Ausführungen dargelegt worden ist, reicht das überhaupt nicht aus und insbesondere im Winter nicht, wenn der See zugefroren ist. Es ist auch nicht richtig, daß eine regelmäßige Fahrt gewährleistet ist. Die kann eben nicht gewährleistet werden, wenigstens nicht täglich und zu bestimmten Stunden. Es gehen von den Orten Iznang, Weiler usw. eine ganze Anzahl von Arbeitern nach Radolfzell in die Fabriken, und die müssen Wert darauf legen, daß sie zu Beginn ihrer Tätigkeit pünktlich und regelmäßig da sind, und das kann ihnen nur in richtiger Weise gewährleistet werden, wenn eine regelmäßige Eisenbahnverbindung zu Lande vorhanden ist. Deshalb wünschen gerade auch diese Gemeinden, die am See liegen, daß die Bahn erstellt wird, und sie haben deshalb eben diese Petition in außerordentlich dringlicher Weise gestellt, weil im letzten Winter, wie Sie alle wissen, junge Menschenleben aus diesen Gemeinden auf dem See bei der Ueberfahrt von der Arbeitsstelle ihren Tod fanden. Wenn das nicht ein Grund ist zur Erstellung der Bahn, so ist es doch ein Motiv für die Gemeinden, Opfer zu bringen, und ich glaube, auch die Großh. Regierung sollte es anerkennen und ihrerseits das, was die Gemeinden an Opfern bringen, auch tun, und da die Kammer auch damit einverstanden ist, einen Staatszuschuß zu geben.

Was die weitere Petition von Gailingen anlangt, so muß ich ja anerkennen, daß in dem Moment darüber weiter nicht gesprochen werden kann, weil ein Projekt darüber nicht vorliegt und nähere Erhebungen darüber auch nicht vorhanden sind. Aber das wird man wohl anerkennen müssen: Wenn die elektrische Wasserkraft uns einmal zur Verfügung steht, werden auch die Wünsche der Gemeinden entlang des Rheines durch eine elektrische Bahn erfüllt werden können, und ich glaube, die Großh. Regierung sollte auch diese Gegend dafür im Auge behalten.

Ich bitte die Herren der Kammer, dem Antrage der Kommission auf empfehlende Ueberweisung zustimmen zu wollen.

Abg. Büchner (Zentr.): An der Erbauung der Höribahn hat naturgemäß das größte Interesse die Höri selbst, der bis jetzt jedes moderne Verkehrsmittel fehlt. Ein großes Interesse hat aber auch die Stadt Radolfzell, an die die Hörigemeinden durch einen Schienenstrang angeschlossen werden sollen.

Die Stadt Radolfzell ist ja von jeher der politische und wirtschaftliche Mittelpunkt der Hörigemeinden gewesen. Auf die Stadt Radolfzell sind die Bewohner derselben angewiesen, wenn sie zu Gericht oder zum Notar gehen müssen, wenn sie ihre Kinder in eine höhere Schule schicken wollen, wenn sie ihren Bedarf an Waren decken wollen, die auf dem Lande nicht zu haben sind, wenn sie ihre Produkte, insbesondere das Vieh, absetzen wollen, wenn sie endlich ihre überschüssigen Arbeitskräfte verwenden wollen. Es ist nun ganz selbstverständlich, daß es wesentlich zur Hebung der mächtig aufstrebenden Stadt Radolfzell beitragen würde, wenn diesen auf sie angewie-

nenen Gemeinden der Verkehr mit ihr erleichtert würde. Dazu kommt, daß ohne die Bahn die Gefahr bestände, daß der Verkehr nach der Schweiz abgelenkt werde.

Doch das hat alles schon in sehr eingehender Weise der Herr Abg. Giesler ausgeführt, und ich kann mich deshalb darauf beschränken, lediglich auf seine ausgezeichneten Ausführungen Bezug zu nehmen, denen ich mich in jeder Beziehung anschließe. Ich kann das um so mehr tun, als ich selbst erst vor kurzem gelegentlich der Beratung des Dampfschiffahrtsbudgets die Verkehrsverhältnisse der Stadt Radolfzell eingehend besprochen habe. Ich benötige aber diese Gelegenheit, um gerade auf jene Ausführungen nochmals zurückzukommen. Sie hatten bekanntlich den Zweck, die Großh. Regierung zu einem größeren Staatszuschuß zu veranlassen, um dadurch eine tägliche Dampfschiffahrtsverbindung zwischen Radolfzell und den übrigen Gemeinden des Untersees zu ermöglichen. Zu meiner großen Genugtuung habe ich nun aus dem Berichte des Herrn Berichterstatters vernommen, daß die Großh. Regierung diesem Gedanken der täglichen Dampfschiffahrtsverbindung sympathisch gegenüber steht, und daß auch bereits diesbezügliche Verhandlungen mit der schweizerischen Dampfbootgesellschaft für den Untersee und Rhein im Gange sind. Ich möchte mir aber nur die Frage erlauben, wieweit diese Verhandlungen inzwischen gediehen sind und ob Aussicht besteht, daß diese tägliche Dampfschiffahrtsverbindung schon in Bälde eingerichtet wird? Um aber kein Mißverständnis aufkommen zu lassen, möchte ich ausdrücklich bemerken, daß ich diese Dampfschiffahrtsverbindung nicht als einen Ersatz für die Höribahn ansehen würde, sondern lediglich für einen einseitigen Notbehelf. Von einem vollständigen Ersatz könnte ja, von allem anderen abgesehen, schon deshalb keine Rede sein, weil, wie Sie gehört haben, der See speziell bei Radolfzell fast jeden Winter zugefroren und so jedes Jahr der Verkehr eine Zeit lang unterbrochen wäre. Ich bitte daher das Hohe Haus, dem Antrage der Kommission auf empfehlende Ueberweisung der Petition der Hörigemeinden einmütig zuzustimmen.

Abg. Benedey (Dem.): Sie werden es verstehen und mir gestatten, daß ich trotz der vorgerückten Zeit unserer Tagung und der Geschäftslage mich noch mit einigen Worten dieser Petition annehme und mich dem anschließe, was die Herren Vorredner ausgeführt haben. Ich kann wohl sagen, daß ich die in Betracht kommende Gegend sehr genau kenne, sehr genau kenne, so genau, wie irgend ein Mitglied des Hohen Hauses. In den 16 Jahren, die ich in Konstanz wohne, bin ich wohl Dutzende male in diese Gegend an den Untersee hingekommen und habe die Höri nach allen Richtungen auf Fußtouren kreuzt und quer durchstreift. Mit Recht ist ja von dem Herrn Vorredner und auch von dem Herrn Berichterstatter darauf hingewiesen worden und in der Petition betont, daß es sich hier um eine landschaftlich ganz hervorragende schöne Gegend handelt. Wenn auch der Untersee nicht durch die mächtige Wasserfläche wie der Obersee imponiert, so ist er auf der anderen Seite lieblicher, abwechslungsreicher, farbenreicher, und bietet dadurch ein Bild von ganz hervorragender landschaftlicher Schönheit. Das wird jeder zugeben, der einmal dort am Ufer entlang über Horn, Gatenhofen, Semmenhofen, Wangen oder quer über den Schienerberg, die Schrozburg oder den Herrentisch nach Schiener, Wangen oder nach Stein hinüber gewandert ist. Es ist deshalb mit Recht betont worden, daß es sich hier um eine Touristenbahn ersten Ranges handeln würde, und daß ein großer Zuzug von Fremden zu erwarten sei, gerade wie jetzt das landschaftlich nicht so bevorzugte schweizer Ufer den Fremdenverkehr angezogen hat. Der Blick von der badischen Seite auf die schweizer

