

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1904**

209 (8.6.1904) Badischer Landtag. 92. öffentliche Sitzung der Zweiten  
Kammer



# Karlsruher Zeitung.

N. 209.

Mittwoch, 8. Juni.

1904.

## Badischer Landtag.

### 92. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer am Dienstag, den 7. Juni 1904.

Am Regierungstisch: Staatsminister Dr. v. Brauer, Generaldirektor Geh. Oberregierungsrat Roth, Baudirektor Wäsmmer, Betriebsdirektor Engler, Oberbaurat Baumann und Baurat Kräuter.

Präsident Dr. Günner eröffnet die Sitzung um 1/10 Uhr vormittags.

Neue Einläufe liegen nicht vor.

Das Haus tritt daher sofort in die Tagesordnung ein.

1. Beratung des mündlichen Berichts der Budgetkommission, die summarische Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues in den Jahren 1902 und 1903 und des hierfür aus Mitteln der Eisenbahnschuldungskasse bestrittenen Aufwandes betr. — Drucksache Nr. 10 —

2. Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget des Eisenbahnbaues für 1904 und 1905 samt Nachtrag (Drucksache Nr. 10a), sowie die damit zusammenhängenden Petitionen (Seite 29 ff, 33 ff, 37 ff, 43 ff, 46 ff des Kommissionsberichts) — Drucksache Nr. 18. —

Zu Punkt 1 derselben berichtet Abg. Pfeffler:

#### I. Ausgabe.

a. Kreditreste aus der Etatperiode 1894/95.	
Budgetsatz . . . . .	M. 2 168.—
Mehraufwand . . . . .	10 188.08
somit Gesamtausgabe . . . . .	12 356.08

Diese Ueberschreitung ist in den Erläuterungen zu den Rechnungsnachweisungen hinreichend begründet und wird von der Budgetkommission nicht beanstandet.

Der Antrag geht dahin: diesen Mehraufwand als nicht beanstandet zu erklären.

b. Kreditreste aus der Etatperiode 1898/99.	
Budgetsatz . . . . .	M. 1 960 451.—
Tatsächlicher Aufwand . . . . .	974 377.53
somit Minderaufwand . . . . .	986 073.47
Uebertrag ins nächste Budget . . . . .	903 564.—

Der Antrag geht auf Genehmigung des Uebertrags ins neue Budget.

c. Kreditreste aus der Etatperiode 1900/01.	
Budgetsatz . . . . .	M. 30 496 258.—
Tatsächlicher Aufwand . . . . .	24 202 000.01
somit Minderaufwand . . . . .	6 294 257.99

der sich zusammensetzt:

a. aus einem Minderaufwand von . . . . .	M. 7 226 546.70
b. aus einem Mehraufwand von . . . . .	932 288.71

Uebertrag ins neue Budget . . . . . M. 6 707 224.—

Die Budgetkommission hat die teils namhaften Mehraufwendungen an der Hand der der Nachweisung beigegebenen Regierungserläuterungen einer Prüfung unterzogen und erhebt gegen dieselben, welchen auch namhafte Minderaufwendungen und darunter auch tatsächliche Ersparnisse gegenüberstehen, keine Beanstandungen. Mit der von der Grohh. Regierung seit dem Beginn der Budgetperiode 1902/3 eingeschlagenen Verrechnungsart der Restkredite für die Beschaffung der Transportmaterialien, nach welcher diese Restkredite, getrennt von den Neubewilligungen, für sich verrechnet werden, ist die Budgetkommission einverstanden, da dadurch eine größere Uebersichtlichkeit für die Nachprüfung der gemachten Anschaffungen erlangt wird.

Der Antrag geht auf Genehmigung der Ueberschreitungen und der Uebertragungen in das nächstfolgende Budget.

d. Kreditreste aus der Etatperiode 1902/03.	
Budgetanforderung . . . . .	M. 56 591 525.—
Tatsächlicher Aufwand . . . . .	20 474 431.90
somit Minderaufwand . . . . .	36 117 093.10

derselbe setzt sich zusammen:

a. aus einem Minderaufwand von . . . . .	M. 36 343 611.87
b. aus einem Mehraufwand von . . . . .	226 518.77

Uebertrag ins neue Budget . . . . . M. 34 429 527.—

Die Budgetkommission hat die einzelnen Positionen dieser Kreditreste an der Hand der beigegebenen Regie-



Erklärung der Vorarbeiten, welche ebenfalls recht namhafte Minder-  
ausgaben und Ersparnisse gegenüberstehen, einer Prüfung  
unterzogen und kommt auch hier zu dem Antrag, die  
angegebenen Ueberschreitungen zur Genehmigung zu  
empfehlen.

Zu einzelnen Positionen ist noch besonders zu er-  
wähnen:

Zu § 1. Zuschuß zur Geländebeerbung für  
die Hüllentalbahn. Die Geländebeerbung ist nach  
der Regierungsbemerkung noch nicht abgeschlossen. Die  
Kommission verweist bezüglich allensfalliger weiterer Mehr-  
kosten für diesen Geländebeerb auf ihre im Budgetbericht  
zum Nachtragsbudget für 1902/3 gemachte Voraussetzung  
hin, nach welcher ein solcher Mehraufwand von den ge-  
setzlich verpflichteten Interessenten getragen werden sollte.

Zu § 2b. Zuschuß für den Geländebeerb  
für die Fortsetzung der Bodenseebahn. Hier  
hat von Seiten der Großh. Eisenbahnverwaltung eine be-  
sondere Berechnungsweise für die von den Gemeinden  
und sonstigen Interessenten zu bezahlenden Kostenbeiträge  
deshalb eintreten müssen, weil im Gegensatz zum Budget  
für 1902/3, wofolbst diese Beiträge teilweise, und zwar  
im Betrag von M. 260 635.—, an dem berechneten  
Gesamtaufwand direkt in Abzug gebracht und nur der  
Restbetrag mit M. 949 265.— in Ausgabe gestellt  
wurde, in den Rechnungsnachweisungen diese Gemeinde-  
beiträge in Einnahme gestellt sind. Um nun die durch  
diese Einnahmeseinstellung und den Rechnungsausfall mit  
M. 319 448.— hervortretende Differenz auszugleichen,  
wurde im Ausgabebudget ein entsprechender Mehrbetrag  
in Ausgabe gestellt und ebenso ins neue Budget über-  
tragen. Wenn auch in materieller Beziehung gegen diese  
Behandlung der Sache ein Einwand nicht erhoben wird,  
so ist aber doch die formelle Behandlung, durch die eine  
klare Uebersicht sehr erschwert wird, zu beanstanden, und  
wird sich in der nächsten Budgetperiode noch insofern eine  
große Differenz ergeben, als in den Einnahmen das  
Rechnungssoll, in den Ausgaben aber nur das Rech-  
nungshaben eingestellt worden ist, so daß die Ueber-  
tragung zur Erledigung des Geländebeerb kaum aus-  
reichen kann.

Zu § 62 und 64. Lokomotiven und Personen-  
wagen.

Wegen des Widerspruchs der aus den re-  
gierungsseitigen Bemerkungen zu diesen Rechnungsnachweisungen und den  
Erläuterungen der Großh. Eisenbahnverwaltung zu den  
Positionen § 52 Lokomotiven und § 53 Personenwagen  
des Eisenbahnbaubudgets pro 1904/05 bezüglich der An-  
schaffung und des Bedarfs von neuen Maschinen und  
Personenwagen hervorgeht, ist auf die anlässlich der Be-  
ratung des Baubudgets 1904/05 der Budgetkommission  
zugekommene erläuternde Darstellung dieser Verhältnisse  
zu verweisen.

Zu § 68. Lasten und Verwaltungskosten.

Durch den besonderen Umstand, daß in diesen Budget-  
sätzen eine Anzahl großer Anforderungen für neue Bahnen  
und Bahnhofneubauten enthalten sind, für welche vorerst  
nur Vorarbeiten gemacht werden, und deren Kosten des-  
halb nicht auch den Baugesegenstand vermehrt, sondern  
unter den Verwaltungskosten gebucht werden müssen,  
reichte in dieser Bauperiode der Budgetsatz von 4 Proz.  
der Bauumme nicht aus, und ist eine Ueberschreitung  
von M. 101,930,62 entstanden. Da diese besonderen  
Verhältnisse die Sache genügend begründen, hat die  
Budgetkommission gegen diese Ueberschreitung keine Ein-  
wendung zu machen.

Der Antrag geht auf Genehmigung.

Schließlich darf noch erwähnt werden, daß nach den  
Bemerkungen der Großh. Regierung zu diesen Nach-  
weisungen eine große Reihe der genehmigten Bauten  
teils wegen Rücksichtnahme auf die Finanzlage, teils  
aber auch wegen Ueberlastung der technischen Kräfte, und  
wieder andere wegen minderer Dringlichkeit in dieser  
Bauperiode nicht zur Ausführung gelangt sind.

e. Administrativkredite.

1. Periode 1896/97.

Budgetsatz	M.	4527.—
Dieser Rest war zur Erwerbung von Gelände für eine spätere Erweiterung der Eisenanlagen zwischen Rheinau und Neckarau übertragen, fällt aber nun ohne nähere Erläuterung der Großherzoglichen Regierung anheim.		

2. Periode 1898/99.

Budgetsatz	M.	47163.—
Tatsächliche Aufwendung	"	8432.08
Somit Minderaufwand	M.	38730.92

Derselbe setzt sich zusammen aus:

a. einer Mehraufwen-  
dung von M. 4880.08

b. und eine Minder-  
aufwendung von " 43611.—

Der verwendete Kreditrest fällt anheim.

3. Periode 1900/01.

Budgetsatz	M.	747 631.—
Tatsächlicher Aufwand	"	846 233.09
Somit Mehraufwand	M.	98 602.09

welcher sich zusammensetzt:

a. aus einem Mehr-  
aufwand von M. 174 056.53

b. aus einem Minder-  
aufwand von " 75 454.44

Uebernahme ins nächste  
Budget M. 52 269.—

Der Hauptüberschreitung von M. 173 547.— zur Her-  
stellung der Fortsetzung der Hüllentalbahn steht ein Be-  
trag von M. 47 600.— für zu viel verwandte Oberbau-  
materialien gegenüber, welche an die Betriebsverwaltung  
abgegeben wurden und unter den Einnahmen dieser Rech-  
nungsnachweisungen wieder erschienen.

Der Antrag geht auf Genehmigung der Ueberschrei-  
tungen und des Ueberschlags in das neue Budget.

II. Einnahme.

Budgetsatz	M.	923 600.—
Tatsächliche Einnahme	"	1 593 648.11
Somit Mehreinnahme	M.	670 048.11

Dieselbe setzt sich zusammen:

a. aus einer Mehr-  
einnahme von M. 673 471.32

b. aus einer Weniger-  
einnahme von " 3 423.21

Ueberschlagung ins neue  
Budget M. 120 600

III. Abschluß.

Ausgabekredite in das neue Budget.

