

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1878

32 (7.2.1878)

Beilage zu Nr. 32 der Karlsruher Zeitung.

Donnerstag 7. Februar 1878.

Badischer Landtag.

† Karlsruhe, 5. Febr. 36. Öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer unter dem Vorsitz des Präsidenten Lamey. (S. Hauptblatt Nr. 31.)

Auf die Anfrage des Abg. Frech bei Verathung der Restkredite bezüglich der Eisenbahn von Friedrichsfeld nach Schwetzingen erklärt

Staatsminister Turban: Die Großh. Regierung habe durch Aufrechterhaltung des Kredits gezeigt, daß sie gewillt sei, die Bahn auszuführen; die Verhandlungen mit der Main-Neckar-Bahn, in deren Interesse die Bahnlinie wesentlich gelegen sei, haben sich jedoch wider Erwarten hinausgezogen, namentlich weil bei dieser Gelegenheit von einer der beteiligten Regierungen eine an sich mit dem Gegenstande nicht im Zusammenhang stehende und nach Ansicht der Großherzogl. Regierung auch unbillige Forderung auf Abänderung des Vertragsverhältnisses gestellt worden sei. Die Großh. Regierung sei soweit entgegengekommen, als möglich, es frage sich nun, ob das letzte Anerbieten derselben angenommen werde. Wenn dies der Fall sei, stehe dem Bau nichts mehr entgegen; beharre die betreffende Regierung aber auf ihrer Forderung, so wäre für die Großh. Regierung z. Bt. der Bau der Linie kein so sehr dringendes Bedürfnis.

Abg. Krausmann: Im Augenblicke, wo der Bau der Linie Friedrichsfeld-Schwetzingen beginne, werde auch darauf gedrängt werden müssen, daß die Bahn Heidelberg-Weinheim gebaut werde, von welcher auf früheren Landtagen anerkannt sei, daß sie für Heidelberg und die andern beteiligten Gegenden eine Lebensfrage bilde.

Im gleichen Sinne sprechen die Abgg. Mays und Bürklin I.

Staatsminister Turban möchte nur in Bezug auf frühere Äußerungen wiederholen, daß man die Voraussetzung großer Nachteile für Heidelberg von der Linie Friedrichsfeld-Schwetzingen nicht für begründet erachten könne. Daß der Bau einer Eisenbahn Heidelberg-Weinheim für Heidelberg und die Bergstraße sehr wünschenswerth wäre, sei keine Frage, aber derselbe sei nicht dringlich und werde deshalb auf spätere Zeiten verschoben werden können — und müssen, weil die an der Main-Neckar-Bahn beteiligten Regierungen nicht gewillt seien, sich an demselben zu beteiligen. Für die Staatsbahnverwaltung aber liege die Sache so, daß sie den Bau der Linie unmöglich vorschlagen könne, und auch für Private und Korporationen seien hierzu die Verhältnisse nicht angethan.

Nach einer schon mitgetheilten Bemerkung des Abg. Warbe werden die aufrecht zu erhaltenden Kredite im Gesamtbetrage von 10,314,422 M. 25 Pf. genehmigt.

Es folgt Verathung des Eisenbahnbau-Budgets. In der allgemeinen Diskussion tritt Abg. Beck für die Bodensee-Gürtelbahn ein. Trotz des bestehenden Staatsvertrages mit Württemberg habe man bis heute nicht zu bauen angefangen; es sei aber dringend notwendig, daß der so blühende Bezirk Ueberlingen eine Schienenverbindung erhalte, wenn er nicht in seinen volkswirtschaftlichen Verhältnissen zurückkommen solle.

Staatsminister Turban: Er habe schon bei einer früheren Gelegenheit im Hause betont, daß kein dringendes Bedürfnis für die Bodensee-Gürtelbahn vorliege, und darauf hingewiesen, daß durch die Dampfschiff-Fahrt ein Ersatz geboten sei. Redner habe damals gesagt, daß die Großh. Regierung, wenn sich seiner Zeit herausstellen werde, daß die vorliegende Bahnverbindung nicht rathsam erscheine, durch den Staatsvertrag mit Württemberg nicht gedrängt sei und sich auch über eine Erstreckung der Frist verständigen könne. Redner versichere übrigens, daß die Großherzogl. Regierung, wenn die allgemeinen Zeitverhältnisse die Ausgabe gerechtfertigt erscheinen lasse, die Eisenbahn in Angriff nehmen werde.