Seite ist viel schöner und malerischer als umgekehrt, und es würde gewiß an Fremdenverkehr dort nicht fehlen, wenn die Gelegenheit dazu geboten würde. Die Kuranstalt Schloß Warbach wird jetzt schon stark besucht, und es ist auch kein Zufall, daß der Untersee von Malern, Dichtern, Schriftstellern, Künstlern aller Art in der letzten Zeit sehr viel aufgesucht wird. Von jeher schon waren Kolonien von Malern in den einzelnen Dörfern dort, und ich kann darauf hinweisen, daß z. B. in unserem badischen Gaienhofen zwei Schriftsteller und Dichter von ganz hervorragendem Rufe — ich brauche nur die Namen Hermann Hesse und Ludwig Fink abzusprechen — in der letzten Zeit ihren Wohnsitz genommen haben. Aber auch aus wirtschaftlichen Gründen wäre das Projekt, wie der Herr Vorredner schon ausgeführt hat, durchaus zu begrüßen. Wir haben es hier mit einem ziemlich großen Gebiet, das bisher beinahe ganz von dem modernen Verkehrsmittel der Eisenbahnen, von der Verbindung mit den Hauptlinien des Landes ausgeschlossen war, und mit einer fleißigen, tüchtigen, rührigen Bevölkerung zu tun, die unter ähnlichen Lebensbedingungen wie die Bewohner der Insel Reichenau leben und sich wie diese hervorragend mit Obstbau, Weinbau, Gemüsebau beschäftigen. Es sind aber auch verschiedene industrielle Unternehmungen dort in jener Gegend, wie die Herren alle wissen, es ist auch schon die Rede davon gewesen, daß bereits ein so großes Unternehmen, wie die Dampfziegelei Nidelshausen, ein recht umfangreiches und aufblühendes Unternehmen sich dort befindet. Auch in Böhlingen ist ein großes ähnliches Etablissement, und es ist gar nicht zu bezweifeln, daß bei den übrigen recht billigen Lebensverhältnissen jener Gegend die Industrie, wenn sie nur irgend welchen Anschluß an die Bahn hätte, sich noch in größerem Maße als bisher dorthin ziehen würde. Für die Verbindung ist nun bisher durch das Dampfschiff durchaus nicht genügend gesorgt. Das Dampfschiff hat bisher eigentlich bloß die am südlichen Ufer des Untersees gelegenen Orte berührt, und die übrigen, also derjenige Teil, der nach Radolfzell zu liegt, war im großen und ganzen auf den Kahnverkehr angewiesen. Es wurde mit Recht darauf hingewiesen, daß gerade aus jenen Orten sehr viele Fabrikarbeiter nach Radolfzell, wo eine sehr große Industrie ist — ich erinnere nur an die Namen Allweiler und F. Schießer — sich täglich hinüber begeben, daß bisher die Verbindung eine sehr mangelhafte war und daß hier höchstbedauerliche Unglücksfälle vorgekommen sind. Hat doch der See in ganz kurzer Zeit 10 Menschenleben bei 2 Unglücksfällen gefordert. Ich glaube, daß das auch eine bedeutungsvolle Warnung und Mahnung ist, daß man hier, wo im übrigen das Bedürfnis nach einem Verkehr besteht — denn sonst würden die Leute sich nicht diesen Gefahren aussetzen, um nach Radolfzell zu kommen — diesem Bedürfnis durch eine vollkommene Verbindung nachkommt. Das Dampfschiff wird niemals eine genügende Verbindung geben, schon wegen der mißlichen Zollverhältnisse. Wir haben ja gehört, daß der See als internationales Gebiet behandelt wird, und auch, wie mit Recht betont worden ist, gerade der Untersee, und der Zeller See speziell, der leichter ist und einen weniger bewegten Wellenschlag als der Obersee hat, beinahe jeden Winter noch ziemlich lange Zeit hindurch zufriert und dann zwar eine wundervolle Schlittschuhbahn bietet, aber selbstverständlich für den Dampfschiffverkehr völlig unzugänglich ist.

Wenn man das alles berücksichtigt, so glaube ich, daß hier wirklich etwas geschehen soll, und es wäre bedauerlich, wenn die Großh. Regierung auf ihrem ablehnenden Standpunkt auf die Dauer beharren sollte. Es ist zu begrüßen, daß die Dampfschiffverbindung noch besser ausgestaltet wird, aber sie kann den Bedürfnissen des Verkehrs doch nicht völlig genügen, wie er nun einmal vor-

handen ist und sich jedenfalls noch mehr entwickeln wird, wenn die Gegend erst in den Verkehr hineingezogen ist. Jetzt liegt sie abseits, daß es ein Zufall ist, wenn man sie u. ihre landschaftliche Schönheit entdeckt, u. manche Leute halten sich jahrelang in der Gegend auf, ohne zu wissen, welche prachtvollen Waldungen, welche schönen Spaziergänge man dort findet. Ich sage, es ist deshalb ein dringendes Bedürfnis, daß dafür etwas geschieht, und ich hoffe, daß die Großh. Regierung das bald einzieht und dann die nötigen Schritte tut.

Ministerialdirektor Schulz: Nach den Ausführungen der Herren Abgg. Gießler und Benedey könnte es den Anschein gewinnen, als ob die Großh. Regierung in ihrer Antwort sich auf einen durchaus ablehnenden Standpunkt gestellt hätte. Ich weiß nicht, ob bei dem Vortrage des Herrn Referenten der Schlußsatz der Antwort der Großh. Regierung den Herren vielleicht nicht vollständig klar zur Erkenntnis gekommen ist. Wir haben unser Schreiben geschlossen mit folgenden Worten: "Hiernach bestehen bei uns erhebliche Zweifel, ob die Hörtbahn überhaupt bauwürdig ist, und ob sich ein Unternehmer finden wird, der unter annehmbaren Bedingungen den Bau und Betrieb einer Bahn durch die Hört auf eigene Rechnung und Gefahr übernimmt. Jedenfalls kann die Regierung über die Höhe des für die Bahn gegebenenfalls zu leistenden Zuschusses keine Entschliebung treffen, ehe diese Vorfrage entschieden ist. Den Petitionen wird daher zu überlassen sein, zunächst in dieser Hinsicht eine weitere Klärung der Verhältnisse herbeizuführen".

Die Großh. Regierung stellt sich also auf den Standpunkt, daß sie über die Höhe eines Zuschusses keine Entschliebung treffen kann, solange nicht ein ernster Liebhaber für die Bahn überhaupt da ist. Es ist das der Standpunkt, den wir all den Petitionen gegenüber eingenommen haben, wo von der Regierung eine Erklärung über die Höhe des Zuschusses gefordert wird, ohne daß ein Unternehmer gefunden ist. Grundsätzlich abgelehnt ist ein Zuschuß nach diesen Ausführungen nicht.

Der Herr Abg. Gießler meint nun, es sei eine unfreundliche Kritik, die die Regierung an dem Projekte des Ingenieurs, der es verfaßt hat, geübt habe. Der Regierung lag bei dieser Kritik jede Tendenz fern. Wir haben uns lediglich für verpflichtet gehalten, nach unserer Ueberzeugung darzulegen, wie wir das Projekt, sowohl seiner baulichen Gestaltung nach, als auch bezüglich seiner Rentabilität, anschauen. Ich kann auch nicht zugeben, daß der Herr Abg. Gießler die Darlegungen der Großh. Regierung zu entkräften vermocht hätte. Wenn der Herr Abg. Gießler beispielsweise bezüglich des Personenverkehrs die Meinung ausspricht, es sei dieser für jene Gegend recht wohl mit zehn Reisen der sog. kommerziellen Bevölkerung im Jahr zu berechnen, es sei die Annahme der Regierung, daß nur sechs bis acht Reisen zu Grunde gelegt werden dürfen, nicht begründet, so glaube ich, hat der Herr Abg. Gießler eben übersehen, daß die Lokalbahn nicht das einzige Verkehrsmittel ist, sondern daß daneben noch der See besteht, und daß die Fahrt auf dem See immer ihre Bedeutung behalten wird. Es ist ja ein Wunsch der ganzen Gegend dort, daß diese Schifffahrt nicht eingehen, sondern daß sie mindestens in dem Umfange, wie sie heute besteht, erhalten bleibe, ja daß sie noch weiter ausgestaltet werden möge. Also eine Konkurrenz gegenüber der Lokalbahn bleibt die Bodenseefahrt immer, und sie wird es insbesondere bleiben beim Fremdenverkehr. Der Fremde wird immer viel lieber die schöne Fahrt nach Konstanz auf dem Schiff zurücklegen als wie mit der etwas langsamen und umständlichen Nebenbahn. Die Bahn beschreibe ja auch eine etwas merkwürdige Linie, um eben möglichst die Ortschaften alle zu berühren.