Aus der Etatperiode 1898/99 M. 903 564.—

Aus der Etatperiode 1900/01 " 6 707 224.—

Aus der Etatperiode 1902/03 " 34 429 527.—

Von dem Administrativkredit 1900/01 " 52 269.—

Zusammen M. 42 092 584.—

Einnahmekredite aus der Etat-  
periode 1902/3 in das neue Budget

übertragen M. 120 600.—

somit Ausgabekreditrest " 41 971 984.—

in das neue Budget zu übertragen.



Die Budgetkommission beantragt diesen Ausgabekreditrest zum Uebertrag in das Budget für 1904/05 zu genehmigen.

Abg. Dr. Weiß: Wir sehen in der uns vorgelegten Nachweisung, daß viele von den genehmigten Bauten zurückgestellt wurden. Es mögen manche darunter sein, die man vorerst überhaupt nicht ausführen will; bei vielen wird es sich aber nur um eine kurze Verschiebung handeln können. Nun habe ich schon bei den Budgets der andern Ministerien die Frage wiederholt angeknüpft, ob es zweckmäßig sei, daß der Staat in Zeiten wirtschaftlicher Depression mit seinen Bauten zurückhält. Ich habe aber vom Regierungstisch bis jetzt keine Antwort darauf bekommen. Ich meines Teils bin der Ansicht, daß der Staat gerade in wirtschaftlich schlechten Zeiten mit seinen Bauten rascher vorgehen soll, insbesondere mit solchen, die nicht aus den Einnahmen des laufenden Jahres zu bestreiten sind, sondern aus Kapitalaufnahmen. Denn was er durch die frühere Ausführung an Zinsen mehr ausgiebt, das spart er unter Umständen doppelt und dreifach an den Baukosten und er kommt zugleich den Unternehmern zu Hilfe, denen es in solchen Zeiten an sonstiger Arbeit fehlt.

Unter den Zurückstellungen ist eine, die ich besonders bedauert habe, die des zweiten Geleises von Neckargemünd bis Neckarelz. Die Unzulänglichkeit der eingeleisteten Bahn ist offenkundig, die mit dem derzeitigen Zustand verknüpften Unzuträglichkeiten sind selbst für den Laien augenfällig und die Einrichtung einiger Blockstationen hat nur eine sehr ungenügende Abhilfe gebracht. Es sind nun für die jetzige Budgetperiode nur 500 000 M. für das zweite Geleise der Neckartalbahn aufrechterhalten, und ich gebe mich nicht der Hoffnung hin, hieran etwas ändern zu können. Aber ich glaube, verlangen darf man, daß die Großh. Regierung wenigstens in der nächsten Budgetperiode wieder ernstlich an die Sache herangeht. Inzwischen wird man die 500 000 M. in erster Linie auf die Beseitigung der gefährlichsten Niveauübergänge verwenden müssen. Ich teile überhaupt nicht die Anschauung der Kommission, daß man mit der Beseitigung dieser Art von Uebergängen langsamer vorgehen soll. Aus Fachkreisen wird mir gesagt, man sei damit in anderen Bundesstaaten weiter vorgeschritten, und sobald man damit in der Hauptsache zum Ziel gelangt sei, werde vom Reich eine Vorrichtung kommen, die die Führung von Schnellzügen mit gewisser Geschwindigkeit auf Linien mit Niveauübergängen verbiete. Freilich kann man nicht Alles auf einmal machen. Bei der Reihenfolge, nach der vorgegangen werden soll, wird man wohl tun, darauf Rücksicht zu nehmen, daß diejenigen Uebergänge zuerst geändert werden sollten, die am gefährlichsten sind und den Straßenverkehr zumeist hindern. Nun sehen wir im laufenden Budget einem erheblichen Betrag für eine Ueberführung bei Wiesloch, die von den Bewohnern jener Gegend nicht für dringlich gehalten und nachdrücklich bekämpft wird. Wenn die Mittel knapp sind, wird es sich vielleicht empfehlen, dieses Projekt zurückzustellen, damit die gefährlichen Uebergänge an der Neckartalbahn um so sicherer in der laufenden Budgetperiode abgeändert werden können. Ich will mich mit diesen Andeutungen begnügen und zum Schluß nur noch einmal betonen, daß ich es für verfehlt halten müßte, wenn der Staat in Zeiten wirtschaftlicher Depression notwendige Bauten verschieben würde und dann bauen müßte, wenn die Preise wieder hochstehen.

Staatsminister Dr. v. Brauer: Der Herr Vorredner hat mit der Frage begonnen und geschlossen, ob der Staat wohl daran tue, wenn er bei den schlechten Zeiten not-

wendige Bauten zurückstelle und auf bessere Zeiten warte. Er hat die Frage verneint, und ich kann ihm darin nicht Unrecht geben. Auch wir haben danach verfahren. Es wurde kein notwendiger Bau zurückgestellt. Wie sehr wir trotz des wirtschaftlichen Niedergangs der letzten Jahre bemüht waren, unsere Bahnen auszugestalten, Verbesserungen und Erweiterungen vorzunehmen, zeigt Ihnen das vorliegende Baubudget. Wir haben wiederum sehr erhebliche Anforderungen gestellt, nämlich nicht weniger als 43 Millionen. Daß wir auch mit der tatsächlichen Ausführung des Budgets gerade in den letzten Jahren nicht zurückgefallen sind, zeigen Ihnen die Summen, die wir in den letzten Jahren verbraucht haben. 1902 haben wir 21,6 Millionen verbaut, 1903 sogar 24 Millionen, zusammen über 45 Millionen.

Die Zahlen allein beweisen, daß wir trotz der schlechten Finanzlage nicht zurückgeschreckt sind, überall wo es nötig war, die nötigen Bauten auszuführen. Daß daneben auch Rücksicht auf die Finanzen genommen werden muß, wird nicht zu bezweifeln sein. Wir haben aber mehr in der Art der Ausführung der Bauten diese Rücksicht obwalten lassen, als beim Bau an und für sich, wenn er dringlich war.

Auch die Notwendigkeit eines zweiten Geleises von Neckargemünd nach Neckarelz kann nicht bestritten werden. Wir haben die Forderung aufrecht erhalten und sind bereits bei den Vorarbeiten dazu. Wir haben nicht die Absicht, die Sache auf die lange Bank zu schieben, aber so besonders dringlich ist sie nicht, angesichts vieler anderer Bauten, die notwendiger sind. Wir haben deshalb jenes Projekt noch um eine Periode zurückgestellt.

Es hat mich übrigens sehr gefreut, daß Herr Weiß für die Beseitigung der Niveauübergänge eine Lanze gebrochen hat. Sie ist in der Tat speziell für sämtliche Landstraßen zwischen Neckargemünd und Neckarelz vorgezogen. Solche Niveaubeseitigungen sind im allgemeinen die einzigen Anforderungen in unserem Budget, die nicht populär sind. Von Interessenten und Gemeinden werden wir Jahr um Jahr gedrängt, Bahnhöfe zu erweitern, Güterhallen oder neue Linien zu bauen usw., bei der Beseitigung der Niveauübergänge aber stoßen wir meist auf großen Widerstand. Es ist dies erstaunlich, denn die Uebergänge bilden doch eine große Gefahr nicht bloß für die Eisenbahnen, sondern auch für Fußgänger, Fuhrwerksbesitzer und Reiter, die die Uebergänge benutzen. Einen Trost finden wir darin, daß gewöhnlich die Beseitigung der Niveauübergänge hinter nach große Befriedigung hervorruft. Es ist bekannt, welche Aufregung in Mannheim entstand, als wir die Rinderhofvorstadt durch eine Brücke mit dem Bahnhof verbinden wollten; jetzt findet ganz Mannheim die Brücke sehr praktisch und schön. Auch haben Sie von dem Herrn Abgeordneten für Bruchsal kürzlich hören können, daß die Bruchsaler mit der dortigen Unterführung jetzt durchaus zufrieden sind. So hoffen wir, wird es auch an anderen Orten gehen.

Die Kommission wünscht ein langsameres Tempo. Man kann darüber streiten, ob das nützlich ist oder nicht. Sehr bald wird wahrscheinlich vom Bundesrat die Genehmigung erteilt werden, bis zu 120 Kilometer in der Stunde zu fahren; desto gefährlicher werden dann die Niveauübergänge. Wir können trotzdem ein etwas langsameres Tempo einschlagen, da wir im Vergleich zu anderen Staaten nicht im Rückstand sind. Namentlich ist die Gefahr nicht sehr groß, daß das rasche Fahren nur für solche Linien erlaubt wird, die keine Niveauübergänge haben. Wir würden in einem solchen Fall in der Lage sein, schnell den Rest unserer Niveauübergänge auf der Hauptbahn zu beseitigen.



Abg. Mampel: Ich kann mich dem Wunsche des Abg. Weiß nach einem zweiten Geleise zwischen Neckargemünd und Neckarelz nur anschließen und es begrüßen, wenn der Herr Staatsminister gesagt hat, daß die Arbeiten möglichst bald vorgenommen werden sollen. Aber ein Tropfen Bermuth war es für mich, daß der Bau noch um eine Budget-Periode verschoben ist. Ich erinnere ferner daran, daß Dilsberg, Wimmersbach u. s. w. schon längst um eine Station oberhalb Neckargemünd gebeten haben. Die Station Neckargemünd ist bekanntlich sehr am Westende der Stadt und von diesen Ortschaften sehr weit entfernt. Man wünscht nun eine Station für den Personenverkehr am Ostausgang des Tunnels. Die Interessenten sind bereit, das Gelände unentgeltlich zu stellen. Die Regierung hätte also nur ein Stationsgebäude zu errichten und Geld einzunehmen. (Geisterleit.)

Die allgemeine Beratung ist hiermit geschlossen.

Das Schlußwort hat

Abg. Pfefferte: Bezüglich der Erörterung allgemeiner Fragen, die Herr Abg. Weiß vorgebracht hat, hat der Herr Minister das Nötige gesagt und kann ich demselben zustimmen. Was die Frage der Wegüberführungen anbelangt, so will ich anlässlich der allgemeinen Beratung des Eisenbahnbudgets die Anschauung der Budgetkommission hierüber darlegen.

Die Anträge der Budgetkommission werden hierauf einstimmig angenommen.

Zu Punkt 2 der Tagesordnung berichtet

Abg. Pfefferte: Die Beratung des Eisenbahnbudgets ist in wiederholtem Zusammentritt mit der Großh. Regierung gepflogen worden; leider haben wir dabei die Anwesenheit des Herrn Ministers, der als Rekonvaleszent im Süden weilte, vermissen müssen. Um so erfreulicher ist es, daß der Herr Minister nunmehr wiederhergestellt in die Heimat zurückgekehrt, und unsern heutigen Beratungen des Bauetats anwohnt. Ich gestatte mir unserer Freude hierüber Ausdruck zu geben und knüpfe daran die sichere Erwartung, daß die Anwesenheit des Herrn Ministers zum guten Verlauf unserer nunmehr beginnenden Beratungen beitragen wird.