Abg. Eschbacher: Der badische Staat sei im Eisenbahnbau bis jetzt mit anerkannter Bereitwilligkeit auf die Bedürfnisse der einzelnen Landesheile eingegangen. Wenn nun die gegenwärtigen Verhältnisse zu einer gewissen Vorsicht mahnen, so folge daraus nicht, daß man sich des Bahnbaues ganz enthalten solle; es läge in der Sifirung eine große Ungerechtigkeit gegen diejenigen Landesheile, die berechnete Wünsche haben. Der obere und der untere Landestheil seien gleichmäßig von Eisenbahnen durchzogen, nur der große Schwarzwald-Bezirk zwischen Freiburg und Donaueschingen entbehre noch des Glückes der Bahnverbindung. Die Nothwendigkeit einer solchen sei allseitig anerkannt; die Ringthal-Bahn habe seiner Zeit der Hölenthal-Bahn den Rang abgelaufen, die Billigkeit verlange, daß nunmehr auch letztere, welche ohne schwere Schädigung nicht entbehrt werden könne, zur Ausführung komme. Man erkenne an, daß bei jetziger Zeitlage eine Staatsbahn nicht in Betracht komme, die beiden zunächst beteiligten Städte haben sich darum große Opfer auferlegt und sind bereit, den Aufwand für die Bahn zu tragen, mit Ausnahme eines Zuschusses von 5 Millionen Mark. Der in's Detail ausgearbeitete Voranschlag für die Bahn, wonach die Ringthal-Bahn 6 bis 8 mal so viel gekostet hätte als die Hölenthal-Bahn, sei der Großh. Regierung vorgelegt. Die bisherigen Bedenken über die Zulässigkeit des Bahnrad-Systems seien gehoben. Man könnte alsbald an's Werk schreiten; die beiden Städte erwarten daher mit größter Ungeduld den Ausfall des Gutachtens der technischen Behörden. Das Wohl und Wehe eines großen Landesheiles hänge davon ab, wenn der Bau nochmals verschoben werde.

Staatsminister Turban: Er theile heute noch die von

ihm auf dem vorigen Landtage ausgesprochene Ansicht, daß, wenn neue Bahnen gebaut werden sollen, die Linie von Freiburg auf die Höhe des Schwarzwaldes und später bis Donaueschingen in erster Reihe Berücksichtigung verlange. Ein Blick auf die Karte zeige, daß ein großer Bezirk, für welchen nach seinen wirtschaftlichen Verhältnissen eine Eisenbahn ein Bedürfnis sei, derselben entbehre. Die Bahn werde allerdings, wenn man auch die Ersparniß des Bahnrad-Systems, welches — wofür Erfahrungen vorhanden seien — ausführbar und auch ausreichend sei, den Verkehr zu bewältigen, gegenüber der Normalbahn in Betracht ziehe, sehr kostbar sein, etwa 9 Millionen Mark kosten, und diese Summe werde sich nicht rentiren. Inwiefern nun den Städten Freiburg und Neustadt der beantragte Zuschuß wirklich gewährt werden könne, sei Redner heute noch nicht zu beantworten im Stande. Denn wie vom Vorredner erwähnt, sei die technische Behörde gerade beschäftigt, den Vorschlag zu prüfen; Redner hoffe, daß dies nicht zu lange Zeit in Anspruch nehme; man werde also in nicht ferner Zeit in Besitz der technischen Materialien gelangen und sich alsdann schlüssig machen, was von Seiten des Staats geschehen und unter welchen Voraussetzungen eine Anforderung an die Städte gestellt werden könne. Für Redner persönlich sollte es eine Freude sein, wenn der Ausgang wäre, daß dem Privatunternehmen Beistand geleistet würde.

Bei dieser Gelegenheit will Redner mit Bezug auf eine Stelle des Kommissionsberichtes, in welcher das System der Secundärbahnen empfohlen ist, bemerken, daß auch die Großh. Regierung der Ansicht sei, daß manche Bahnen als Secundärbahnen gebaut werden könnten und — hätten gebaut werden können, wodurch man auf billigere Weise localem Bedürfnisse gerecht würde. Wenn man aber Secundärbahnen, ausgehend von dem Gedanken, daß bei demselben der Betrieb kein sehr schneller zu sein brauche, daß man in Beziehung auf Anlage, Betrieb, Bewachung u. Ersparungen machen könne, befürworte, dürfe man auch den andern Gesichtspunkt nicht übersehen, daß der Aufwand, der durch Secundärbahnen entsteht, ein dem ganzen Lande wenig zu gut kommender sei, und daß deshalb den meistbetheiligten Orten Anlaß gegeben sei, die Vorsehung zunächst in die Hand zu nehmen. Die Städte Freiburg und Neustadt machen in dieser Beziehung einen Anfang, — ob derselbe genüge, werde noch zu entscheiden sein. Man müsse sich mehr und mehr im Lande mit dem Gedanken befreunden. Allerdings enthalte derselbe eine gewisse Härte, allein man sei eben an einem Punkte angelangt, von dem aus man nicht weiter gehen könne, wenn man nicht dahin gelangen wolle, die ausgeführten Verwaltungszweige auf das Staatsbudget zu übernehmen, womit man dasselbe in einer Weise belasten würde, daß man nicht ohne Steuererhöhung durchkäme. Wenn die Wünsche nicht auf bessere Zeiten zurückgestellt werden sollen, werden sich deshalb die Interessenten in erheblicher Weise beteiligen müssen, nicht nur beim Bau, sondern auch beim Betrieb, an welchen bei Privatunternehmern weniger große Anforderungen gestellt werden, als dem Staate gegenüber. Redner schließt mit einer auf die Geschäftsbehandlung der Vorlage bezüglichen Bemerkung.