Es ist diese Absicht des Projektes durchaus begreiflich, aber es ist das gerade auch auf der andern Seite ein Moment, das der Benützung dieser Bahn entgegensteht. Es ist ein förmliches S, das die Bahn beschreibt.

Wenn der Herr Abg. Gießler ferner meint, es sei bei dem Vergleich bezüglich des Güterverkehrs mit Radolfzell übersehen, daß die Höri nicht ausschließlich nach Radolfzell gehe, sondern einen Teil ihres Verkehrs auf dem See oder auf den schweizerischen Stationen abwickle, so hat der Herr Abg. Gießler den Gedanken, den wir bei dem Vergleich mit Radolfzell hatten, wohl etwas mißverstanden. Wir wollten lediglich sagen, daß wir von der neuen Bahn einen Güterverkehr nicht erwarten, der so groß ist wie der Verkehr der Stadt Radolfzell mit ihrer bedeutenden Industrie, in dem auch schon ein sehr erheblicher Teil des Höriverkehrs enthalten ist, daß ferner neben der Schifffahrt insbesondere auch die große Nähe der schweizerischen Bahn ungünstig wirkt, besonders für den großen Ort Dehningen, der eine geringe Entfernung nach der schweizerischen Station Stein hat. Daß auch, mindestens bei gutem Wetter, die schweizerischen Stationen sehr leicht mit dem Nachen von der badischen Seite aus zu erreichen sind, daß man dann einen wesentlich kürzeren Weg als auf der Bahn insbesondere nach der Kreisstadt Konstanz auf der schweizerischen Seite zurückzulegen hat, das wird gewiß nicht bestritten werden können.

Das sind die Gründe, aus denen wir zu der Meinung gekommen sind: Es kann hier nicht, wie das sonst in der Regel geschieht, auf den ganzen Verkehr der Gegend, die durch die Bahn erschlossen werden soll, auch für diese Lokalbahn gerechnet werden. Infolgedessen wird ein nicht unerheblicher Teil des Verkehrs dieser Gegend tatsächlich der Bahn nicht zufallen.

Daß die Bahn, wenn sie zustande kommen sollte, auf das einfachste hergestellt werde, dem wird die Großregierung nicht die geringste Schwierigkeit in den Weg legen. Die technischen Anforderungen können ja nochmals geprüft werden, wenn sich wirklich ein Unternehmer findet, der mit bestimmten Vorschlägen an Großregierung herantritt.

Der Herr Abg. Gießler hat selbst erwähnt, daß der Projektverfasser alle Angaben über die Menge von Gütern nicht selbst haben prüfen können, sondern sich auf die Angaben der Bürgermeisterämter und Interessenten habe verlassen müssen. Den Angaben der Interessenten über die Verkehrsmengen stehen wir allerdings vielfach etwas skeptisch gegenüber. Auch der Herr Abg. Hilbert hat leßthin, als es sich um die Bahn Singen—Thengen handelte, bestätigt, daß die Angaben der Interessenten behufs Erlangung einer Bahn häufig etwas sehr rosig gefärbt sind. Dieses Schönfärben wird manchmal etwas sehr stark betrieben. Ich kann hier als Beispiel anführen, das die Jagstalbahn heute erst ungefähr ein Drittel desjenigen Verkehrs hat, welcher seinerzeit von den Gemeinden angegeben worden ist. Daß im Hinblick auf derartige Vorkommnisse die Gesellschaften, die für den Bau solcher Bahnen in Betracht kommen, mit Vorsicht an die Angaben herantreten, wird darnach nicht verwunderlich erscheinen. Ich will übrigens für den vorliegenden Fall nicht etwa meinerseits die Behauptung aufstellen, daß auch da die Angaben um das Dreifache zu hoch gegriffen seien. Ich gebe dem Herrn Abg. Gießler zu, daß, wenn man den Verkehr der Ziegelei Nidelshausen mit einbezieht, die Schätzung nicht so erheblich wie bei der Jagstalbahn über die Wahrscheinlichkeit hinausgehen wird.

Der Herr Abg. Gießler hat seinerseits die Schiffsunfälle nur gestreift; der Herr Abg. Benedey meinte aber das sei doch ein sehr erhebliches Moment, was für den Bau einer Bahn sprechen müsse; und er hat beson-

ders auf den Arbeiterverkehr von Znang nach Radolfzell hingewiesen. Wir haben in unserer Antwort der Meinung Ausdruck gegeben, daß daran auch die Bahn, wenn sie zustande kommt, nicht viel ändern wird, daß vielmehr die Arbeiter nach wie vor den kurzen Weg über den See (er ist etwa 2 km lang) benützen, nicht aber 13 km mit der Bahn fahren werden. Ich kann mich hier auch auf das Zeugnis des vom Herrn Abg. Benedey vorhin erwähnten Großindustriellen in Radolfzell, des Herrn Schiefer, beziehen, der mit Namensunterschrift in einem Artikel der Konstanzer Zeitung vom 25. Januar d. Js. folgendes ausgeführt hat:

„Die Urheber des Höribahnprojektes möchte ich offen und ehrlich fragen, ob sie wirklich glauben, daß Arbeiter von Znang oder Weiler, welche zur Arbeit nach Radolfzell wollen, je einmal auf dem Umweg über Böhlingen—Ueberlingen nach Radolfzell fahren, um hier gegen 8 oder 9 Uhr morgens einzutreffen? Ebenso wird es mit dem übrigen Verkehr der nächsten Seecorte mit Radolfzell sein. Dieser Umweg nimmt zuviel Zeit und Geld in Anspruch. Um dem momentanen Uebelstand rasch abzuhelfen, gibt es nur ein Mittel: das ist ein solides, gutes Motorboot.“

Der Herr Abg. Büchner stellte vorhin die Frage, wie es mit den Verhandlungen wegen der regelmäßigen Schifffahrt nach Radolfzell stehe. Ich bedaure, darauf heute nur die Auskunft geben zu können, daß die Verhandlungen, die von der Generaldirektion mit der Schifffahrtsgesellschaft geführt werden, noch nicht abgeschlossen sind, daß eine endgültige Mitteilung hierüber uns bis jetzt wenigstens nicht zugekommen ist.

Daß die Großregierung mit ihrer Beurteilung des hier vorliegenden Projektes nicht allein steht, das beweisen die Verhandlungen darüber in dem andern Hohen Haus; trotzdem dort der Berichterstatter, Herr Baron v. Stötzingen, ein genauer Kenner jener Gegend, sehr warm für die Interessen der Gegend eingetreten ist, ist die Erste Kammer bezüglich der Bitte um Gewährung eines Zuschusses zu einer Privatbahn nicht zu einer Empfehlung gelangt. Dagegen hat die Erste Kammer in diesem Falle auf die Möglichkeit einer Automobilverbindung hingewiesen, und sie hat im Zusammenhang mit dieser Petition unter Hinweis auf die bekannte bayerische Denkschrift über die Errichtung staatlicher Motorwagenlinien der Meinung Ausdruck gegeben, daß im vorliegenden Falle vielleicht auf diese Weise geholfen werden kann. Ich muß allerdings auch gestehen, daß, nachdem die früher in Aussicht genommene gleislose Bahn an dem etwas mangelhaften Zustand der Kreisstraße gescheitert ist, auch ich etwas Zweifel habe, ob hier mit einer Automobilverbindung auszukommen sein wird. Immerhin wird die Frage doch der ernstlichen Prüfung wert sein.

Ich darf vielleicht im Zusammenhang damit noch kurz auf diese Automobilfahrten im allgemeinen eingehen. Der Herr Abg. Gießler hat ja in einer früheren Verhandlung hier diese bayerische Denkschrift zur Sprache gebracht und es ist damals von Regierungsseite darauf hingewiesen worden, daß vielleicht bei einem anderen Anlaß darauf zurück gekommen werden könnte.