Die namhaften Bauanforderungen und die eingehende Beratung derselben haben den Kommissionsbericht wiederum recht namhaft amwachsen lassen, so daß er seinen Vorgängern ebenbürtig geworden ist.

Die Beratung dieses Etats in der Kommission hat unter dem Eindruck der vorausgegangenen geschäftlichen Depression und dem damit zusammenhängenden Rückgang der Eisenbahneinnahmen, sodann unter jenem der ungünstigen allgemeinen Finanzlage gestanden.

Dieselbe Erscheinung war auch schon bei der Beratung des Eisenbahnetatsbudgets zur Geltung gelangt.

Die Erwägungen und Beratungen der Budgetkommission hierüber haben im Kommissionsbericht eingehenden Ausdruck gefunden, und kann ich im allgemeinen auf den Vorbericht verweisen.

Unter voller Gewährung der nötigen Herstellungen zur Instandhaltung und Förderung der Betriebssicherheit unserer Staatsbahn, wie davon Betriebstüchtigkeit sollte nach Ansicht Ihrer Kommission, mit Rücksicht auf unsere jetzigen Eisenbahneinnahmen, bei dem Fortgang im Eisenbahnbau vorsichtig verfahren werden. Dabei könnte nach Ansicht Ihrer Kommission mancherlei Ausgabersparnisse erzielt werden, ohne daß der beabsichtigte Zweck der vorzüglichen Bahnerhaltung dadurch verloren geht.

Besonders vorsichtig sollte bei der Aufstellung der Projekte für große Bauten und insbesondere Bahnhof-

neubauten verfahren werden. Vor allem wäre ein größeres Gewicht, als es bisher manchmal geschehen zu sein scheint, darauf zu legen, daß in der Regel nur vollständig durchgearbeitete Projekte zur Einstellung in das Budget gelangen. Ausnahmen sollten zulässig sein, aber nur bei ganz besonderer Begründung. Es ist zwar oft ein rechtzeitiger Geländeerwerb im Interesse der Eisenbahntasse erwünscht, doch sind auch in diesem Fall die Umrisse des ganzen Bedarfsobjektes vorher betriebs-technisch festzustellen.

Was die Wegüberführungen anlangt, so scheint in den letzten Jahren eine Beanspruchung der Eisenbahnmittel für diese Zwecke in außerordentlichem Maße immer mehr herantreten zu wollen. Bei Neuanlagen sind die Wegüberführungen eine verhältnismäßig leichtere und billigere Sache, bei alten Linien aber sind sie sehr schwer durchzuführen und äußerst kostspielig. Es ist daher ein langjames Vorgehen berechtigt.

Was die elektrische Beleuchtung betrifft, so ist diese ohne Zweifel viel kostspieliger als alle anderen Beleuchtungsarten, und daher im allgemeinen nur auf großen Bahnhöfen vorteilhaft und zweckmäßig, oder da wo Wasserkräfte vorhanden sind. Wir haben trotzdem die elektrische Beleuchtungsanlage für Lauda genehmigt, da uns dort nachgewiesen wurde, daß die elektrische Anlage dort billiger zu stehen komme. Ich möchte hier mit Rücksicht auf die Verhandlungen der letzten beiden Sitzungen den Wunsch anfügen, daß die Großherzogliche Generaldirektion sich über die Verwertung der Wasserkräfte des Oberrheins hier aussprechen möchte. Wenn die Budgetkommission trotz dieser Erwägungen beinahe das ganze Baubudget ohne alle Abstriche genehmigt hat, hat sie damit gezeigt, daß sie den jeweiligen Begründungen der Großherzoglichen Regierung volle Beachtung hat zu teil werden lassen und sie den berechtigten Anforderungen nicht entgegentrat. Auch muß beachtet werden, daß viele der angeforderten Summen entweder weitere Raten früherer Bewilligungen, sind oder aber, daß solche auf erlassenen Gesetzen beruhen, wie die Erbauung der Bahn nach Bonndorf, die Fortsetzung der Bodeniseebahn, der Bahn Weissenbach—Landesgrenze, Milttenberg—Wethheim, Mosbach—Mudau, Wiberach—Oberharmersbach, Oberschefflenz—Billigheim. Ganz neue Anforderungen von größerer Bedeutung sind:

- Antauf der Murgthalbahn und des Rheinaufhafens.
- Gleisumbauten: Baden—Dos, Graben—Neudorf, Zimmendingen—Singen.
- Bahnhofsumbauten: Lörach, Adolfszell, Neckesheim, Tauberbischofsheim, Niederschöpsheim.
- Beamten- und Arbeiterwohnhäuser in Mannheim und Freiburg.
- Sicherheitseinrichtungen aller Art finden eine namhafte Erweiterung.
- Bernehrung des Maschinen- und Wagenparks.

So bedenklich das namhafte Anwachsen der Eisenbahnschuld an und für sich ist, das durch die außerordentlich große Bautätigkeit verursacht wird, so ist aber doch nicht zu übersehen, daß viele der Bauaufwendungen produktive sind und ihre Zinsen und Amortisation in sich bergen.

Was die Rangierbahnhöfe anbelangt, so ist das neue durchgeführte System der Verschiebbahnhöfe nach der Darlegung der Großh. Regierung ein solches, daß eine raschere Güterbeförderung und damit neben der Ersparung des Rangiergegeschäftes und dessen Einrichtungen auf den Zwischenstationen, eine bessere Ausnutzung der Maschine und der Wagen, Ersparnisse an Wagenmiete erzielt werden kann.



Die im Budget angeforderten Mittel für die Sicherheitsvorrichtungen sind ebenfalls, wenn nicht direkt, doch indirekt durch die Verhütung von Unfällen ein gut angelegtes Kapital. Die Anlagen, welche Betriebsersparnisse erzielen sind als werbende Kapitalanlagen zu betrachten und lassen sich ohne Weiteres rechtfertigen. Es ist zu wünschen, daß den Anschauungen der Budgetkommission bei Aufstellung neuer Baubudgets entsprechende Beachtung zu teil wird. Recht zu bedauern ist es, daß auf diesem Landtag keine einzige Vorlage über den weiteren Ausbau unseres Bahnnetzes vorgelegt wurde. Hoffentlich soll das kein Stillstand im weiteren Fortgang auf diesem Gebiet bedeuten. Gerade so bedauerlich erscheint es mir, daß es noch nicht gelungen ist, für die beiden bereits gegenseitig genehmigten Bahnunternehmern Waldbühren-Hardheim und Oberscheffenz-Billigheim einen geeigneten Unternehmer zu finden. Es ist daher der Wunsch berechtigt, daß die Großh. Regierung diesen Landesgegenenden zur Gewinnung von Unternehmern hilfreich zur Seite stehe. Wenn auch das Baubudget noch so groß ist, so ist doch naturgemäß noch mancher Wunsch vorläufig unerfüllt geblieben, und es ist die Erwartung wohl berechtigt, daß nach und nach allen berechtigten Wünschen Rechnung getragen werden kann. Was das Beilageheft zum Eisenbahnbau betrifft, so ist ein diesbezüglicher Wunsch schon im Bericht niedergelegt, dessen Erfüllung eine wesentliche Erleichterung für die Beratungen bilden dürfte. Zum Schluß ist wohl die Hoffnung berechtigt, daß die diesmaligen nachhaltigen Bewilligungen im Baubudget vereint mit der großen Summe der heute übertragenen Restkredite zur Förderung unseres Eisenbahnwesens und damit zum Wohl des Landes und zu dessen Segen dienen werden.

In der allgemeinen Beratung bemerkte zunächst Abg. Klein: Ich kann dem Herrn Berichterstatter die Versicherung geben, daß ich seinen eingehenden Bericht über dieses wichtige Budget vollständig gelesen habe. Es hat mich sehr angenehm berührt, daß von der Kommission und dem Berichterstatter überall darauf hingewiesen ist, bei all den Bauten und Neuanschaffungen auf die möglichste Sparjamkeit bedacht zu sein. Es ist dies allerdings mit der Sparjamkeit leichter gewünscht als getan, aber der Bericht gibt doch einige konkrete Vorschläge. Einmal hat die Kommission gewünscht, daß bei den Bahnhofneubauten ebenso wie bei anderen Bauten detaillierte Pläne vorgelegt werden, aus denen man den ganzen Umfang der Erfordernisse ersehen kann. Ich stimme auch der Ansicht der Kommission und des Berichterstatters über die Bahnüberführungen bei und bin nicht der Ansicht des Abg. Weiß, daß die Regierung mit aller Macht diese Bahnübergänge beseitigen solle. Ich meine, man sollte hier ein gewisses Maß einhalten. Wie es sich bei solchen Uebergängen verhält, das sieht man hier am Ettlinger Bahnübergang, wo der gewaltige Verkehr von den wenigen Beamten in musterhafter Weise bewältigt wird, ohne daß bis jetzt ein Unglück geschehen ist. (Zuruf: Unberufen!)

Ich möchte die Regierung bitten, von den Ueberführungen an solchen Stellen abzusehen, wo sie absolut unnötig sind. Ich weise als Beispiel auf den Ort Schweigern im Amt Borberg, wo die dortige Ueberführung das Staunen aller Vorbeifahrenden erregt, weil man sieht, daß sie dort vollständig unnötig ist, da es sich nur um einen Verkehr aus einem Ort von ein paar 100 Einwohnern handelt. Er ist zudem noch unpraktisch, denn er hat eine Steigung von 6 Proz., wie wir sie auf unseren Landstraßen beseitigt haben, und ich bin überzeugt, daß die Leute den Uebergang wenig benötigen. Ich möchte also die Regierung nochmals bitten, an solchen Punkten,

wo kein Bedürfnis vorhanden ist, die bestehenden Niveauübergänge zu belassen, damit das Geld nicht unnötig ausgegeben wird.

Es könnte auch bei den Bahnhofbauten viel gespart werden. In der Regel werden hier kolossale Steinbauten aufgeführt, die im Innern recht unzweckmäßig eingerichtet sind. So macht z. B. der Bahnhofbau in Lauda einen großartigen Eindruck, er hat aber nicht einmal ein Schutzbach, so daß das Publikum im Regen einsteigen muß, und die Räume im Innern sind auch gar nicht dem Außern entsprechend, während der Bahnhof in Wertheim, der nur als Provisorium errichtet wurde, große Räumlichkeiten und gedeckte Gänge besitzt. Ich bitte die Regierung, sich solche zweckmäßige Bahnhöfe zum Muster zu nehmen und keine solche Steintolosse zu errichten.