Der Berichterstatter erwiedert hierauf und erklärt sich mit den Äußerungen über die Secundärbahnen einverstanden.

Abg. Hansjakob: Die Antwort des Staatsministers bezüglich der Bodensee-Gürtelbahn lasse ziemlich unbefriedigt. Gerade in solchen Zeiten, wie die gegenwärtigen, solle man bauen, um den Beschäftigungslosen Verdienst zu geben. Wenn die Eisenbahn-Steuer komme, müsse am Ende der Bezirk Ueberlingen die Steuer mit zahlen, ohne eine Bahn zu haben. Die Gegend sei demüthigt über die lange Verzögerung; Redner schlage vor, wenigstens die Strecke Stahringen-Ueberlingen in das nächste Budget aufzunehmen, damit einmal ein Anfang geschehe werde.

Abg. Seefels empfiehlt den Anlauf eines mitten im Bahnhof zu Baden gelegenen Grundstückes, sowie bessere Wasser-Verordnung für denselben, wozu im Augenblicke günstige Gelegenheiten seien.

Abg. Stigler erinnert daran, daß die Wünsche bezüglich der Fortsetzung der Rheinthal-Bahn nach Raastatt zurückgestellt, aber nicht aufgegeben seien.

Abg. v. Feder begründet seine Interpellation: Die in dem Staatsvertrag vom 23. Nov. 1871 zwischen Baden und Bayern, auf den Redner nicht zum ersten Male die Aufmerksamkeit des Hauses lenke, für die Bahnen Bruchsal-Germersheim und Heidelberg-Speier bedungene Gegenleistung sei nicht erfolgt. Verhandlungen bezüglich der Fortsetzung der Bahn Witten-Bergzabern scheinen nicht zum Ziele geführt zu haben. Bezüglich der beiden andern in Betracht kommenden Linien Wertheim-Lohr und Sedach-Milttenberg hatte die bayerische Regierung die erforderlichen Vorlagen an ihre Stände gemacht, das Eisenbahnbudget wurde jedoch i. J. im Ganzen verworfen. Nunmehr seien die Vorlagen von beiden Kammerm genehmigt worden, die Sache habe also jetzt eine erfreuliche Wendung genommen. Redner hoffe, daß die Bantzen bald ausgeführt werden, und frage, welches der gegenwärtige Stand der Verhandlungen sei.

Abg. Hennig tritt den Ausführungen des Vorredners bei.

Staatsminister Turban theilt zunächst aus den erst kürzlich vollendeten und der Regierung zugegangenen Detailprojekten mit, welche Beträge die Bahnlinsen Sedach-Milttenberg und Wertheim-Lohr badischer Seite erfordern würden; es wären dies für die erstere Linie 4,320,000 M., für

die zweite, ausschließlich der Hälfte der Eisenbahn-Brücke bei Wertheim, für welche Hälfte man etwa 500,000 M. annehmen könne, 1,314,000 M. Hierzu komme, daß nach dem Staatsvertrag vom 23. Nov. 1871 Baden der bayerischen Regierung das Anlagekapital für die badischen Betriebe überlassene Strecke von der Landesgrenze bis Milttenberg, das nach der Berechnung der bayerischen Regierung 5,650,000 M. betrage, 15 Jahre lang zu 4 1/2 Prozent zu verzinsen habe.

Dies vorausgeschickt führt Redner aus, daß die Königl. bayerische Regierung bezüglich der Bahn Bergzabern-Kaltenbach, die sehr kostspielig und für die pfälzischen Bahnen belastend sein würde, schon wiederholt geltend gemacht habe, daß der Verkehr sich über Landbau bewältigen lasse und es deshalb nicht billig wäre, wenn Baden auf dem Bau der Bahn bestände, die vorwiegend nur lokales Interesse haben würde. Baden konnte dies nicht einräumen, darum nicht ohne Weiteres verzichten und bestände auf der Erfüllung des Vertrages; — nachdem aber vorläufig durch ein Abkommen mit den pfälzischen Bahnen der Güterverkehr häufig zwischen Maxau-Karlsruhe und Germersheim-Bruchsal-Milttenberg getheilt werde, und hiermit theilweise den Interessen der Maxauer Bahn Rücksicht getragen sei, frage es sich weiter, ob Baden in der Lage sei, auf die Linie Bergzabern-Kaltenbach zu verzichten, wenn Bayern ein entsprechendes Aequivalent biete. Dabei sei der ganze Inhalt des Staatsvertrages, insbesondere auch die Bahn Sedach-Milttenberg in Betracht zu ziehen. Daß die Linie Lohr-Wertheim ausgeführt werden müsse, betrachte Redner als selbstverständlich. Bei Sedach-Milttenberg falle schwer in's Gewicht, daß ein großes Kapital auf sehr lange Zeit verzinst werden müsse, daß der Verkehr nur ein geringer sein werde und wir darum zu einer ganz bedeutenden Erhöhung der Eisenbahn-Schuldenlast gelangen würden.