Die Denkschrift ist der Großregierung von der bayerischen Regierung zugesandt worden, und wir haben davon mit lebhaftem Interesse Kenntnis genommen. Daß das Automobil recht wohl in der Lage ist, wenigstens den Personenverkehr zu bedienen, zeigt ja eine ganze Reihe von Vorgängen in unserem Lande. Etwas skeptischer stehen wir dagegen der Frage der Güterbeförderung mit Automobil gegenüber. Die bayerische Denkschrift spricht auch hier allerdings von befriedigenden Ergebnissen, zu denen der Güterverkehr auf den Linien Tölz-Lenggries, Tölz-Bichl und Sonthofen-Hindelang geführt habe. Es geht aus der Denkschrift hervor, daß mehrere Lastautomobile eingeführt

sind und daß die bayerische Regierung zu 80 Proz. der Normalfuhrhöhe der betr. Gegend die Beförderung übernimmt. Wenn man aber die der Denschrift beigegebenen Verkehrsübersichten zur Hand nimmt, so wird man etwas zweifelhaft, ob hier überhaupt von abschließenden Erfahrungen die Rede sein kann. Es ist auf der Tölzer Linie in der Zeit vom Juni v. J. bis Januar d. J. die Summe von 148 W. aus dem Güterverkehr eingegangen; bei der anderen Linie, Sonthofen-Hindelang, der Betrag von 817 W. Ich glaube, das sind gerade keine Ziffern, die sehr imponieren. Aus einem Artikel der Münchener Neuesten Nachrichten vom 27. Juli geht hervor, daß diese Lastautomobile offenbar vielfach eine andere Verwendung finden, nämlich als eine Art 4. Klasse-Wagen im Automobilverkehr, indem sie Personen befördern. Es ist da nämlich gesagt, „man kann doch nicht behaupten, daß sich eine Einrichtung bewährt hat, wenn fast jeden andern Tag ein Unfall und eine Verspätung eintritt. Auch erscheint die Personenbeförderung auf ungedeckten Lastautomobilen nicht als eine besondere Errungenschaft.“ Die bayerische Regierung bemerkt ferner, daß sie auch bezüglich der Einwirkung auf die Straße mit den Automobilen gute Erfahrungen gemacht habe. Es ist sogar die Rede davon, daß die Automobile die Straße verbessern, indem sie wie eine Art Straßenwalze wirken. Bei uns sind die Erfahrungen bis jetzt nicht so gut. Ich habe erst kürzlich persönlich die Einwirkung des Automobils auf der Straße Triberg—Furtwangen zu sehen Gelegenheit gehabt. Ich habe dort tiefe Fahrinnen gefunden, die zweifellos von dem Automobil herühren. Zimmerhin ist ohne Weiteres zuzugeben, daß die Einrichtung der ernststen Aufmerksamkeit bedarf, das Eisenbahnministerium beabsichtigt auch, sich an Ort und Stelle in Bayern von der Einrichtung, wie sie dort getroffen ist und von den Erfahrungen, die man dort weiterhin gemacht hat zu überzeugen. Es wird dann auf dem nächsten Landtag wieder Gelegenheit sein, auf diesen Gegenstand zurückkommen. Von wesentlicher Bedeutung ist noch folgendes: Die bayrische Regierung hat in ihrer Denschrift ausgeführt, daß sie die Automobilverbindungen als staatliche Unternehmungen betreiben, aber die Gemeinden zu einer gewissen Einnahmegarantie heranziehen wolle. Ein wesentlicher für die vorliegende Frage ins Gewicht fallender Unterschied zwischen Bayern und Baden liegt nun darin, daß Bayern bekanntlich die Post selbst in der Hand hat, während in Baden die Reichspost besteht. In Bayern sind die Automobilverbindungen angegliedert der Postverwaltung, sie ersetzen in gewissem Sinn die Postwagenfahrten. Es ist deshalb auch die Denschrift über die staatlichen Automobilverbindungen nicht in Verbindung mit dem Eisenbahnbudget, sondern mit dem Postbudget im bayrischen Landtag vor Kurzem verhandelt worden. Die bayrische Regierung ist dadurch, daß sie über die Poststellen verfügt, in der Lage, Aufsichtsorgane über die ganze Einrichtung an allen, auch den kleinsten Orten, zu haben und die Abfertigung durch diese Poststellen besorgen zu lassen. Sie ist in der Lage, die Zuschüsse, die sie sonst den Posthaltern oder Beförderern der Post gibt, ganz den Automobilverbindungen zukommen zu lassen und damit ihre Rentabilität zu heben. Das sind alles Verhältnisse, die bei uns in Baden in gleicher Weise nicht vorliegen.

Gegen den staatlichen Betrieb der Automobilverbindungen spricht auch die Erwägung, daß die Besorgung des Verkehrs in seinen äußersten und kleinsten Verastelungen nicht mehr Aufgabe des Staates ist, sondern daß hier die Interessentengruppen, insbesondere die Gemeinden selbst in erster Linie einzutreten berufen sind. Das würde auch zu weitgehenden Ansprüchen der

Interessenten an die Einrichtung entgegenwirken. Das schließt natürlich nicht aus, daß der Staat solche Unternehmungen unter Umständen auch unterstützt. Es wird also bei der weiteren Behandlung gerade auch dieser Seite der Frage besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden sein. Es wird weiter zu prüfen sein, in welches Ressort die Frage der Automobilverbindungen zunächst gehört, ob hier nicht statt des Eisenbahnministeriums das Ministerium des Innern zuständig ist, das als das Ressortministerium für das Straßenwesen ohnedies hierbei in hohem Maße beteiligt ist. Jedenfalls wird bis zum nächsten Landtag eine weitere Klärung der ganzen Frage herbeizuführen versucht werden.

Zu Anfang dieser Rede hat der Zweite Vizepräsident Geck das Präsidium übernommen.

Abg. Gießler (Zentr.): Ich bin dem Herrn Regierungsvertreter sehr dankbar, daß er auf meine Ausführungen in der Generaldebatte zum Eisenbahnbau bezüglich des Automobilbetriebs nochmals zurückgekommen ist und uns die Stellung der Großh. Regierung dargelegt hat. Es wird das seitens aller Herren Kollegen mit Freuden begrüßt worden sein. Ich freue mich, daß die Generaldirektion dazu übergehen will, die Frage in Bayern an Ort und Stelle auch praktisch zu studieren. Ich hoffe, daß dadurch doch auch etwas Praktisches für uns herauskommen wird. Ich gebe mich der Hoffnung unsofort hin, weil ich glaube, daß diese Untersuchungen gerade durch die Generaldirektion geschehen sollten und nicht durch das Ministerium des Innern. Ich habe nach der Richtung hin immer noch mehr Hoffnung auf die Eisenbahnverwaltung, als wenn die Sache dem Ministerium des Innern unterstellt wird, weil die Eisenbahnverwaltung ein Interesse daran hat, daß der Verkehr auch in seiner Verästelung der Zufuhr ihr zugeführt wird.

Was die Frage des Automobils in der Gegend oben anbelangt, so habe ich es ganz vermieden, davon zu sprechen, weil die Gemeinden mit Unterstützung durch Radolfzell versucht haben, einen solchen Verkehr durchzuführen, aber der Versuch mißlungen ist. Sie sehen daraus, daß die Leute alles angewendet haben, um irgend ein Verkehrsmittel zu schaffen. Sie haben dafür Geld ausgegeben, und auch die Stadt Radolfzell war außerordentlich generös in dieser Frage. Aber es hat sich herausgestellt, daß die Gemeinden es selbst jedenfalls nicht machen können, oder daß das Risiko für die Gemeinden, wenn sie den Betrieb selbst übernehmen, zu groß sein wird. Auch wieder ein Beweis dafür, daß auch dieses Verkehrsmittel des Automobils wohl nur durch die große Verkehrsverwaltung gemacht werden kann, oder jedenfalls nur durch einen größeren Kreis, nicht durch einzelne kleine Gemeinden allein.