Der Staatsvertrag zwischen der bad. Regierung und dem Königreich Bayern über die Bahn Wertheim—Mittenberg sah vor, daß die Bahn in den nächsten vier Jahren erbaut sein müsse. Nun sind diese vier Jahre bald vorbei und die Bahn ist noch nicht erbaut. Die Regierung hat die Auskunft gegeben, daß die Verhandlungen über den Bauvortrag noch schweben und die bisherige Verzögerung dadurch entstanden sei, daß noch nicht alle bayrischen Gemeinden das im Staatsvertrag zur unentgeltlichen Stellung bedungene Gelände gestellt hätten. Ich weiß nun sehr gut, daß wenn man bei schwebenden Verhandlungen an die Regierung eine Anfrage stellt, man in der Regel keine Antwort bekommt, ich möchte aber doch den Wunsch aussprechen, daß die Regierung Bayern gegenüber alle Mittel aufwendet, um den Bahnbau zu ermöglichen. Auf der Strecke Stadt Prozelten bis Wertheim ist für den Grunderwerb noch wenig oder gar nichts geschehen. Ein weiterer Punkt der Schwierigkeit liegt darin, daß die Bevölkerung glaubt, es sei eine Wandlung eingetreten. Ursprünglich sollte die Bahn nur als Nebenbahn gebaut werden. Jetzt verlautet es, daß man eine Staatsbahn ins Auge fasse, um nach Vollendung der Mainkanalisation bis Achaffenburg die Mittel zur Weiterbeförderung der Kohlen zu besitzen. Dadurch wurde mehr Gelände erforderlich und die Anforderungen der Gemeinden wurden größer. Die Stadt Wertheim ist auch um einen Beitrag angegangen worden und hat sofort ohne Widerrede einen Beitrag von 30 000 M. bewilligt. Aber so, wie man hört, gehen die Verhandlungen nicht vorwärts, im Gegenteil, die Stimmung wird immer schlechter, und ich möchte an die Regierung die dringende Bitte richten, mit allen Mitteln darauf zu dringen, daß die bestehenden Hindernisse beseitigt werden.

Abg. Dr. Goldschmit: Ich habe mich bei der allgemeinen Beratung zum Wort gemeldet wegen der Frage des Neubaus des Karlsruher Bahnhofs. Den Mitgliedern des Hohen Hauses sage ich nichts Neues, daß vor 4 Jahren die Frage bereits prinzipiell gelöst und vor 2 Jahren bereits ein Betrag von 8 Millionen von den Landständen bewilligt wurde, und daß eine tiefgehend Meinungsverschiedenheit unter der Karlsruher Bürgerschaft über die Zweckmäßigkeit der Verlegung des Karlsruher Bahnhofs vorhanden war. Wenn auch manche Befürchtungen übertrieben waren, ganz unbegründet waren sie nicht. Ich glaube aber jetzt bemerkt zu haben, daß die Erregung geschwunden ist, und man auch in den Kreisen, wo früher die entschiedensten Gegner waren, sich mit der Angelegenheit als einer vollendeten Tatsache abgefunden hat. In anderer Beziehung fragt man sich, ist es wirklich eine vollendete Tatsache? Es hat sich eine gewisse Unruhe gezeigt durch die langen Verzögerungen namentlich bei dem Geländeerwerb. Es ist auf Seite 43 des Berichts gesagt, daß der Geländeerwerb in vollem Gange sei, und ohne Vollzug des Kaufs des Gelände



und Erlaubnis der Eigentümer mit dem Bau nicht begonnen werden könne. Auf eine Petition von Interessenten wurde seitens der Regierung die Auskunft gegeben, die Sache sei nicht so dringlich. Es ist aber vor 2 Jahren hier und im anderen Haus doch eine andere Ansicht geäußert worden und man hat die Frage des Neubaus als sehr dringend hingestellt. Der Verkehr ist derart, daß mir die Bemerkung des Berichts etwas sehr optimistisch zu sein scheint. (Abg. Pfeifferle: das hat ja die Regierung gesagt, nicht ich!) Im Jahre 1885 wurde der hiesige Bahnhof von 130 Personenzügen täglich befahren, im Jahre 1900 von 225. Wie groß deren Zahl jetzt ist, ist mir nicht bekannt, aber nach dem statistischen Jahrbuch scheint der Verkehr mit Personenzügen zum mindesten nicht weniger geworden, sondern gewachsen zu sein. Jetzt ist er so groß geworden, daß man ohne zwingenden Grund die Inangriffnahme des Bahnhofneubaus nicht weiter hinausschieben sollte.

Den Ausführungen des Kollegen Klein über den Niveauübergang am Ettlinger Thor kann ich nicht ganz zustimmen. Es ist ja gewiß erfreulich, daß dort noch nichts passiert ist, und es ist auch anzuerkennen, mit welcher Pünktlichkeit der Verkehr dort von den wenigen Beamten abgewickelt wird. Aber es ist doch auch ein peinlicher Anblick, wie schnell die Schnellzüge in den Bahnhof einfahren. Es handelt sich nicht nur darum, daß am Ettlinger Thor ein Niveauübergang sich befindet, sondern es ist dort auch eine scharfe Kurve, die die Gefahr für den Verkehr noch erhöht. Zwar besteht eine Unterführung für den Fußgängerverkehr, aber für den Wagenverkehr besteht keine, und das macht die Gefahr von Tag zu Tag größer. Nun ist im Bericht gesagt, es sei zu hoffen, daß der Geländeerwerb in diesem Jahre abgeschlossen und der Bau im nächsten Jahre in Angriff genommen werde. Man wird in den beteiligten Kreisen diese Aussicht gewiß begrüßen. Es sind mir nun aber eine Reihe von Beschwerden zugegangen, die ich zwar nicht alle für berechtigt halte, von denen aber die eine oder andere mir von so vertrauenswürdiger Seite überbracht worden ist, daß ich mich verpflichtet fühle, sie hier vorzubringen. Man klagt darüber, daß Güterbesitzern von der Eisenbahnverwaltung Preise geboten würden, die dem wirklichen Werte nicht entsprächen, und die, wenn es sich um einen Verkauf an Privatleute handelte, von diesen nicht geboten würden. Es kann doch aber nicht Sache der staatlichen Eisenbahnverwaltung sein, die Preise zu drücken! Es mache das vielfach den Eindruck, als ob man den beteiligten Besitzern durch niedrige Angebote die Sache verleiden und zur Zubilligung eines niedrigeren Preises zwingen wollte. Nun hört man allerdings oft: Es geschieht den Güterbesitzern ganz recht, wenn sie nicht erhalten, was sie verlangen. Aber hier handelt es sich doch vielfach nicht um eine ungesunde Spekulation oder Preistreiberie. Die Leute sind seit 6 Jahren nicht mehr in der Lage über ihr Eigentum zu verfügen, weil sie wissen, daß ihr Gelände in absehbarer Zeit doch in den neuen Bahnhof fällt. Bauerlaubnis wird nicht mehr erteilt, oder aber es wird, wenn sie erteilt wird, gar keine oder eine geringe Entschädigung in Aussicht gestellt. Mit Recht sind die Leute also unzufrieden über die Verzögerung, das kann man ihnen nicht übel nehmen.

Aber auch der ganze südliche Stadtteil fühlt sich mit Recht benachteiligt. Eine Verbindung des alten Stadtteils mit dem südlichen Stadtteil durch die elektrische Straßenbahn ist so lange nicht möglich, als nicht die einzelnen Straßenzüge zum Bahnhof festgelegt sind. Es handelt sich um einen Stadtteil mit mehr als 25000 Einwohnern, der sich durch Verfassung der Straßenbahn mit Recht geschädigt fühlt. Es ist also wünschenswert, daß die Verbindung des alten Stadtteils mit dem süd-

lichen Stadtteil nicht mehr länger hinausgeschoben wird. Ich hoffe deshalb zweierlei: einmal, daß man, ohne daß ich einzelne Preistreiberie begünstigen will, den Leuten nicht derartige niedrige Angebote macht, daß sie nicht darauf eingehen können. Sodann, daß man in diesem Jahre den Geländeerwerb beendet und spätestens im nächsten Jahre mit der Inangriffnahme des Baues beginnt und die Verhandlungen mit der Stadtverwaltung so beschleunigt, daß sie die Lage der Zufahrtsstraßen zum Bahnhof ersehen und darnach ermessen kann, wann die Straßenbahn nach dem Bahnhofstadtteil ergänzt werden kann.

Sodann noch ein Wort über die Ausstattung des Bahnhofs. Es ist ja richtig, daß ein Bahnhof nicht dem Luxus, sondern den Bedürfnissen des Verkehrs dienen soll. Aber es ist doch etwas anderes, ob es sich für einen Bahnhof für eine große Stadt oder für das Land handelt. Nun wird man freilich wieder kommen und sagen, da reden die Abgeordneten immer vom Sparen, aber wenn es sich um ihren Wahlkreis handelt, wollen sie nichts davon wissen. Allein gewisse ästhetische Rücksichten sollten doch bei einem Bahnhof auch für die zweitgrößte Stadt Badens obwalten. Wenn es sich um eine verkehrsreiche Stadt handelt, darf man nicht Bauten hinstellen, welche die Bewunderung der Vorübergehenden in negativer Weise hervorrufen. Ferner sollte der Bahnhof so gelegt werden, daß er auf lange Zeit dem Verkehr zu dienen in der Lage ist. Ich möchte hier noch nachtragen, daß eine gewisse Erschwerung des Verkehrs auch durch die jetzige Bahnsteigperre eingetreten ist. Ich will damit dem Veronal keinen Vorwurf machen, der jetzige Bahnhof ist eben nicht angelegt für die Bahnsteigperre. Auch das spricht für die Beschleunigung des Bahnhofneubaus. Wenn bei der Neuanlage auf die weitere Entwicklung des Verkehrs Rücksicht genommen wird und sie zunächst da und dort auch zu groß erscheint, so muß doch die weitere Hebung des Verkehrs im Auge behalten bleiben. Vor 18 Jahren etwa hat der Regierungsvertreter bei jenem größeren Umbau gemeint, der Bahnhof reiche auf absehbare Zeit aus. Es hat sich nachher gezeigt, daß das nicht der Fall war. Ich gebe mich der Erwartung hin, daß eine weitere Verzögerung des Baues nicht mehr eintreten wird.

Staatsminister v. Braner: Wie Sie von dem Herrn Berichterstatter, dem ich auch dieses Jahr wieder für seinen vortrefflichen Bericht zu danken habe, bereits gehört haben, betragen die Anforderungen im Eisenbahnbudget einschließlich des Nachtrags 43 Mill. M., wozu noch ein Restkredit von 42 Mill. M. kommt, sodas uns für die beiden Budgetjahre zusammen 85 Mill. zur Verfügung stehen. Es ist ganz selbstverständlich, daß diese Riesensumme in zwei Jahren nicht verbaut werden kann. Es wäre nicht erwünscht und auch nicht nützlich, wenn unsere Eisenbahnschuld um diese Riesensumme in der kurzen Zeit anwachsen würde. Aber wir müssen einen gewissen Spielraum verlangen, damit wir je nach der Dringlichkeit der verschiedenen Bauten und je nachdem die vorbereitenden Handlungen — Güterverkehr, Verhandlungen mit den Interessenten usw. — gefördert werden können, in der Lage sind, den Bau auch auszuführen. Es darf nicht übersehen werden, daß bei unsern wichtigsten Bauten der Anfang der Ausführung von uns wenig beschleunigt werden kann. Es dauert oft lange, bis alle entgegenstehenden Schwierigkeiten beseitigt sind.