Zur Zeit schweben die Verhandlungen, es werde deshalb begreiflich sein, daß Redner über Einzelnes sich nicht auszusprechen vermöge. Anführen könne er noch, daß die Großh. Generaldirektion als einfachste Lösung vorschlug, daß Baden auf die Linie Bergzabern-Kaltenbach, Bayern auf Sedach-Milttenberg verzichte, oder daß wenigstens gegenseitig längere Fristen gestattet werden. Jedenfalls seien die Bestrebungen der Großh. Regierung auf eine Erleichterung der Lasten, welche uns der Staatsvertrag auferlege, gerichtet.

Der Berichterstatter bedauert, daß Bayern nicht unbedingt seine vertragsmäßigen Verpflichtungen erfüllen solle, will übrigens der schwebenden Verhandlungen wegen auf den Gegenstand nicht weiter eingehen; es werde noch die Zeit kommen, über denselben zu verhandeln.

Abg. Fauler hält den Standpunkt der Großh. Regierung für richtig und bittet, denselben festzuhalten.

Abg. v. Feder theilt die Ansicht der Großh. Regierung, daß man nicht beliebig von dem Vertrag abghe, sondern auf der Erfüllung bestände, wenn nicht ein entsprechendes Aequivalent geboten werde. Wertheim-Lohr habe den Zweck, eine unrentable Bahn rentabel zu machen. Auch von der Linie Sedach-Milttenberg solle man sich durch die Kosten nicht abschrecken lassen.

Abg. Hennig könnte nur sein Bedauern ausdrücken, wenn die Hoffnungen einer ganzen Gegend zu Wasser würden. Der volkswirtschaftliche Werth der Bahnen für jene Gegend sei ein sehr bedeutender. Schließlich bleibe nur noch die Hoffnung auf eine Secundärbahn.

Abg. Duffschmid glaubt ebenfalls, daß die Unterlassung des Bahnbaues in jener Gegend eine äußerst niederschlagende Wirkung hervorbringe. Wenn im Augenblicke nicht möglich sei, zu bauen, möge man doch das Projekt nicht ganz aufgeben.

Nach weiteren Bemerkungen der Abgg. Fauler und v. Feder wird die allgemeine Diskussion geschlossen.

Zu Tit. I, Bau neuer Bahnen, § I, Eisenbahn von Neckargemünd und Eberbach nach Jagstfeld, 18,555,000 M., bemerkt der Kommissionsbericht, daß in einem früheren Kommissionsberichte nach dem Berichterstatter gewordenen Mittheilungen die Baukosten auf 6 Mill. Gulden angeschlagen gewesen seien, und äußert sodann: „Die Schwierigkeiten, welche das den Neckar entlassende Terrain mit seinem Tunneln, Uebergängen u. s. w. bietet, konnten und durften dem Blicke des geübten Technikers nicht entgehen“; das Planum sei viel zu groß angenommen und bei einem bescheideneren Maße hätte unzweifelhaft eine erhebliche Summe erspart werden können; endlich wird das Ersuchen an die Großh. Regierung gerichtet, „den an dieser Bahn beschäftigten Technikern auf's strengste anzurathen, sich nur innerhalb des Rahmens der bewilligten Geldmittel bei den ihnen überantworteten Ausführungen zu halten“.

Mit Bezug auf diese Bemerkungen erklärt Staatsminister Turban: Redner habe selbst hervorgehoben, daß der Aufwand für die Neckarbahn enorm über den Voranschlag gestiegen sei, müsse aber dagegen Einsprache erheben, daß den Technikern, welche die ersten Ueberträge gemacht haben, wozu der Eine übrigens nicht ständig angeheft gewesen, der Andere inzwischen verstorben sei, eine Fahrlässigkeit vorgeworfen werde; jedenfalls aber müsse er die jetzt an der Bahn beschäftigten, ausführenden und leitenden Techniker dagegen verwahren, daß von ihrer Seite nicht mit der erforderlichen Sparsamkeit gearbeitet werde und daß es hierzu einer besonders scharfen Mahnung bedürfe. Redner könne denselben im Gegentheil das Zeugniß ausstellen, daß es ihnen ernst sei, in der Ausführung mögliche Ersparungen eintreten zu lassen, zumal bei einer Bahn, bei welcher Feder es als bedauerlich bezeichnen werde, daß sie so theuer sei. Das Planum sei

nicht breiter als erforderlich, seine Erstellung aber sehr kostspielig.