Ich bin dem Regierungsvertreter auch dankbar dafür, daß er ganz ausdrücklich heute konstatiert hat, daß die Regierung nicht grundsätzlich den Zuschuß ablehnt. Aus der schriftlichen Ausführung konnte man doch herauslesen, daß die Regierung nicht geneigt ist, einen Zuschuß zu geben. Das ganze Projekt wird als nicht bauwürdig hingestellt, und man kommt dann zum Schluß, daß die Großh. Regierung keine Entscheidung jetzt treffen kann. Wenn heute ausdrücklich gesagt worden ist, daß der Zuschuß nicht abgelehnt wird, so wird das in den Kreisen der Petenten beruhigend wirken, und sie werden sich alle Mühe geben, einen Unternehmer zu finden, weil sie sich jetzt mit der Hoffnung tragen können, daß wenn sie einen Unternehmer haben, dann die Großh. Regierung dem Antrag der Zweiten Kammer nachkommen, und einen Zuschuß in Aussicht stellen wird. Ich will auch hoffen, daß in der Höhe, wie die Zweite Kammer den Zuschuß in

Ausficht stellt, er dann auch von der Großh. Regierung ins Auge gefaßt wird.

Bezüglich des Verkehrs über den See und der Zuschrift des Herrn Fabrikanten Schießer möchte ich doch darauf hinweisen, daß Herr Schießer in allererster Linie im Auge hatte, sofort einen Motorbetrieb einzuführen, damit jetzt momentan geholfen wird, und daß man nicht erst sich verträufen muß bis zur Erstellung der Bahn. Das war, glaube ich, der Hauptzweck der Kundgebung des Herrn Schießer, daß in dem Augenblick, als jenes Unglück eingetreten war, sofort ein Motorbetrieb eingeführt wurde. Die Stadt Radolfszell hat auch Opfer dafür zu bringen sich bereit erklärt. Es hat sich, wie ich auch schon dargelegt habe, in der Folge gezeigt, daß der Motorbetrieb nicht das Mittel ist, welches als Abhilfe dienen kann, weil es auch im Moment der Gefahr versagt, und wenn stürmisches Wetter ist, auch nicht verwendet werden kann. Es ist aber den Leuten tatsächlich damit nicht geholfen, sie müssen zur bestimmten Zeit in der Fabrik sein, und da wird nur eine ständige Verbindung das Mittel sein, welches diesen Mißständen abhilft, und auch den Arbeitern die Möglichkeit gibt, immer präzise zu ihrer Arbeitsstelle gelangen zu können. Ich bitte also die Regierung, die Sache noch einmal wohlwollend zu prüfen, und den Staatszuschuß in Aussicht zu nehmen.

Abg. **Venedy** (Dem.): Der Herr Regierungskommissär hat seiner Besorgnis Ausdruck gegeben, daß durch eine derartige Bahn, wie sie hier projiziert ist, der Dampfschiffahrt eine starke Konkurrenz gemacht werden würde. So habe ich die Ausführungen des Herrn Regierungskommissärs verstanden (Widerpruch des Regierungskommissärs). Dann wäre das meinerseits ein bedauerliches Mißverständnis. Ich würde es auch sehr bedauern, wenn die Bahn die Dampfschiffahrt von Konstanz über den Untersee und den Rhein hinunter beeinträchtigen würde. Ich glaube aber, daß gerade das Gegenteil der Fall ist, daß durch diese Bahn gerade jene Orte, an denen das Dampfschiff vorbeifährt, weiter dem Verkehr zugeführt werden, daß die Bahn neben der Dampfschiffahrt wohl bestehen könnte und daß sich die beiden ganz gut gegenseitig in die Hände arbeiten würden. Es ist ja nicht etwa so, als ob die Bahn auf weite Strecken parallel mit der Dampfschiffahrt gehen würde, in diesem Falle wäre sie ja wohl eine schwere Konkurrenz. Das ist aber nicht der Fall, es handelt sich hier nur um eine Lokalbahn, die von bestimmten Punkten den Verkehr nach anderen Orten und weiter zu der Hauptbahnlinie hinüberführen soll. Es würde sogar mancher, bei der jetzt manchmal etwas mangelhaften Verbindung durch die Dampfschiffahrt, wo z. B. die Schiffe vom Untersee bereits sehr früh nach Konstanz zurückgehen, wo das letzte Schiff schon zwischen 3 und 4 Uhr nachmittags in Schaffhausen abfährt, nach Erstellung sich leichter zu einem Ausfluge nach dem Untersee entschließen, wenn er die eine Tour mit der Bahn machen könnte. Es würde ja an sich sehr zu bedauern sein, wenn die Dampfschiffahrt auf dieser Linie von Konstanz nach Schaffhausen einen Schaden durch die Bahn erleiden würde. Es wäre das umso mehr zu bedauern, als es sich hier um eine der landschaftlich schönsten Verbindungen handelt, die man überhaupt finden kann und als die Dampfschiffahrtsgesellschaft ohnedies, wie der Großh. Regierung wohl bekannt ist, mit großen Schwierigkeiten kämpft. Ich glaube aber, wie gesagt, nicht an eine solche Gefahr.

Was die Verbindung speziell von den nächsten Orten der Höri (Znang, Weiler etc.) nach Radolfszell anbelangt, so glaube ich ja auch, daß diese auch in Zukunft größtenteils durch die Gondel, den Kahn, oder, wenn ein gutes Motorschiff gebaut würde, durch

dieses bewerkstelligt werden wird, aber gerade bei schlechtem Wetter, besonders bei drohendem Gewitter, da hätten dann nach Erstellung der Bahn die Leute die Möglichkeit, diese zu benutzen, während sie sich jetzt zu dem stundenlangen Wege zu Fuße kaum verstehen. Wenn die Leute den ganzen Tag über in den Fabriken gearbeitet haben, so ist das auch eine große Zumutung für sie, diesen großen Umweg über Moos zu machen, wo sich der See in weitem Bogen ins Land hinein drängt. Sie vertrauen sich deshalb lieber auch bei zweifelhaftem Wetter der Fahrt in den Gondeln an, zumal sie von Jugend auf mit dem Wasser vertraut und daher weniger empfindlich gegen seine Gefahren sind. Von diesen Gesichtspunkten aus muß die Sache betrachtet werden, und es bedürfen deshalb die Ausführungen des Herrn Schießer in dem zitierten Artikel in dieser Richtung einer gewissen Korrektur.

Die Beratung wird geschlossen und der Antrag der Kommission angenommen.

Hierauf übernimmt Präsident Dr. **Wilkeus** wieder den Vorsitz.

Zu Ziffer 1 lit. d der Tagesordnung erhält da Wort der Berichterstatter

Abg. **Neuwirth** (natl.). Derselbe verliest den schriftlich vorliegenden Bericht, aus dem hervorzuheben ist:

Die Gemeinde **Hämersheim**, die zur Zeit nur eine Haltestelle für Personenverkehr besitzt, bittet um Errichtung einer Station für Wagenladungsverkehr, mit der Begründung, daß ihr Güterverkehr, insbesondere der der dortigen Gewerbetreibenden, so stark angewachsen sei, daß der Verkehr eine eigene Güterstation dringend erheische.

Die Großh. Regierung erkennt zwar an, daß der Güterverkehr der Gemeinde sehr gewachsen, und daß es bedauerlich sei, daß die Güter von Hämersheim erst 2 Kilometer per Achse zur nächsten Station verfrachtet werden müssen, ist indes gegen Erfüllung des Wunsches der Petenten, da bei den vorhandenen Terrainschwierigkeiten die Anlage mindestens 60000 bis 70000 M. kosten würde, was sich im Hinblick auf den dortigen Verkehr durchaus nicht rechtfertigen lasse.

Die Kommission war der Ansicht, daß der Güterverkehr voraussichtlich noch stärker werden würde, wenn erst die Station errichtet wäre, und will die Großh. Regierung ersucht wissen, bei Anlage eines dort notwendig werdenden Kreuzungsgeleises die Frage nochmals genau zu prüfen.

In diesem Sinne beantragt sie Ueberweisung zur Kenntnisnahme.

In der Beratung erhalten das Wort

Abg. **Vauschbach** (konf.): Hämersheim liegt in meinem Wahlbezirk, und es ist deshalb sehr begreiflich, daß ich den Wunsch auf Einrichtung der Station für den Wagenladungsverkehr unterstütze. Die Kommission hat beantragt, diese Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen. Ich hätte dringend gewünscht, wenn die Petition empfehlend überwiesen worden wäre.