Herr Pfeifferle hat den Wunsch ausgesprochen, es möchte dem Baubudget, ähnlich wie dem Betriebsbudget, ein Beihfest angefügt werden, und dies solle nicht bloß den Mitgliedern der Kommission, sondern allen Herren des Hauses zugänglich gemacht werden. Ich kann die



Erfüllung dieses Wunsches in Aussicht stellen. Es hat keine Bedenken, das nächste Mal auch dem Baubudget ein Beihäft beizufügen und es in größerer Zahl drucken zu lassen. Das Schreibwerk zwischen Regierung und Kammer wird vielleicht dadurch vermindert werden.

Der Löwenanteil des Budgets fällt den Stationen zu. Viele der wichtigsten Neubauten sind schon im Prinzip genehmigt, es handelt sich um zweite und weitere Raten, wie zur Fertigstellung des sehr wichtigen Mannheim-Berchubbahnhofs, ferner für die Bahnhöfe in Heidelberg, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg und Basel. Daneben haben wir aber die kleineren Stationen nicht vernachlässigt, soweit deren Verbesserung im Interesse des lokalen oder Durchgangsverkehrs wünschenswert erscheint.

Ich habe mich sehr gefreut, daß sich die Kommission so günstig über unser Baupersonal ausgesprochen und ihm Anerkennung gezollt hat. Ich glaube, daß unsere Techniker diese verdienen; sie wird ein Ansporn sein, ihren vorzüglichen Ruf, den sie seit lange weit über Badens Grenzen hinaus im ganzen Reich besitzen, sich auch fernhin zu erhalten. Ich habe mich weiter darüber gefreut, daß die Kommission uns angefihts der Finanzlage „ein weises Maßhalten im Bau“ dringend zur Pflicht macht. Ich bin ganz damit einverstanden. Selbstverständlich ist aber damit nicht gesagt, daß wir uns durch die Finanzlage verleiten lassen sollen, wichtige Um- und Neubauten etwa zu verlangsamen oder zu stillen, oder im weiteren Ausbau unseres Bahnnetzes Stillstand eintreten zu lassen. Das wäre eine verkehrte Sparjamkeit. Aber allerdings ist es Aufgabe des Staates wie jedes Privatmannes, Sparjamkeit walten zu lassen, wie wir dies zu tun gewohnt sind. Uebrigens habe ich noch keine bestimmten Vorwürfe hören können, wo wir im Einzelnen etwa besser hätten sparen sollen. Ihre Kommission giebt uns allerdings 2 Direktiven, wie wir nach ihrer Ansicht besonders sparen könnten. Zunächst sollen wir in der Beseitigung der Niveauübergänge ein langsames Tempo einschlagen. Ich habe darüber das Nötige schon vorhin gesagt. Sie sehen aber aus der Rede des Herrn Abg. Klein im Gegensatz zu der des Herrn Abg. Weiß, wie recht ich habe, wenn ich sagte, daß diese Beseitigung sehr unpopulär sei. Herr Klein hat sogar gesagt, wir hätten einzelne Niveauübergänge „absolut unnötig“ beseitigt. Das geht zu weit. Absolut unnötig ist keine Unter- oder Ueberführung. Jeder Niveauübergang, mag er oft oder selten befahren werden, trägt eine große Gefahr nicht bloß für die Züge, sondern besonders für das Publikum. Herr Klein hat insbesondere auf die Beseitigung des Wegüberganges bei Schweigern hingewiesen. An sich wäre sie ja nicht gerade besonders dringend gewesen. Sie wurde aber im Zusammenhang mit Bahnhofsumbauten ausgeführt, wobei es einfach und billig zu machen war. Auch wird dadurch die Steigung der Straße keineswegs erhöht, sondern nur an eine andere Stelle verlegt. Die Kommission hat ferner größere Sparjamkeit bei der elektrischen Beleuchtung gewünscht; sie meint also, daß die Eisenbahnen schon jetzt hell genug leuchten. Ich kann damit einverstanden sein. Es wird möglich sein, bei kleineren Stationen hierin langsamer vorzugehen, ohne daß die allgemeinen Interessen darunter leiden.

Ich muß noch mit einem Wort auf die Verhältnisse der Wertheimer Bahn zu sprechen kommen. Es ist richtig, daß die Kosten für das zu erwerbende Gelände von den bayerischen Gemeinden noch nicht aufgebracht worden sind. Es wurde Wertheim ein ansehnlicher Beitrag zugemutet. Es hat auch 30 000 M. bewilligt, und ich kann es der Stadt nicht verübeln, wenn sie darüber nicht hinaus gehen will. Es müssen Mittel und Wege zur Beschaffung der Restkosten gefunden werden. Daß an dieser Detailfrage die ganze Bahn scheitern

sollte, halte ich für ausgeschlossen. Jedenfalls werden wir an dem Vertrag mit Bayern festhalten und dahin zu wirken suchen, daß in das nächste Zwischengefäß, das die bayrische Regierung ihren Ständen vorlegt, der Bau dieser wichtigen Linie aufgenommen wird.

Generaldirektor Geh. Oberregierungsrat Roth: Die Budgetkommission hält es für angezeigt, daß die Groß-Regierung für die Regel nur solche Bauprojekte in das Budget einstellt, für welche detaillierte Projekte und Kostenvoranschläge fertig gestellt sind. Mit dieser Anschauung geht die Groß-Regierung durchaus einig. Allerdings mußten in den letzten Budgetperioden und auch im vorliegenden Budget für Bauprojekte, wofür die Mittel bereits früher genehmigt waren, mehrfach beträchtliche Nachforderungen gemacht werden, weil bei der weiteren Bearbeitung der Projekte neue Gesichtspunkte erschienen und neue Bedürfnisse hervortraten, deren Befriedigung nötig oder doch dringend erwünscht schien. Zum Teil hängt dies damit zusammen, daß die auf den technischen Organen lastenden überaus großen Aufgaben nicht immer die Zeit zur genügenden Durcharbeitung und Ausreifung der Projekte ließen; zum Teil wurde auch auf die Erledigung der Entwurfs- und Voranschlagsarbeiten stärker gedrängt, als der Arbeit zuträglich war. Nachdem nun der Andrang von Arbeiten etwas nachgelassen hat, und die technischen Kräfte soweit möglich vermehrt worden sind, ist wieder die Gewähr dafür geboten, daß nur noch gut durchgearbeitete Projekte und Kostenvoranschläge vorgelegt werden. Die Groß-Regierung glaubt zuversichern zu können, daß dies schon bei den Bauprojekten der Fall ist, die in dem Budget für 1904/05 erstmals erscheinen.

Sollte es sich künftig bei der weiteren Bearbeitung von Projekten oder nach dem Beginn der Bauausführung zeigen, daß aus Gründen zwingender Notwendigkeit oder überwiegender Zweckmäßigkeit erhebliche Änderungen in den vom Landtag genehmigten Projekten vorzunehmen sind, so wird die Groß-Regierung jeweils dem nächsten Landtag Mitteilung machen und die Gründe eingehend darlegen. Das in Aussicht gestellte erläuternde Beihäft zum Baubudget wird den geeigneten Platz zur Aufnahme solcher Mitteilungen bieten.

Ueber die Einführung des elektrischen Betriebs auf Strecken der badischen Staatsbahnen wurde schon im Jahre 1896 in den beiden Höfen Häusern des Landtags verhandelt. Regierungsseitig wurde damals erklärt, daß der elektrische Betrieb von Vollbahnen nicht wirtschaftlich wäre, weil die verfügbare Elektrizität doch höchstens für die gewöhnlichen Betriebsbedürfnisse ausreichte. Es könnten aber Verhältnisse eintreten, welche die Leistung der betreffenden Strecke von einem Tag auf den anderen um ein Vielfaches erhöhen. Solche Ereignisse seien: Truppentransporte, Hochwasser oder andere Vorkommnisse, wodurch die Verwaltungen genötigt werden, den Verkehr plötzlich über andere Linien zu leiten usw. In allen solchen Fällen wäre eine auf 2400 Pferdestärken angelegte Bahn wertlos, da sie nicht plötzlich auf 8 bis 10 000 Pferdestärken gesteigert werden könnte. Die Militärbehörde würde daher mit Recht gegen eine derartige Betriebsweise Einspruch erheben, die im Mobilmachungsfall ihren Ansprüchen in keiner Weise gerecht werden könnte. Neben der recht teuren Einrichtung für den elektrischen Betrieb müßten deshalb alle Einrichtungen für den Lokomotivbetrieb — Maschinenhäuser, Wasserversorgung, Kohlenreserve usw. — vorhanden sein, auch müßte die nötige Zahl von Dampflokomotiven nebst Personal für den Bedarfsfall vorrätig und leicht verfügbar gehalten werden.



Diese Anschauung trifft auch heute noch zu. Der elektrische Betrieb auf der Strecke Basel—Konstanz würde in hohem Grade unwirtschaftlich werden, ganz abgesehen davon, daß die häufigen Störungen des elektrischen Betriebs durch Gewitter, durch Beschädigung der Stromzuleitungen usw. auf einer wichtigen durchgehenden Strecke sehr mißlich würden.

Vielleicht ließe sich auf einer Seitenstrecke mit dichtem, gleichmäßigem Verkehr, bei der die Rücksichten auf den großen Durchgangsverkehr keine Rolle spielen, die Elektrizität mit Vorteil als Betriebskraft verwenden. Zur Zeit wird die Frage geprüft, bei welchem Strompreis die Wiesentalbahn noch mit Vorteil für den elektrischen Betrieb eingerichtet werden kann.

Man ist übrigens leicht geneigt, die Bedeutung der da und dort verfügbaren elektrischen Energiemengen für den Eisenbahnbetrieb zu überschätzen. Aus dem projektierten Laufener Elektricitätswerk wurden der Eisenbahnverwaltung zu Anfang des Jahres 1903 3000 Pferdestärken angeboten. Damit ist für den Vollbahnbetrieb auf der Strecke Basel—Konstanz nichts anzufangen. Dies geht aus der einfachen Mitteilung hervor, daß unsere neuen großen Lokomotiven, Gattung II d, 1600—1700 Pferdestärken entwickeln. Die angebotene Energie entspricht also noch nicht einmal ganz der Leistung von zwei dieser Lokomotiven. Auch eine Steigerung des Angebots von elektrischer Energie auf das drei- oder vierfache, wie sie zu Ende des Jahres 1903 als möglich bezeichnet wurde, könnte nichts an der Anschauung ändern, daß der elektrische Vollbahnbetrieb auf der Strecke Basel—Konstanz unmöglich ist. Dagegen würde die Durchführbarkeit des elektrischen Betriebs auf der Wiesentalbahn durch reichlicheres Angebot elektrischer Energie näher rücken, vorausgesetzt, daß der geforderte Strompreis die Sache wirtschaftlich günstig erscheinen läßt.