Abg. Bärklin I. dankt dem Staatsminister, daß er sich der im Kommissionsbericht etwas unfreundlich behandelten Techniker angenommen habe. Im Interesse seiner Fachgenossen müsse auch Redner gegen den Kommissionsbericht Verwahrung einlegen. Redner wüßte zu wissen, auf Grund welcher Quelle die Kommission zu dem früheren Anschlag von 6 Millionen Gulden gelangt sei; 1869 habe die Stadt Eberbach einen flüchtigen Ueberschlag für eine Bahn von Neckar- gemünd nach Eberbach machen lassen; wenn dieser Anschlag 1874 zur Grundlage gemacht wurde, so sei dies nicht Fehler der Techniker. Bei Abschluß des Staatsvertrages zwischen Baden und Hessen sei kein Techniker beigezogen worden, wie bisher überhaupt nicht Uebung gewesen, Techniker zu Staatsverträgen beigeziehen. Detaillierte Kostenüberschläge verlangten übrigens fast so viel Zeit, als der Bau selbst; wäre mit dem Abschluß des Staatsvertrages und dem Bauen gewartet worden, bis die Ueberschläge fertig seien, so wäre man jetzt höchstens am Anfang des Bauens. Der gegenwärtige Kostenanschlag sei mit größter Gewissenhaftigkeit gefertigt und werde wahrscheinlich nicht überschritten werden. Die Neckar-Bahn sei allerdings theuer, gehöre aber nicht zu den theuersten Bahnen; die Bahn Gdingen-Eppingen sei kostspieliger. Das Planum sei ganz genau gegeben durch die vorgeschriebene Breite des Bahnkörpers und das Nivellement.

Abg. Jungmanns: Wenn richtig sei, daß vor Abschluß von Staatsverträgen Techniker nicht beigezogen werden, so scheine ihm dies ein großer Mißgriff. Von der Neckarbahn fürchte Redner, daß sie den Verkehr von der Oberrheinher Hauptbahn entziehe.

Regierungskommissär Geh. Rath Muth: Es sei sehr begreiflich, wenn die Budgetkommission den gegenwärtigen Anschlag im Vergleich zur früheren Summe hoch finde. Woher aber die Annahme von 6,000,000 Gulden in dem früheren Berichte komme, könne Redner nicht finden, es scheine hier wirklich f. Z. ein Versehen der Budgetkommission oder Desjenigen, von dem sie Auskunft erhalten habe, vorzuliegen. Schon für die eingeleitete Lokalbahn von Eberbach nach Neckar- gemünd habe ein Voranschlag von 7,200,000 Gulden zu Grunde gelegen, wobei für den Uebergang bei Neckar gemünd ein ganz bescheidener Anschlag, Veränderungen in den Bahnhöfen gar nicht in Betracht gezogen waren.

Was das Verfahren der Regierung beim Abschluß von Staatsverträgen betreffe, so sei nicht thunlich, ehe man über das Zustandekommen sicher sei, durch drei Regierungsgebiete einen Anschlag aufnehmen zu lassen, der Jahr und Tag erfordere. Die Neckarbahn werde, nachdem man von der rechtsseitigen Trace abgegangen sei, jedenfalls auch die Rentabilität der Oberrhein-Bahn erhöhen. Auf Sparsamkeit sei auch von der Großh. Regierung hingewiesen, sie habe aber bei einem Terrain wie das vorliegende ihre Grenzen.

Abg. Fauler: Die vorliegende Bahn sei eine besonders theuere; das Haus werde den Standpunkt der Kommission billigen, daß Ueberschreitungen vermieden werden sollen, durch welche andern Linien, für die auch ein Bedürfnis bestehe, die Gelder vorweg genommen werden.

Abg. Friederich glaubt, daß das Haus berechtigt gewesen wäre, der Budgetkommission Vorwürfe zu machen, wenn sie nicht näher nachgefragt hätte, woher die enorme Ueberschreitung komme. Die Bemerkung im Kommissionsbericht treffe einen immer wiederkehrenden Uebelstand: die Ueberschreitung der Voranschläge Seitens der Techniker. Man könne gewiß nicht mißbilligen, daß von der Kommission sorgsam vorgegangen werde. — Der Hauptbahn werde übrigens durch die Neckarbahn kein Verkehr entzogen werden.

Nach einer Bemerkung des Abg. Jungmanns, daß seiner Ansicht nach nur auf Grund gründlicher technischer Untersuchungen Staatsverträge über neue Linien geschlossen werden sollten, erklärt Regierungskommissär Generaldirektor Eisenlohr: den Wunsch, daß Ueberschreitungen der Voranschläge vermieden werden, könne die Großh. Regierung nur theilen, aber unter 1200 Kilometer der badischen Bahnen befinde sich kaum einer, für den eine wirkliche detaillierte Kostenberechnung vor der Inangriffnahme bestand. Man beginne zu einer Zeit zu bauen, wo ein detaillierter Ueberschlag gar nicht möglich sei, der, wie erwähnt, fast eben so viel Zeit wie der Bau erfordere. Der für die in Rede stehende Bahn nun seit Kurzem vorhandene detaillierte Ueberschlag werde nicht überschritten werden, sondern biete Hoffnung auf bedeutende Ersparungen.

Es folgen Bemerkungen des Abg. Bärklin I., des Berichterstatters, der bedauert, Unwillen erregt zu haben, sich aber nicht scheuen könne, seine Ansicht auszusprechen, und behauptet, den Anschlag von 6 Millionen Gulden f. Z. aus dem Großh. Handelsministerium erfahren zu haben, sowie des Geh. Rath Muth, der erklärt, daß die Mittheilung nicht vom Großh. Handelsministerium gekommen sein könne.

§ 1 wird genehmigt, ebenso § 2 Eisenbahn von Mühlheim nach Mühlhausen Rheinmüde 868,538 M.