Hämersheim ist sehr verkehrreich; hauptsächlich seine Schifffahrt ist von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Im Winter bei Eisgang und Hochwasser, auch im Hochsommer, wenn es wegen langer Trockenheit an Wasser mangelt, ist die Schifffahrt allerdings sehr gestört und oft Monate lang eingestellt. Es ist deshalb sehr leicht begreiflich, daß Hämersheim auch eine Güterhalle und die Einrichtung der Station für den Wagenladungsverkehr wünscht. Hämersheim ist zwar nicht

weit von der Güterstation Neckarzimmern entfernt. Aber der Verkehr von Hahmersheim ist an sich größer als der von Neckarzimmern. Ich möchte deshalb die Großh. Regierung bitten, ihr Augenmerk darauf zu richten und, wenn irgend möglich, den Wunsch der Hahmersheimer zu erfüllen.

Bei dieser Gelegenheit kann ich es mir nicht versagen, da wir bald am Schluß des Landtags sind, die Großh. Regierung auch noch einmal auf die Mörstelsteiner Haltestelle hinzuweisen und die Schefflentalbahn noch einmal in Erinnerung zu bringen. Ich möchte dringend bitten, die Großh. Regierung möge diese Projekte nochmals einer eingehenden Prüfung unterziehen, damit die Mittel zu deren Ausführung wenn möglich im nächsten Landtag im Budget angefordert und die Projekte alsdann ausgeführt werden können.

Ministerialdirektor Schulz: Wenn der Herr Präsident gestattet, will ich bei diesem Anlaß auf die Schefflentalbahn mit einem Wort eingehen. Bekanntlich besteht ein Gesetz, das die Regierung ermächtigt, die Schefflentalbahn durch eine Privatgesellschaft mit einem Staatszuschuß erbauen zu lassen. Es besteht begründete Hoffnung, daß diese Bahn in Bälde auf dieser Grundlage zustande kommt.

Was die Frage der Errichtung einer Güterstation in Hahmersheim anlangt, so bedaure ich, Hoffnungen nicht erwecken zu können. Der Hauptgrund ist der: Hahmersheim liegt zwei Kilometer von der Station Neckarzimmern entfernt, die auf guter Straße leicht zu erreichen ist. Im Hinblick auf dieses Verhältnis kann von einem dringlichen Bedürfnis, das hier zu befriedigen wäre, gewiß nicht die Rede sein. Hahmersheim hat eine Personenhaltestelle, es hat eine Station für den Stückgutverkehr, also für den Verkehr, der sich tagtäglich abwickelt. Aber für den Wagenladungsverkehr mit einem Aufwand, wie er Ihnen von der Regierung angegeben ist, hier abzuhefen, dazu vermögen wir kein Bedürfnis anzuerkennen.

Der Kommissionsantrag wird hierauf angenommen.

Zu Ziffer 1 Lit. e der Tagesordnung erhält das Wort der Berichterstatter Abg. Morgenthaler (Zentr.). Derselbe verliest den schriftlich vorliegenden Bericht, aus dem hervorzuhellen ist:

Die Gemeinden Bleibach, AltSimonswald usw. bitten um die Erbauung einer Bahn von Bleibach durch das Simonswäldertal über Gutenbach nach Furtwangen bezw. um Vornahme der Vorarbeiten auf Staatskosten.

Zur Begründung führen die Petenten, die die gleiche Bitte schon 1860 an Großh. Staatsministerium gerichtet hatten, an, früher sei die Straße durch das Simonswäldertal eine der verkehrsreichsten vom Schwarzwald in die Rheinebene gewesen. Seit Erbauung der Schwarzwald- und Höllentalbahn sei dieser Verkehr völlig abgelenkt worden.

Um nicht in wirtschaftlicher, geistiger und sozialer Hinsicht völlig zurückzukommen, müsse den petitionierenden Gemeinden, die land- und forstwirtschaftlich wie industriell tätig seien, eine Bahnverbindung werden, da insbesondere die Landwirtschaft unter dem Mangel bequemer Bezugs- wie Absatzmöglichkeit sehr leide und auch die Industrie auf die Dauer so nicht konkurrenzfähig bleiben könne. Endlich werde auch der Fremdenverkehr mit dieser herrlichen Schwarzwaldgegend kolossal erschwert.

Die Großh. Regierung lehnte es ab, dem Projekt, das eine der Höllentalbahn beinahe parallele Konkurrenzbahn derselben wie der Schwarzwaldbahn darstelle,

näherzutreten, vor allem im Hinblick darauf, daß die Ausführung dieses Projekts einer Gebirgsbahn mit größerer Höhenüberwindung wie die Schwarzwald- und Höllentalbahn im Verhältnis zum zu erwartenden Verkehr viel zu teuer werden würde.

Die Kommission erkannte die Gründe der Regierung an, beantragt aber dennoch Überweisung zur Kenntnisnahme, da eine Verbindung der Elztalbahn mit der Bregtalbahn durch das Simonswäldertal den beteiligten Gemeinden dringend zu wünschen wäre.

In der Beratung erhalten das Wort:

Abg. Wiest (Zentr.): Wenn man von Denzlingen auf der Elztalbahn durch das liebliche Elztal fährt, kommt man bei der Station Bleibach an das Simonswälder Tal, von dem in der Petition die Rede ist, zu den Gemeinden, welche eine Bahnverbindung von Bleibach nach Furtwangen wünschen. Dieses Tal ist wohl eines der schönsten Schwarzwaldtäler, umrahmt von hohen Bergesrüden, dem Hörnleberg, Zbichkopf, Rosch und Hoher Steig auf der einen Seite, auf der anderen Seite von dem Kandel mit seinen Ausläufern, besonders dem Hornkopf, der das ganze Tal beherrscht. Die interessierten Gemeinden zählen ungefähr 10 000 Einwohner, Bleibach und Furtwangen mitgerechnet.

Es wurde in dem Berichte erwähnt, daß diese Gemeinden schon im Jahre 1860 eine Petition an die Regierung gesandt haben mit der Bitte, eine Bahn zu erbauen. Damals hat die Gr. Reg. das Gesuch zurückgewiesen mit der Begründung, daß es an technischen Arbeitskräften fehle. Die Gemeinden haben nun stets gehofft, daß schließlich doch eine Bahn errichtet werde, besonders deshalb, weil gerade dieses Tal, die Straße von Bleibach nach Furtwangen, der Verbindungsweg und Verkehrsweg zwischen Rheintal und dem hohen Schwarzwald bis nach Württemberg hin war, aber ihr Wunsch ist nicht in Erfüllung gegangen. Es wurde die Schwarzwaldbahn gebaut, es wurde die Höllentalbahn gebaut, von einer Bahn durch das Simonswäldertal wurde nichts mehr gesprochen und für diese Bahn auch nichts getan. Die Gemeinden des Tales haben jetzt, nach fast 50 Jahren, wiederum eine Petition bezüglich der Bahn an das Hohe Haus gerichtet. Sie weisen in der Petition mit Recht darauf hin, daß in der Landwirtschaft ein großer Notstand bestehe; so sind in der Gemeinde Güttenbach im letzten Vierteljahrhundert 20 Hofgüter an das Domänenärar verkauft worden und zwei solcher Güter hat die Gemeinde selbst an sich gebracht. Die Gemeinde Wildgutach hat in dieser Zeit 24 Güterverkäufe zu verzeichnen, die teils in den Besitz des Domänenärars, teils in andere Hände übergegangen sind. Ebenso ist die Seelenzahl seit 1880 in der letzteren Gemeinde um mehr als ein Drittel zurückgegangen.