Der Herr Abg. Goldschmidt hat die Klagen erwähnt, die in der hiesigen Einwohnerschaft wegen der angeblich verzögerten Inangriffnahme des Bahnhofneubaus bestehen. Ich muß ganz kurz darlegen, wie ein solches Bahnhofprojekt entsteht und weiter bearbeitet wird, bis endlich mit dem Bau begonnen werden kann. Der Karlsruher Bahnhof gehört zu den Bahnhofbauten, von denen ich vorhin sagte, daß das Projekt sehr rasch vorgelegt werden mußte. Zunächst ist in der vorletzten Budgetperiode ohne Vorlage von eingehenden Plänen die vorläufige Bewilligung von Mitteln zum Geländeerwerb erteilt worden und erst auf dem letzten Landtag konnten generelle Pläne vorgelegt werden. Nun mußten aber diese Projekte so ausgearbeitet werden, daß jeder Meter und für die Höhenlage sogar jeder Centimeter bis ins einzelne feststand. Das hat eine solche Masse von Arbeit im Gefolge gehabt, daß die Eisenbahninspektion damit vollauf bis zum heutigen Tage beschäftigt war. Gleichzeitig haben wir mit dem Geländeerwerb begonnen. Das konnten wir aber nur bezüglich der Grundstücke tun, von denen unbedingt feststand, daß sie wirklich in die Bahnhofsanlage fielen. Besonders schwierig machte sich der Geländeerwerb beim Karlsruher Bahnhof dadurch, daß die Einmündungslinien auf große Strecken verlegt werden müssen. Dies nötigt zu Verhandlungen mit einer großen Zahl von Grundstücksbesitzern auf dem Lande. Man hat auch hier gefördert, was irgend zu fördern war. Die Eisenbahninspektion hat nunmehr ihre detaillierten Pläne vorgelegt und mit der durch das Gesetz verlangten Vermessung der Grundstücke begonnen. Damit ist erst die Grundlage zum Geländeerwerb vollständig geschaffen.

Was den Geländeerwerb auf der Gemarkung Karlsruhe betrifft, so brauchen wir außer den domänenärztlichen Grundstücken stadteigenes Gelände, 19 Parzellen mit 17

Hektar, ein Gelände, über dessen Kauf wir uns mit der Stadt in freundschaftlicher Weise einigen werden. Außerdem sind erforderlich 91 Parzellen mit 16 Hektar; von diesen sind 54 Parzellen mit 8 Hektar bereits erworben. Auf Gemarkung Rintheim sind 198 Parzellen mit etwa 1 Hektar erforderlich, von denen 122 Parzellen mit 0,6 Hektar bereits erworben sind. Sie sehen daraus, daß schon viel geschehen ist. Die Verhandlungen auf den Gemarkungen Karlsruhe und Rintheim werden fortgesetzt und auf den Gemarkungen Durlach, Beiertheim, Bulach und Ettlingen gleichfalls betrieben. Nun sind dem Herrn Abg. Goldschmidt Klagen über das zu niedere Angebot der Eisenbahnverwaltung zugekommen. So schlimm scheint aber die Sache doch nicht zu sein, wenn, wie ich Ihnen vorhin mitteilte, von den 91 Parzellen bereits 54 erworben sind. Unser Preisangebot bewegt sich auf der Grundlage, die im Jahre 1901 unter Mitwirkung einer städtischen Kommission festgestellt wurde. Die 54 freihändigen Verkäufe sind auf Grund dieses städtischen mitabgeschätzten Geländepreises erworben worden. Ich glaube, daß die Eisenbahnverwaltung im allgemeinen keinen Anlaß hat, mit ihrem Angebot über die städtische Taxation hinauszugehen, da durch die Mitwirkung der städtischen Kommission die nötige Gewähr für die Wahrung der Interessen der Grundeigentümer geboten ist. Wir können auch nicht eine Spekulation unterstützen, die sich bisher geltend machte. Im ganzen haben wir bisher 1½ Millionen für Geländeerwerb ausgegeben. Ich erlaube mir eine kleine Vergleichung mit den Angeboten bei dem Kauf des Geländes für den Rangierbahnhof bei Mannheim anzustellen. Dort hatten wir 1119 Parzellen zu erwerben. Von diesen haben wir alle bis auf 28 freihändig erhalten. Sie sehen also, daß die Eisenbahnverwaltung, die für Karlsruhe zu niedrigeren Angeboten beschuldigt wird, es in Mannheim zu Wege brachte, fast alles freihändig zu erwerben, trotz der sehr großen Zahl der Grundstückeigentümer. Von den 28 nicht sofort freihändig erworbenen Parzellen wurden nachher noch 26 weitere auf gütlichem Wege gekauft, nachdem der Großh. Landeskommissar in Mannheim die Angebote der Eisenbahnverwaltung für zureichend anerkannt hatte. Ich glaube dies zur Rechtfertigung der Eisenbahnverwaltung ansagen zu dürfen. Es ist ja auch für die Eisenbahnverwaltung dringend wünschenswert, daß der Geländeerwerb rasch vorwärts geht, damit wir womöglich im Winter mit dem Ausschreiben der Arbeiten beginnen können. Die Fortführung der elektrischen Straßenbahn nach dem Südstadtteil dürfte übrigens auch unter den dormaligen Verhältnissen möglich sein. Abhilfe kann ja geschaffen werden, wenn die Stadtverwaltung die Bahn beiderseitig bis an den Ettlinger Straßenübergang gehen ließe, die Fahrgäste hätten dann wie beim Mühlburger Tor von der einen Linie zur andern zu gehen. Dem Stadtrat Karlsruhe werden wohl in kurzer Zeit die endgültigen Pläne für das Aufnahmegebäude einschließlich des Lageplans zugehen; es wird dann auch die Raumverteilung für das Bahnhofgebäude und die Art der Durchführung der Bahnsteigsperrre daraus ersehen werden können. Wir glauben mit unserem Projekt weitgehenden Rücksichten auf die Bedürfnisse des Publikums auf absehbare Zeit hinaus Rechnung zu tragen, und hoffen auch, daß das Projekt allgemein befriedigen wird.

Der Herr Abg. Klein hat die Hochbauten erwähnt als einen Punkt, bei dem größere Sparsamkeit geübt werden könnte. Der gleiche Gedanke ist bereits von der Mehrheit der Budgetkommission ausgesprochen worden. Die Eisenbahnverwaltung hat allen Anlaß, für diese Mahnung bestens zu danken. (Heiterkeit.) Wir haben sie schon bisher zu befolgt versucht, und es ist für uns



von großem Wert, uns in solchen Fällen, wo unsere Bauten als zu wenig opulent erachtet werden, auf die Meinung des Hohen Hauses berufen zu können. Ich befürchte nicht, daß die Bauten häßlich werden müssen, wenn sie einfach gehalten werden. Der Künstler, der in einfacher Weise etwas Schönes leistet, verdient mindestens soviel Anerkennung als derjenige, welcher die Fassaden mit üppigen und teuern Dekorationen ausstattet. (Zustimmung.) Ich hoffe, daß durch den noch zu eröffnenden Wettbewerb der deutschen Ingenieure und Architekten uns Wertvolles in dieser Hinsicht geboten wird.

Abg. Duffner: Ich komme mit zwei Specialwünschen aus meinem Wahlkreis, deren Vertretung mir naturgemäß obliegt. Die Gemeinde Niederwasser hat an die Groß-Generaldirektion ein Gesuch gerichtet, den gegenwärtig 4 Kilometer vom Dorfe liegenden Bahnhof in das Wärtterhaus Nr. 47 zu verlegen oder, wenn dies nicht möglich sein sollte, dort eine Haltestelle für Personenzüge mit einer einfachen Wartehalle zu errichten. Das Gelände wolle die Gemeinde unentgeltlich abtreten.

Von der Groß-Generaldirektion ist mir nun auf meine persönliche Vorstellung in dieser Angelegenheit mitgeteilt worden, daß das Gesuch der Gemeinde Niederwasser aus technischen Gründen abgelehnt werden müsse. Es sei nicht möglich, in das durchgehende Gefälle von  $\frac{1}{50}$  —  $\frac{1}{60}$  eine Stationshorizontale einzuschalten. Es sei auch nicht angängig, dieses starken Gefälles wegen, bei Wartstation 47 eine Haltestelle zu errichten.

Nach diesem technischen Bescheid will ich mir heute meine Rede über die Berechtigung der Bitte von Niederwasser sparen.

Es ist aber schon viel scheinbar Unmögliches möglich geworden; darum bitte ich die Groß-Generalregierung, diesen Wunsch nicht aus dem Auge verlieren zu wollen.

Jedenfalls aber bitte ich die Groß-Generalregierung, sich einmal für den Zugang zum Bahnhofe zu interessieren.

Derfelbe besteht aus einer Treppe von 108 Stufen, die aus alten Eisenbahnschwellen hergestellt ist und nur mit Gefahr für Leib und Leben speziell zur Winterzeit begangen werden kann. Kann einem Wunsche bezüglich der Bahnhofverlegung nicht nachgegeben werden, dann bitte ich, wenigstens einen Zugang zum gegenwärtigen Bahnhof zu schaffen, der seinem Zwecke auch entspricht.

Nun komme ich noch zu einer Angelegenheit, die schon im letzten Landtage von meinem Vorgänger Herrth vertreten worden ist. Es handelt sich um den Bahnhof Triberg, dessen unzureichendes Empfangsgebäude schon oft Grund zu Beanstandungen gegeben hat. Nun weiß ich wohl, daß ich heute angesichts der Finanzlage nicht von einem Neubau reden kann. Aufgeschoben darf aber hier nicht aufgehoben sein, und ich gebe der zuverlässlichen Hoffnung Ausdruck, daß die dringend notwendigen Aenderungen der ganzen Bahnhofsanlage in absehbarer Zeit zur Ausführung gelangen.