Zu § 3, Eisenbahn von Hausach nach Schiltach 1,500,000 M. bedauert Abg. Hansjakob, daß hiermit über die Petition der Gemeinden des oberen Kinzigthales, den in möglichster Bälde zu vollziehenden Weiterbau der Bahnlinie Wolfach-Schiltach betreffend, zur Tagesordnung übergegangen werden solle.

Staatsminister Turban: Der Vorredner befinde sich in einem Irrthum; zusammen 2,600,000 M. seien aus dem vorigen Budget aufrecht erhalten und diesmal neu eingestellt, welche für den Bau gegen Schiltach zu in Verwendung kommen sollen. Nun sei der Wunsch im Kommissionsbericht ausgesprochen, daß mit der Förderung der Strecke soweit zurückgehalten werde, daß die badischen und die württembergischen Arbeiten in Schiltach zusammentreffen. Es wäre unrichtig, wenn man glauben wollte, daß der Bau nicht fortgesetzt werde, er werde wohl in der nächsten Budgetperiode vollendet werden.

§ 3 wird angenommen.

Zu § 4, Eisenbahn von Freiburg nach Kolmar, bezw. Rheinmüde Altbreisach, beabsichtigt die Großh. Regierung die Bahnstrecke anzukaufen und ist hierfür der Betrag von 3,295,000 M. angesetzt. Der Kommissionsbericht erklärt, daß die Staatsbahn-Verwaltung diese Strecke bis jetzt gegen einen jährlichen Pachtzins von 4 1/2 Prozent des Bahn- anlage-Kapitals in Betrieb genommen habe, und berechnet das Nettoerträgnis auf 77,143 M., was bei einem Anlage- kapital von 1,629,332 M. einer Rente von 4 3/4 Prozent entspreche.

Abg. Bärklin I. muß diese Angaben des Kommissions- berichts für irrthümlich erklären. Die Bahnverwaltung habe bisher gegen eine Baukschulden von 45,000 fl. die Strecke betrieben; das berechnete Nettoerträgnis seien eben jene 45,000 fl. — also keine Betriebseinnahme, sondern ein Opfer, das die Staatsbahn-Verwaltung bringe. Wenn man das Erträgnis betrachte, wie es sich aus dem Anlagekapital einerseits und der Differenz zwischen Bruttoeinnahme und Betriebskosten andererseits ergebe, wie also die Bahn künftig in der eigenen Verwaltung der Staatsbahnen rentiren werde, so sei dies gegenwärtig 1,37, künftig nach hergestellter Verbindung mit Kolmar höchstens 2 Prozent. Gleichwohl sei Redner der Ansicht, daß die Bahn übernommen werde, nicht nur aus allgemeinen volkswirtschaftlichen Gründen, sondern auch weil eine Konkurrenzbahn nur als Staatsbahn gut betrieben werde.

Regierungskommissär Geh. Rath Muth will sich nicht darauf einlassen, welche Rente die Bahn gewähren werde, der Grund des Ankaufes sei lediglich die Bestimmung des Gesetzes, wonach die Staatsbahn-Verwaltung, wenn sie den Betrieb übernehme, von Fertigstellung der Verbindungsbahn Altbreisach-Kolmar an, einen Pachtzins von 4 1/2 Prozent des angewendeten Kapitals bezahlen müsse, bis sie von ihrem Rückkaufsrecht Gebrauch mache. Die Großh. Regierung hoffe das Kapital zu denselben Bedingungen zu erhalten und werde dadurch unbeschränkte Eigenthümerin.

Abg. Sartori empfiehlt den Rückkauf der Bahn. Regierungskommissär Generaldirektor Eisenlohr konstatirt, daß die Zahlen des Abg. Bärklin I. thatsächlich richtig seien; was als Nettoerträgnis angegeben wurde, stelle den Betrag des gewährten Staatszuschusses, nicht den Ertrag der Bahn dar. Auch die Renten der übrigen Privatbahnen in den Betriebsnachweisungen seien in der Weise berechnet.

Nach Bemerkungen des Abg. Fauler, welcher ebenfalls Rückkauf der Bahn empfiehlt, und des Abg. Bärklin I. wird § 4 genehmigt.

Zu § 5, für Uebernahme der Bahn von Durlach über Bretten nach Eppingen, bemerkt Abg. Bär: Durch das Gesetz vom 30. März 1877 sei die Großh. Regierung nur zur Zahlung von 4 1/2 Proz. verpflichtet. Er frage nun nach den Gründen, warum der Ankauf, und zwar der sofortige Ankauf beschloffen sei.

Abg. Bucherer spricht der Regierung Dank für den Eisenbahn-Bau Durlach-Eppingen aus und äußert den Wunsch, daß eine Verbindung zwischen der Oberrhein- und der Kraich- gau-Bahn (Eppingen-Steinsfurt) hergestellt werde.

Abg. Jungmanns wird gegen den Ankauf der Bahn stimmen, ist aber auch der Ansicht, daß die Staatsbahn- Verwaltung zur Verzinsung und Uebernahme nicht verpflichtet sei. Die Stadt Karlsruhe möge die Bahn selbst betreiben.