Es ist ja begreiflich, daß in solch abgelegenen Gegenden, wie es das Simonswälder Tal ist, es sowohl an Absatz für die Produkte fehlt, als auch an billiger Bezugsgelegenheit, und daß dann der Notstand kommen muß. In der Petition ist auf den großen Waldbestand in diesem Tale hingewiesen, und es ist die Rechnung aufgestellt, einen wie großen Nutzen die Gemeinden hätten, wenn sie eine Bahnverbindung bekommen würden; der jährliche Mehrerlös aus der Forstwirtschaft entspricht nach der Berechnung, die die Gemeinden aufgestellt haben, bei  $3\frac{1}{2}$  Proz. einem Kapital von 2387314 Mark. Dazu dürften wohl noch die benachbarten Gemarkungen gerechnet werden, welche ebenfalls von der Bahn großen Nutzen haben, so daß dann der Gewinn, die jährliche Mehreinnahme, einer Kapitalanlage von 2876456 M. entsprechen würde. Bei dieser Berechnung ist nicht in Betracht gezogen, daß eine Menge Abfallholz, das bisher für die Gemeinden fast gar keinen

Wert hatte, weil es keine Verwendung finden konnte, vorhanden ist. — Aus diesen Zahlen ergibt sich, daß für die Landwirtschaft, für die Forstwirtschaft ein ungemein großer Nutzen entstehen würde, wenn diese Bahn durchgeführt würde. Aber auch in bezug auf die Industrie würden die petitionierenden Gemeinden durch die Erstellung der Bahn einen bedeutenden Fortschritt machen. Es befindet sich in Gütenbach heute schon eine lebhaftere Industrie. Die 2 vorhandenen Uhrenfabriken beschäftigen ungefähr 400 Arbeiter, dazu kommen noch 100 Arbeiter, welche in der Hausindustrie beschäftigt sind. Der Güterverkehr dieser Betriebe berechnet sich jährlich auf rund 300 Eisenbahnwaggons. Ferner sind eine größere Anzahl kleinerer Uhrengeschäfte daselbst. Die Holzindustrie weist ebenfalls einen starken Umsatz auf, sechs Gemeinden ausschließlich Bleibach besitzen zurzeit 1½ Holzsägereien mit moderner Einrichtung und darunter zwei mit elektrischem Betrieb. Es ist berechnet worden, daß auf der Station Bleibach im letzten Jahre 548 Eisenbahnwaggons Holz aus dem Simonswälder Tal verladen wurden. Das ist aber nicht die ganze Summe, denn sehr viel Holz, besonders Schnittwaren, wird auch per Ase in das Tal hinaus bis nach Freiburg und Umgebung hingeführt, sodaß sich die Summe des Holzverkaufes wohl auf das Doppelte belaufen dürfte. Sodann ist in Altsimonswald ein Granit-Steinbruch, der ebenfalls jährlich ungefähr 100 Wagenladungen an die Station Bleibach liefert. Dazu sind ferner zu rechnen die Ziegeleien, die im Tale sind und die ebenfalls einen bedeutenden Aufschwung erfahren würden, wenn eine Bahn bessere Verbindungen herstellen würde.

Ich darf dann wohl auch noch hinweisen auf die Naturschönheiten, die dieses Tal bietet. Man macht manchmal einen Vergleich zwischen dem Schwarzwald, seinen Bergeshöhen und lieblichen romantischen Tälern mit der Schweiz, und es ist zuzugeben, daß die himmelragenden Berge der Schweiz etwas großartiges, gewaltiges, wunderbar schönes an sich haben. Die Schweizer Täler aber dürften gewiß nicht reizvoller, nicht lieblicher sein als unsere Schwarzwaldtäler, umrahmt von den schwarzbunten Tannenhöhen. Zu den schönsten Tälern des Schwarzwaldes gehört aber das Simonswäldertal, sodaß durch Erstellung einer Bahn ein großer Touristenverkehr in dieses Tal geführt würde.

Wenn wir alle diese Punkte zusammen nehmen, so ist der Wunsch ganz gewiß berechtigt, daß für diese Gemeinden die gewünschte Bahnverbindung erstellt werde. Allerdings hat die Großh. Regierung, wie wir von dem Herrn Berichterstatter gehört haben, fast das Todesurteil über dieses Projekt ausgesprochen. Sie hat angeführt, daß es sich bei dieser Bahn um eine sehr schwierige, teure Gebirgsbahn handle, deren Bau und Betrieb so außergewöhnlich hohe Kosten verursachen würde, daß diese Kosten mit dem zu erwartenden Verkehr in keinem richtigen Verhältnis ständen, und darum sei die Großh. Regierung nicht in der Lage, der Angelegenheit näherzutreten. Es hat mich gefreut, und ich bin dafür dankbar, daß die Kommission wenigstens den Beschluß gefaßt hat, die Petition der Gr. Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen, und ich möchte die Gr. Regierung bitten, daß sie in bezug auf dieses Bahnprojekt die notwendigen Vorarbeiten und Erhebungen baldmöglichst vornehmen läßt.

Ministerialdirektor Schulz: Ich bedauere Aussicht auf Erfüllung des Wunsches des Herrn Vorredners nicht eröffnen zu können. Die Großh. Regierung hält aus den eingehend dargelegten Gründen die Bahn für ernstlich nicht in Betracht kommend. Es überrascht etwas, daß der Bericht ihrer Kommission, nachdem er die Schwierigkeiten und Gründe, die die Großh. Regie-

rung gegen den Bau dieser Bahn angeführt und vollständig gewürdigt hat, gleichwohl zu dem Antrag auf Kenntnisnahme gelangt ist. Ich bedauere, wie gesagt, Vorarbeiten für diese Bahn nicht in Aussicht stellen zu können.

Abg. Duffner (Zentr.): Trotz der Erklärung des Herrn Ministerialdirektors sehe ich mich veranlaßt, der Petition noch einige empfehlende Worte mitzugeben. Ich habe schon vor 2 Tagen bei der Beratung der elektrischen Bahn Furtwangen-Triberg auf die wichtige Verbindung zwischen dem Elztal und dem Bregtal hingewiesen, speziell zwischen Bleibach und Furtwangen, und habe erklärt, daß es sich dabei um einen Gedanken handelt, der schon anfangs der 60er Jahre Gegenstand einer Petition gewesen ist. Wenn nun der Name Furtwangen auch diesmal wieder auf einer Petition erscheint, so ist es keine Unbescheidenheit, sondern der Grund liegt vielmehr in der zentralen Lage der Industriestadt Furtwangen, in welcher die vielen wirtschaftlichen Interessen eines ausgedehnten Hinterlandes zusammentreffen. Das soll selbstverständlich nicht eine Entschuldigung für mein Eintreten für diese Petition sein. Wenn sich Furtwangen immer und immer wieder regen muß in Bahnfragen, so hat das eben seinen Grund in den früheren Fehlern, welche auf Seiten der Gr. Regierung gemacht worden sind, wo man eben früher nicht das richtige Verständnis hatte für die Entwicklungsfähigkeit des Schwarzwälder Erwerbslebens, und unter jener damaligen Kurzsichtigkeit leiden heute noch viele Gegenden des Schwarzwaldes. Doch ich will mich heute nicht mit Klagen über die Vergangenheit befassen, sondern von der Zukunft das Beste hoffen.

Der Herr Vorredner hat in ausführlicher Weise die Petition begründet und auch für den in meinem Wahlkreis gelegenen Industrieort Gütenbach ein warmes Wort gefunden. Ich möchte seine Ausführungen unterstreichen und kann nur sagen, daß speziell der industriereiche Ort Gütenbach die größten Vorteile von dieser Bahn erwartet und daß das von dem Herrn Vorredner so freundliche besungene Simonswälder Tal schon lange Jahre den Mangel einer Bahn schwer empfindet. Wenn die eine oder die andere der aus jener Gegend petitionierten Bahnen zu Stande kommt, so wird lediglich ein Ausgleich geschaffen für das, was jene Gegend schon Jahrzehnte lang zum Schaden ihrer Entwicklung entbehrt hat.

Ich schließe mich dem Antrage der Kommission und den Ausführungen meines Herrn Vorredners an, und möchte nur wünschen, daß wenigstens in absehbarer Zeit sich die Hoffnungen der Petenten in der einen oder anderen Richtung erfüllen.

Die Beratung wird geschlossen.

Das Schlusswort erhält der Berichterstatter

Abg. Morgenthaler (Zentr.): Ich möchte zu den Ausführungen des Herrn Regierungsvertreters erwähnen, daß die Kommission zu dem Antrag auf Ueberweisung zur Kenntnisnahme gekommen ist, einmal, weil ja das vordere Tal weniger Schwierigkeiten bietet. Die Hauptschwierigkeiten entstehen ja erst in dem oberen Simonswäldertal und bei Gütenbach, und wir glaubten, wenn die Regierung die Sache einmal genau technisch untersuchen lassen würde, daß sie vielleicht doch zu einem anderen Resultat kommen würde. Sodann ist es auch richtig, daß der Gegend durch die anderen Bahnen sehr viel entzogen wurde, und es ist zu wünschen, daß sie auch an den Verkehr angeschlossen wird. Ich muß also doch die Großh. Regierung sehr bitten, für dieses Projekt keinen ablehnenden Standpunkt einzunehmen, sondern nach dem Beschlusse der Kommission und des Hohen Hauses wenigstens den Vorarbeiten näher zu treten.