Was aber jetzt schon gemacht werden kann, ohne daß die Staatskasse zu sehr in Anspruch genommen wird, das ist eine Schirmhalle mit gedecktem Zugang zum zweiten Bahnsteig. Der Verkehr ist im Sommer ein außerordentlich großer — die tägliche Einnahme beläuft sich für den Personenverkehr auf etwa 800 M., den Gepäckverkehr — Passagiergepäck — monatlich etwa 200 M. — Infolge großer Verwendung der Kilometerhefte läßt sich die Zahl der Reisenden nur schwer bestimmen. Sie können aber aus den angeführten Zahlen leicht auf die Frequenz des Bahnhofes schließen. Es erscheint deshalb verwunderlich, daß der bedeutenden Fremden- und Kur-Station bis heute diese notwendige Einrichtung voren-

halten wurde. Wie ich schon vorhin gesagt habe, sind die Räume für den zu bewältigenden Verkehr viel zu klein, es ist dies der Groß-Generalregierung wohl bekannt; da drängt sich dann an Regentagen eine Menge Menschen in den kleinen Sälen zusammen, um dann bei Ankunft des Zuges hinauszuströmen in den Regen und sich mit aufgespannten Regenschirmen zu drängen und zu belästigen, bis jeder schließlich fast nach seinem Platz im Wagen gefunden hat. Da zeigen sich dann Mißstände, die einer Fremdstadt wie Triberg nicht würdig sind, denen abgeholfen werden muß.

Es sind im Voranschlag 500 000 M. eingestellt für unvorhergesehene Herstellungen. Ich bitte die Groß-Generalregierung, aus dieser Summe die nötigen Beträge zu nehmen und auf dem Triberger Bahnhof die Schirmhallen zu errichten.

Abg. Süßkind: Ich habe eigentlich keine besonderen Wünsche vorzubringen, aber doch im Großen und Ganzen Wünsche darüber, wie wir uns die Ausführung und Verbesserung des Eisenbahnbaues denken. Der Abg. Weiß hat vorhin den Wunsch geäußert, die Regierung möge bedacht sein, daß in Zeiten wirtschaftlichen Notstandes die bewilligten Eisenbahnbauten ausgeführt werden. Auf dem gleichen Standpunkt stehen auch wir. Allein wenn diese Maßnahme im allgemeinen Interesse wirken soll, so müßten die Bauten nach einem andern System ausgeführt werden, wie heute. Gewöhnlich werden sie an den Mindestfordernden vergeben. Dieser sucht sich möglichst billige Arbeitskräfte zu verschaffen, und damit fällt es ihm schwer, badische oder deutsche Arbeiter zu finden. So erleben wir dann das Schauspiel, z. B. bei den Bahnbauten in Mannheim, Freiburg und Bruchsal, daß in Zeiten wirtschaftlichen Notstandes, wo die Arbeiter beschäftigungslos sind, die Bauten durch Italiener ausgeführt werden! Der Vorteil für die allgemeine nationale Wohlfahrt ist also nicht erreicht, weil die meisten Unternehmer nicht Badener sind, und die badischen Arbeiter keinen Vorteil davon haben. Es wäre deshalb erproblich, wenn die Eisenbahnverwaltung ihre Bauten in eigener Regie ausführen würde. Die Pläne sind ja durch die Generaldirektion ausgearbeitet, auch die Ueberwachung der Bauten erfolgt durch die Generaldirektion, die Ausführung geschieht unter ihrer Verantwortung. Wir haben auch gesehen, daß die Eisenbahnverwaltung teilweise bereits zu dem Regiebetrieb übergegangen ist. Die Domänenverwaltung hat ja große Steinbrüche, wo die Steine für Schotter gebrochen werden könnten. Die Eisenbahnverwaltung würde damit keine Neuerung einführen. Die frühere hessische Ludwigsbahn hat ihre eigenen Steinbrüche betrieben, und auch die pfälzischen Eisenbahnen haben bei Kaiserslautern und Hochspeyer Steinbrüche, wo das Material für den Schotter und Bausteine für die Aufnahmegebäude gewonnen werden. Auf diese Weise würde für die Eisenbahnverwaltung eine lohnende Beschäftigung für alle die gefunden werden, von denen in Zeiten der Not und der wirtschaftlichen Tiefkonjunktur Arbeit gesucht werden muß. Beim Rangierbahnhof Mannheim ergaben sich in dieser Beziehung Schwierigkeiten. Vor drei Jahren lag ein Gesuch Arbeitsloser um Beschäftigung vor. Im letzten Jahre konnten nur wenige Arbeitslose beschäftigt werden, weil sich der Unternehmer das Recht vorbehalten hatte, seine Arbeiter nach freiem Ermessen anzustellen. Die Arbeit wurde so durch auswärtige Arbeiter ausgeführt. Früher hatten die Mannheimer Arbeitslosen Gelegenheit, die Schottersteine zu zerbrechen. Die Generaldirektion bezahlte den Preis, der zu zahlen gewesen wäre, wenn der Schotter mit Maschinen geschlagen worden wäre. Diesmal hat nun die Generaldirektion Abstand davon ge-



nommen, Schotter schlagen zu lassen, mit der Begründung, die An- und Wegfuhr des Materials koste zu viel. Ich stehe auf dem Standpunkt, daß es im Interesse des Staates läge, wenn auch Erd- und Grabarbeiten gewöhnlich im Winter ausgeführt würden, wo die Arbeiter nicht so rar sind, u. eine Gelegenheit geschaffen würde, unständige Arbeiter, die auf die Straße gesetzt sind, zu beschäftigen. Die Regierung würde damit eine soziale Frage lösen.

Auf Seite 19—20 des Kommissions-Berichts ist bezüglich der Ueberführung der Bahn Bretten-Bruchsal über die Hauptbahn gesagt, der Voranschlag sei deshalb um 323 000 M. überschritten, weil keine Unternehmer hätten gefunden werden können, die dem Voranschlag zustimmten. Ich glaube, daß dort die Großh. Regierung einen Versuch mit eigener Regie hätte machen sollen. Ich glaube, bei einiger Aufmerksamkeit wäre der dritte Neubau nicht nötig gewesen. — Ich komme nunmehr zur Konzessionierung der Privatbahnen. Eine Reihe von Bahnen sind konzessioniert worden, es findet sich aber keine Gesellschaft, die diese Bahnen in eigene Regie bauen und betreiben will. Es muß prinzipiell gefordert werden, daß die Privatbahnen überhaupt aufhören. Die Privatbahnen wirtschaften billiger als die Staatsbahn. Das darf für uns aber kein Ansporn sein, entweder ist das Material nicht solid, oder die Arbeiter werden schlecht bezahlt. Es giebt eine Reihe von Privatvorortbahnen, die sehr gut rentieren und künftig noch besser rentieren werden. Es wird der Moment kommen, wo Staat oder Kommunen diese Bahnen erwerben müssen. Dann werden sie einen sehr hohen Preis zu zahlen haben. Es wäre sehr gut möglich, neue Bahnen mit Elektrizität zu betreiben. 1896 wurden darüber im Eisenbahnministerium Erörterungen gepflogen, und man kam zur Einsicht, der Betrieb sei nicht wirtschaftlich. Was in andern Staaten möglich ist, muß doch auch in Baden möglich sein. Es wird behauptet, wir verlangten die gänzliche Abschaffung des Dampfbetriebs. Das hat kein Mensch verlangt. Man kann aber neben Dampfbahnen auch elektrische Bahnen haben, wie sie zum Beispiel die Pfalzbahnen haben. Die Pfalzbahnen sind aber auch kaufmännisch geleitet, während dies bei den badischen Bahnen nicht der Fall ist. Die lassen auf Hauptstrecken elektrische Motorwagen fahren von Speyer nach Ludwigshafen, von Ludwigshafen nach Neustadt und nach Worms und umgekehrt. Ich habe noch nicht gehört, daß damit ein Unglück passiert wäre. Wenn dies System nicht rationell wäre, hätten es die pfälzischen Bahnen gewiß nicht eingeführt, sie haben ja an einer guten Rente ein großes Interesse, weil sie ihre Bahn in nächster Zeit an den bayerischen Staat verkaufen und einen recht hohen Preis erzielen wollen. In der Pfalz haben also die elektrischen Motorwagen zu Ruh und Frommen der Allgemeinheit Eingang gefunden. Ich hoffe, unsere Eisenbahnverwaltung wird auch einmal den Versuch machen. Zwischen Pforzheim und Karlsruhe könnte ein solcher Betrieb einmal versucht werden. Zu meinem Bedauern habe ich gehört, daß die Budgetkommission wünscht, es möge mit der elektrischen Beleuchtung langsamer vorgegangen werden. Wie ich durch die Ausführungen des Herrn Staatsministers vernommen habe, hat dieser Wunsch bei der Regierung bald Glauben gefunden. Darüber vergißt man aber die Betriebssicherheit der Bahn. Die Beleuchtung auf den Bahnhöfen muß doch möglichst hell sein. Denken Sie an stürmische oder neblige Nächte, da sind Petroleum- oder Gaslampen garnicht mehr sichtbar. Die Ansicht der Kommission trifft nicht das Richtige. Jetzt hat die Generaldirektion Grund zu sagen, wir folgen der Mehrheit des Hauses, wenn wir mit der Verwendung der Elektrizität nicht so schnell vorgehen. Wenn dann ein Unglück vorkommt, kann die Regierung die Verant-

wortung ablehnen, und sie fällt auf den Landtag. Ich lehne im Voraus die Verantwortung für meine Partei ab und bitte die Generaldirektion, die elektrische Beleuchtung immer weiter auszudehnen, wozüglich bis auf die kleinsten Stationen. Es ist mir dann bei meiner Fahrt nach Karlsruhe aufgefallen, daß auf der Strecke Mannheim-Friedrichsfeld der Damm niedriger gelegt wird. Vor 1 bis 2 Jahren ist von Mannheim nach Friedrichsfeld ein Kegel gelegt worden für eine elektrische Blockstation. Das hat große Kosten verursacht. Es ist auffällig, daß die Generaldirektion nicht schon vor 1 1/2 Jahren gewußt hat, daß der Damm wegen des neuen Rangierbahnhofes 1 1/2 Meter tiefer gelegt werden muß. Die Pläne waren doch damals schon ausgearbeitet; nun muß die Arbeit nochmals geleistet werden; welche Summen dadurch unnötiger Weis für Bausteingelasse in der Länge von etwa 9 Kilometer verausgabt werden, das überlasse ich dem hohen Hause zu berechnen.

Ich hätte dann noch eine Anfrage betreffend den Verkauf des Geländes im Reher Hasen. Wie mir mitgeteilt wurde, hat die Generaldirektion das dortige Gelände unter dem Selbstkostenpreis vergeben. Ich würde das um so mehr bedauern, weil den Kommunen etwas derartiges nie gestattet wird. Ich bitte die Regierung um Aufklärung, wie es bei diesem Verkauf gehalten wurde. Ich gebe meiner Freude Ausdruck, daß die Regierung sich den Rheinauhafen gesichert hat. Das dafür aufgewendete Geld wird sehr gut angelegt sein und reichlich Zinsen tragen.