Abg. Paravicini: Die Staatsbahn-Verwaltung sei unzweifelhaft verpflichtet, den Betrieb zu übernehmen und als Pachtzins 4 1/2 Prozent des Anlagekapitals bis zum Eigenthumsübergang zu entrichten; ohne die Garantie, daß die Bahn nach ihrer Fertigstellung 4 1/2 Prozent bezahle, wäre sie gewiß von Niemand übernommen worden. Ob sie angekauft werde oder nicht, werde der Stadt Karlsruhe deshalb auch gleich sein. Warum man nicht lieber gleich das abzutragende Kapital zahlen solle, sei nicht einzusehen.

Abg. Bärklin I. erörtert, daß die Kosten der Kraichgau- Bahn erheblich höher sein werden, als die der Neckarbahn.

Regierungskommissär Geh. Rath Muth: Die Großh. Regierung habe sich genau an die Bestimmungen des Gesetzes vom 30. März 1872 gehalten und hiernach den Bau gegen eine Baukschulden übertrage, über deren Feststellung gründliche und ausführliche Verhandlungen geführt wurden. Die Großh. Regierung habe sich bei der Kapital- beschaffung in der Weise betheilig, daß die 4 1/2 Prozentigen Zinsen während des Baues von der Eisenbahn-Schulden- tilgungs-Kasse getragen werden. Für den Bau seien 9,498,000 M., für die Anschaffung des Geländes 1,110,000 M., für die Kosten der Beschaffung des Geldes und die Bauzinsen-Beschaffung 1,392,000 M. gerechnet. Wenn eine Ersparung an Baukapital oder Zinsen bei früherer Vollen- dung der Bahn oder am Geländeankauf eintrete, so müsse dieselbe an den 12 Millionen abgerechnet werden, im schlimmsten Fall seien diese 12 Millionen zu zahlen, voraussicht- lich weniger, eine Nachforderung könne nicht eintreten.

Es sei nun im Budget vorgesehen, der größeren Einfachheit wegen sowie um die Bahn sofort in das unbeschränkte Eigenthum des Staates übergehen zu lassen, daß die Eisen- bahn-Schulden tilgungs-Kasse, an die das Anleihen von 12,000,000 M. einbezahlt sei, dies als Selbstschuldnerin übernehme und hiermit das Kapital abtrage.

Abg. Friederich: In den 12 Millionen für den Bau der Kraichgau-Bahn sei Alles inbegriffen, Beschaffung des Geldes und Bauzinsen, die ganz bedeutende Beträge aus- machen. Nehme man diese mit, so werde sich die Kraichgau- Bahn pro Kilometer doch ganz bedeutend billiger stellen, als die Neckarthal-Bahn. Dabei habe man bei ersterer eine ganz feste Garantie, daß der Voranschlag nicht überschritten werde, und da Techniker, wie z. B. der Abg. Bärklin, denselben als niedrig bezeichnen, baue man auch billig; die Bahn werde ein Beispiel sein, daß man mit festen Voranschlägen bauen könne. Redner schließt mit der Bemerkung, daß er die Uebernahme der Strecke Bruchsal-Bretten in eigenen Betrieb als glück- lichen Griff bezeichne.

Es folgen Bemerkungen des Abg. v. Bittersdorff, der dem Abg. Jungmanns gegenüber darauf hinweist, daß es sich nicht um eine Bevorzugung der Stadt Karlsruhe handle, vielmehr alle Regeln der Billigkeit beobachtet seien, und des Abg. Bärklin I.; § 5 wird sodann genehmigt.

Zu § 6 Eisenbahn von Bruchsal nach Bretten und Anlage eines gemeinschaftlichen Bahnhofes in Bretten, 4,000,000, erregt Abg. Bär das Wort: Es scheinen ihm die Gründe zu fehlen, die es nothwendig oder wünschens- werth machten, die Strecke Bretten-Bruchsal anzukaufen; der Verkehr auf derselben sei nicht so lebhaft, daß die Ren- tabilität gesichert scheine. Dazu komme, daß die Bahnhof- Anlage in Bretten eine sehr theure sein werde und daß von dem für Bruchsal, das aufhöre solle, Wechselstation zu sein früher verwendeten Geld ein Theil brach liegen werde.

Regierungskommissär Geh. Rath Muth: Es handle sich auf der Strecke Bruchsal-Bretten um einen bedeutenden durchgehenden Verkehr; dieselbe werde nicht zu den unren- tabelsten gehören, sondern wahrscheinlich die Rentabilität an- derer noch erhöhen. Es ergebe sich dies schon daraus, daß die württembergische Regierung sie sehr ungern abtrete, es scheine eine ihrer bestrentirenden Linien zu sein. Die Bahn sei seiner Zeit sehr billig gebaut worden und es werde nur das Anlagekapital nach Abzug des Winderwertes abgemittelter Theile vergütet. Was den Bahnhof in Bretten betreffe, so sei allerdings eine beträchtliche Summe für denselben in Aus- sicht genommen; man werde sich jedoch zunächst mit Pro- visorien zu behelfen suchen, immerhin sei ein großer Be- trag für Erwerbung des Geländes erforderlich.