Der Antrag der Kommission wird hierauf angenommen.

Zu Ziffer 1 lit f der Tagesordnung erhält das Wort der Berichterstatter

Abg. **Horst** (Soz.): Derselbe verliest den schriftlichen Bericht der Kommission, aus dem hervorzuhellen ist:

Der frühere Eisenbahnbauunternehmer **Karl Ebrgott Köhger** in Stuttgart bittet um Schadloshaltung wegen erlittener Verluste beim badischen Bahnbau.

Köhger hatte 1884 den Bau des Lotes VI der Linie Wolfach-Schiltach und den Bahnhofsbaue Schiltach übernommen. Bei der Bauausführung, die durch verspäteten Geländeerwerb der Großh. Generaldirektion um 14 Tage verzögert wurde, stieß er auf unvorhergesehene Hindernisse, die er auf mangelhafte und unrichtig gemachte Pläne zurückführt, — so daß er mit dem Bau ein Jahr zu spät fertig wurde, wobei er, obwohl nichts von der bedungenen Konditionalstrafe von ihm verlangt wurde, sein ganzes Vermögen einbüßte und in Konkurs geriet.

Die Großh. Regierung führt seine Verluste auf eigenes Verschulden des Petenten zurück; darin erhielt sie auch durch Urteile der zuständigen Gerichte in den seinerseits von Köhger gegen sie angestrenzten Prozessen Recht. Seit einer Reihe von Jahren wendet sich nun Köhger mit seiner Bitte an alle in Betracht kommenden Behörden wie auch an die beiden Kammern. Früher wurde über seine Petition zur Tagesordnung übergegangen. Auf den beiden letzten Landtagen dagegen überwies die Kammer die Bitte Köhgers der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme in dem Sinne, daß diese aus Billigkeitsgründen der Bitte Köhgers näher treten solle.

In Erwägung, daß die Großh. Regierung bereits seit 4 Jahren sich bereit erklärt hat, dem Petenten eine angemessene Zuwendung aus dem allgemeinen Fond der Großh. Regierung für im Staatsvoranschlag nicht vorgezogene Bedürfnisse persönlicher und sachlicher Art zu erwirken, Köhger dies aber rundweg abgelehnt hat, stellt die Kommission den Antrag, über die Petition zur Tagesordnung überzugehen.

Der Antrag der Kommission wird ohne Diskussion angenommen.

Zu Ziffer 2 der Tagesordnung erstattet Bericht für den verhinderten Berichterstatter Abg. **Kräuter** der Vorsitzende der Petitionskommission

Abg. **Dr. Zehner** (Zentr.): Namens der Petitionskommission habe ich Ihnen über die Petition des Weichenwärters a. D. **Jakob Geckler** in Unteröwisheim folgendes zu berichten.

Der Bittsteller hat sich an das Hohe Haus gewandt mit der Bitte, ihm einen Ruhegehalt zu bewilligen, und zwar nach den diesbezüglichen jetzigen Verordnungen. Er führt aus, daß er im Jahre 1842 in Unteröwisheim geboren sei, daß er mit dem 18. Lebensjahr bei der Staatsbahn in Arbeit getreten sei und bei dieser, abgesehen von seiner Militärdienstzeit, bis 1898 in Dienst gestanden habe, zuletzt als Weichenwärter. 1898 sei er wegen körperlicher Leiden, und zwar wegen eines Rheumatismus, in den Ruhestand versetzt worden. Sein rheumatisches Leiden führt der Petent auf Erkältungen und Strapazen im Dienst und in den Feldzügen 1866 und 1870 zurück. Er ist der Meinung, daß infolge seiner frühzeitigen Pensionierung nach den damaligen Verordnungen ihm die freie Dienstkleidung und freie Wohnung im Betrag von 275 M. nicht in Anrechnung habe gebracht werden können. Infolgedessen sei seine Pension nur auf 692 M. bemessen worden, was mit Rücksicht

auf seine lange Dienstzeit von über 25 Jahren und die Aufopferung seiner Gesundheit sehr spärlich sei. Der Petent gibt an, daß er verheiratet sei und außer seiner Pension kein Einkommen habe, vielmehr von seinen während der Dienstzeit gemachten Ersparnissen zulegen müsse. Durch langjährige Krankheit könnte er gezwungen werden, seine Ersparnisse ganz zusehen zu müssen und seine Frau würde dann der öffentlichen Armenpflege zur Last fallen müssen. Aus diesen Gründen bittet er, seinen Ruhegehalt nach den jetzigen Verordnungen reichlicher zu bemessen.

Die Petition ist an die Staatsregierung zur Aeußerung gegeben worden, die darauf folgende Erklärung abgegeben hat:

„Das diesseitige Ministerium oder das Großh. Staatsministerium waren mit der vorwärtigen Angelegenheit noch nicht befaßt. Es mußte daher zunächst eine Aeußerung der Generaldirektion der Staatsbahnen herbeigeführt werden.“

Der Bittsteller ist unterm 4. November 1898 auf Grund von § 28 Ziffer 2 des Beamtengesetzes in den Ruhestand versetzt worden. Der Ruhegehalt beträgt 632 Mark jährlich und ist nach den gesetzlichen Bestimmungen richtig bemessen. In dem der Berechnung zugrunde gelegten Einkommensanschlag sind, wie sich aus den Akten ergibt, entgegen der Behauptung in der Eingabe, gemäß § 18 des Beamtengesetzes auch die Beträge für Wohnungsgeld und freie Dienstkleidung enthalten.

Wenn hiernach eine Erhöhung des Ruhegehaltes gesetzlich nicht zulässig ist, so erscheint auch die Gewährung einer Unterstützung bei den vorliegenden Verhältnissen nicht gerechtfertigt. Nach den gemachten Erhebungen besitzt Geckler in Unteröwisheim ein Liegenschaftsvermögen von 1690 Mark. Er hat ein eigenes Haus mit Garten und einem Grundstück, das er selbst bebaut; Kinder sind nicht vorhanden. Darnach dürfte bei Geckler eine Hilfsbedürftigkeit, die allein die Inanspruchnahme von Unterstützungsmitteln rechtfertigt, nicht bestehen. Jedenfalls hätte er eine solche Bedürftigkeit eingehender darzulegen, als dies in der vorliegenden Eingabe geschehen ist.“

Nach diesen Ausführungen der Großh. Regierung, die sich auf die mitgeteilten Personalakten stützen, ist die Pension des Petenten dem Beamtengesetz entsprechend richtig berechnet. Der Petent befindet sich im Irrtum, wenn er meint, daß bei seiner Pensionierung die freie Dienstkleidung und die freie Dienstwohnung nicht mit in Anrechnung gebracht worden seien. Es ist also die Petition in dem eigentlichen Petition unbegründet. Es ist aber die Kommission auch der Meinung, daß zu einer Unterstützung des Petenten kein Anlaß gegeben sei, schon deshalb nicht, weil er um eine Unterstützung nicht bittet, sondern lediglich um die Erhöhung seiner Pension, und auch deswegen, weil er sich an die zuständige Staatsstelle um Unterstützung noch nicht gewendet hat. Die Kommission beantragt daher,

das Hohe Haus wolle über die Petition des Weichenwärters a. D. **Jakob Geckler** zur Tagesordnung übergeben.

Der Kommissionsantrag wird hierauf ohne Diskussion angenommen.

Schluß der Sitzung 8 Uhr 50 Minuten abend.

#### V e r i c h t i g u n g .

In dem Berichte über die Verhandlungen der 140. Sitzung ist auf Seite 2775 in Spalte 2, Zeile 17/18 von unten statt „Exerzieren und“ zu setzen: „forciertes“.

Verantwortlich für den Bericht über die Verhandlungen der Zweiten Kammer: **Dr. Otto Wall**.  
Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei. Weiße in Karlsruhe.