Abg. Paravicini erklärt die vorliegende Erwerbung für eine der vortheilhaftesten im ganzen Budget.

Abg. Friederich: Die Bahn habe über 8 Prozent ren- tirt und wenn man nun das Kapital abzüglich der Ab- nützung bezahle, sei dies ein vortheilhaftes Geschäft, wodurch man die vorhandenen Linien nähren helfe. Bruchsal werde übrigens Wechselstation für die Reisenden bleiben.

§ 7, Lasten, Vorbereitungs- und Verwaltungskosten, 728,000 M., nebst den eigenen Einnahmen mit 500,000 M. erhält die Genehmigung.

Hiermit ist Tit. I erledigt, bei Tit. II, Erweiterung be- stehender Bauten, § 1, definitive Hochbauten und Herstel- lungen, macht die Abgg. v. Freydhof und Jung- hanns die gestern schon mitgetheilten Bemerkungen.

Zu § 6, Subvention zur Gotthardt-Bahn 550,000 M., be- gründet Abg. Jungmanns seinen Antrag auf Ertrag der Position. Redner glaube, überzeugen zu können, daß seine Ver- pflichtung zur Zahlung der Summe bestehe. Zur Ausführung des im Jahr 1869 zwischen Italien, der Schweiz und Deutschland abgeschlossenen Staatsvertrages, der für die Gotthardt-Bahn im Ganzen 187,000,000 Fr. in Aussicht nahm, habe sich eine Gesellschaft gebildet, mit der man Grund habe, unzufrieden zu sein. Unter dem Konsortium befinden sich die schlimmsten Buhener.

Präsident Vamey bemerkt, daß er diesen Ausdruck nicht verbieten könne, Redner mit demselben aber wenig Beifall finden werde.

Abg. Jungmanns (fortfahrend): Dieses Konsortium sei zu „Gründung“ einer Aktiengesellschaft geschritten, habe sich vorweg 80% gesichert und sodann nur 40% eingezahlt. Zugleich sei es auch wieder als Darleher aufgetreten und habe 5% Zins bezogen. Deutschland, das 20,000,000 Fr. à fond perdu beisteuerte, habe sich nicht überzeugt, wie mit dem Gelde gewirtschaftet wurde; es sei so gewirtschaftet worden, daß nichts mehr vorhanden. Nun sollen nochmals 102,000,000 Fr. gegeben werden. Fast alle Voranschläge seien überschritten worden; die Mitglieder des Konsortiums haben sich auch bei Lieferungen betheiligt und nochmaligen Gewinn eingestreckt. Die weiteren 60% Einzahlung wollen sie nicht leisten. Das Unternehmen sei bankrott. Warum Baden noch Zahlungen leisten, Geld in den Schlund werfen solle, sei nicht ersichtlich, da es fraglich sei, ob das Unter- nehmen überhaupt fortgesetzt werden könne. Eine Ver- pflichtung der gegründeten Gesellschaft gegenüber sei nicht vorhanden. Redner bitte, die Position einstweilen zu streichen.

Staatsminister Turban: Es sei nicht zu bestreiten, daß die für die Gotthardt-Bahn in Aussicht genommenen Summen nicht hinreichen, und daß nicht nur erforderlich sei, die bereits versprochenen, sondern auch noch weitere Zu- schüsse zu leisten. Die Rekonstruktion des Unternehmens solle unter Mitwirkung des Reichs geschehen; man gehe auf Seiten Deutschlands von der Anschaffung der Angelegenheit als einer Ehrensache vom wirtschaftlichen und politischen Standpunkte aus; Redner glaube, daß wir keine andere Haltung einnehmen können, als welche die Reichsregierung einnimmt. Allerdings handle es sich um sehr bedeutende Opfer, — man bringe sie aber auf Grund internationaler Vereinbarungen und Versprechungen und Zusage gegenüber dem Reich.

Wenn die Rekonstruktion zu Stande komme, werde das Reich mit einer weiteren Summe von 10,000,000 Fr. in Anspruch genommen, woran Baden wie alle andern Staaten durch Beiträge theilhaftig sei; von selbst vertrete sich, daß wenn das Reich eine weitere Subvention leiste, dies nur geschehe unter der Voraussetzung, daß die Gesellschaft ihre Verpflichtungen erfülle. Redner habe die Ueberzeugung, daß es gelingen werde, die große volkswirtschaftliche Arbeit zur Ausführung zu bringen, ja müßte es beinahe als Schande bezeichnen, wenn das Werk halb fertig stehen bliebe, und könne darum nur empfehlen, daß die angeforderte Summe bewilligt werde, — mit der Versicherung, daß das Reich mit größter Sorgfalt über das Halten der Verpflichtungen wache.

Abg. Jungmanns erklärt nicht gegen den Weiterbau zu sein, er wüßte aber, daß der Gesellschaft nicht noch mehr Geld in die Tasche gesteckt werde.

Der Antrag Jungmanns wird abgelehnt. Ueber den Schluß der Sitzung ist unserem gestrigen Berichte nichts hinzuzufügen.