Ich möchte nun auch bitten, daß die Vergabung von Druckerarbeiten nur an solche Unternehmer erfolgt, welche in der Tarifgemeinschaft stehen. Es wird mir mitgeteilt, daß die Druckerarbeiten für Offenburg an einen Buchbinder ausgegeben werden, der diese wieder an eine Druckerei abgibt, die vielleicht nicht in der Tarifgemeinschaft steht.

Auf Seite 23 § 14 ist eine Anforderung für die Erbauung von Arbeiter- und Beamtenwohnungen in Mannheim enthalten. Ich kann diese Anforderung begrüßen und nur bedauern, daß nicht mehr angefordert wurde. Die Wohnungen sind in Mannheim sehr teuer, und es entfallen von dem Verdienst oder dem Gehalt in der Regel 30 bis 33 Proz. auf die Wohnung, was zu hoch ist. Die Erbauung von Beamtenwohnhäusern würde auch die Forderungen nach Gehaltsaufbesserung nicht so dringlich erscheinen lassen und die Arbeiter zufriedener machen, da doch die ganze eventuelle Gehaltserhöhung in den Taschen der Hausbesitzer verschwindet.

Ich möchte nur noch einen Wunsch von Mannheim zur Sprache bringen, der die Verbreiterung des Uebergangs am Bahnhof in Neckarau betrifft. Dieser befindet sich direkt am Bahnhof und vermittelt für die Arbeiter, die jenseits des Bahnhofs in den Fabriken arbeiten, den Weg in ihre Wohnung. Zwischen 12 und 1 Uhr mittags verkehren sehr viel Züge, und es genügt der Uebergang nicht, um den großen Verkehr zu bewältigen. Der Uebergang ist viel zu schmal, und ich möchte die Regierung bitten, zu erwägen, ob sie vielleicht einen zweiten Steg baut oder den bestehenden Uebergang erweitert. Ich kann nur konstatieren, daß im Winter am Abend die Sittlichkeit dort auch nicht gut funktionierte (Stürmische Heiterkeit), weil die Leute bei dem gewaltigen Andrang nicht vor und rückwärts können.

Abg. Dr. Schneider: Die Bahnverhältnisse in Rahr und Dinglingen erheischen, wie die Großh. Regierung anerkennt, aus den verschiedensten Gründen eine umfassende Aenderung. Dadurch erwächst der Großh. Re-



gierung die dankbare und schöne Aufgabe, das Unrecht wieder gutzumachen, das anfangs der 40er Jahre gegen die Stadt Lahr dadurch verübt wurde, daß die Groß-Regierung sie von der unmittelbaren Teilnahme an der Hauptverkehrsader des Landes ausschloß. Die Verantwortung trifft ausschließlich und allein die damalige Regierung. Die Stadt Lahr hatte sich um einen unmittelbaren Anschluß an die Hauptlinie andauernd und auf das lebhafteste bemüht. Als Lahr 1803 an Baden kam, war es die erste Handels- und Industriestadt Badens, ohne jede Gunst der Lage war es aus bescheidenen Anfängen lediglich durch den Gewerbefleiß und die Thätigkeit seiner Bürger zu dieser Blüte herangewachsen.

Wegen seiner hervorragenden Bedeutung für das ganze Land erhielt die Stadt Lahr bei Einführung der Verfassung im Jahre 1818 das Recht, zwei Abgeordnete in die Zweite Badische Kammer zu senden.

Zur Zeit der Erbauung der Hauptbahn, in den Jahren 1838/44, stand Lahr in kommerzieller Beziehung keiner andern Stadt Badens, industriell nur Forzheim nach; Lahr zahlte nach Forzheim und Mannheim die meisten direkten und indirekten Steuern.

Wenn Lahr gleichwohl im Jahre 1838 keinen unmittelbaren Anschluß an die Hauptbahn erlangte, so geschah dies deshalb, weil die damalige Regierung dem öffentlichen Interesse des großen durchgehenden Verkehrs ein ausschlaggebendes Gewicht auf Kosten auch der weitgehendsten lokalen Interessen beilegte. Die kürzeste und wohlfeilste Linie zwischen Mannheim und Basel war das Ideal der damaligen Regierung, und die Städte, welche nicht an dieser wohlfeilsten geraden Linie lagen und unmittelbaren Anschluß an dieselbe erstrebten, wie Heidelberg, Raftatt, Offenburg, Freiburg und andere, hatten sich ihren Platz an derselben mühsam erkämpfen müssen. In diesem Sinne bekämpfte auch die damalige Regierung den Kommissionsantrag der Zweiten Kammer: „Von Mannheim über Heidelberg, Karlsruhe, Raftatt, Offenburg und Freiburg bis zur Schweizergrenze wird eine Eisenbahn gebaut“, indem die Regierung bezüglich aller Orte zwischen Mannheim und der Schweizergrenze zuerst ganz freie Hand haben wollte und schließlich die vage Fassung vorschlug, daß die Bahn so nahe als möglich an die Orte Heidelberg, Karlsruhe, Raftatt, Offenburg, Lahr und Freiburg gebaut werden solle. Bezüglich Lahrs meinte aber die Regierung damit tatsächlich nur Dinglingen, und es nahm schließlich die Kammer unter die Orte, über welche die Bahn geführt werden sollte, auch Dinglingen auf. Welche Auffassung in dieser ersten Zeit bezüglich des Zweckes der Bahn und der Linienführung in den maßgebenden Kreisen herrschte, hat der Abg. Bader in der Sitzung vom 31. August 1843 anlässlich des Antrags Baum über den unmittelbaren Anschluß Lahrs an die Hauptbahn kundgegeben, indem er ausführte: „Grund scheint mir übrigens vorhanden zu sein, die Bitte zu stellen, daß die Regierung nochmals in Erwägung ziehen möge, ob und auf welche Weise die Stadt Lahr berührt werden könne. Ich erinnere mich nämlich wohl, daß die Frage schon bei den früheren Verhandlungen in der Kommission in Anregung kam, daß man damals aber technische Hindernisse fand, die Bahn nach Lahr zu führen, und man endlich auf den Ausweg gekommen ist, die Linie nach Dinglingen zu führen, das heißt, sie der Stadt Lahr so nahe als möglich zu bringen. Dieser Vorschlag wurde auch damals von der Kammer angenommen. Ich gestehe aber, daß man jetzt von anderen Rücksichten und anderen Grundfakten ausgeht als damals. Früher glaubte man den Forderungen des sogenannten großen Verkehrs die meisten Rücksichten schenken zu müssen, während man

jetzt seine Blicke auf den kleinen Verkehr richtet, und so viel Orte als möglich zu berühren sucht, weil man die Ueberzeugung erhielt, daß die Eisenbahnen die meiste Frequenz von dem kleinen Verkehr erhalten. In dieser Hinsicht wird man jetzt oft ein Hindernis, durch das man sich früher abschrecken ließ, wenngleich bedeutender Geldaufwand dazu erfordert wird, beseitigen, wenn man seinen Zweck erreicht. Wenn, wie der Abg. Baum auseinander gesetzt hat, die Eisenbahn mit einem Mehraufwand von 100 000 bis 150 000 fl. und mit einem Zeitverlust von 4 Minuten über Lahr geführt werden kann, so stimme ich unbedingt für diese Richtung.“

Infolge der energischen Vorstellungen der Stadt Lahr bei der Regierung und auf Antrag ihres Abg. Baum beschloß die Zweite Badische Kammer am 31. August 1843 einstimmig, die Regierung zu bitten, in näherer Erwägung zu ziehen, ob die Eisenbahn nach Lahr geführt werden könne. Auf eine von der Stadt Lahr eingereichte Petition beschloß sodann die Zweite Badische Kammer in der Sitzung vom 24. Juli 1844 auf Antrag der Kommission, eine Adresse an den Großherzog mit der Bitte zu richten, dem Zuge eine Richtung zu geben, wodurch die Hauptbahn der Stadt Lahr tunlichst nahe gerückt werde, so zwar, daß der nach Dinglingen bestimmte Bahnhof in die Nähe von Lahr an eine näher bezeichnete Stelle zu stehen komme, etwa an die Stelle, wo jetzt der Bahnhof nach dem der Stadt Lahr von der Regierung vorgelegten Projekt II kommen soll. Dadurch wäre ein gemeinsamer Bahnhof in die Mitte zwischen Dinglingen und Lahr und letztere Stadt an die Hauptbahn gekommen. Das war es, was Lahr not tat, was die Stadt auch heute noch in der gleichen Weise erstrebt und was sie für alle Zeiten erstreben wird, falls sie auch dieses Mal wider Erwarten ihr Recht nicht finden sollte. Es war ein Vorschlag von Männern, die im praktischen Leben standen, die wußten, was zur Existenz und zur Blüte einer Handels- und Industriestadt gehört, die sich bemüht waren, daß die Bahnen in erster Reihe der badischen Städte und des badischen Verkehrs wegen geschaffen werden, und welche sich nicht den Blick durch sogenannte technische Bedenken trüben ließen. Diese Männer sagten sich, daß es sich nicht darum handeln könne, auf Kosten einer blühenden Stadt in bequemer Weise eine gerade Eisenbahnlinie zu schaffen, um auf derselben — wie sich ein Redner ausdrückte —, als Fuhrmann für das Ausland den Verkehr durch das Land zu jagen; sie waren sich klar darüber, daß es eben darauf ankam, die minder gerade Linie zu nehmen, wenn die gerade auf Kosten einer blühenden Stadt zu teuer erkauft werden müsse.

Die Regierung bekämpfte diesen Antrag, indem sie ausführte, die Bahnlänge werde etwa eine halbe Gehstunde unzuweckmäßig verlängert, der Mehraufwand betrage 150 000 Gulden, die Bahn würde die Hauptstraße auf der kurzen Strecke von einer viertel Stunde zweimal durchschneiden, der Bau der Bahn verzögere sich um einige Monate, und es ginge ein Betrag von 34 000 Gulden verloren, der bereits in die ursprüngliche Bahnlinie hineingesteckt worden sei. Die Regierung führte weiter aus, Lahr könne den Anschluß ja durch eine Seitenbahn erreichen, und es sei der erstrebte unmittelbare Anschluß an die Hauptbahn für Lahr deshalb ohne durchschlagenden Wert, weil der neue Bahnhof vom Mittelpunkt der Stadt immer noch so weit entfernt sei, daß ein Omnibusverkehr eingerichtet werden müsse. In der entschiedensten Weise wurden von fast allen Rednern diese irrigen Ansichten bekämpft; sie wiesen darauf hin, daß sich die gleichen Kurven auch anderwärts, so bei Durlach, fänden, daß auch da die Hauptstraße zweimal



in kurzer Zeit überschritten werden müsse; daß die Schwierigkeiten, der Umweg und die Kosten noch größer seien, um Freiburg unmittelbaren Anschluß zu schaffen, und daß die Regierung alles dies bei Freiburg nicht gescheut habe. Mit der größten Entschiedenheit und Bestimmtheit wurde von fast sämtlichen Rednern vorausgesetzt, daß es mit der Mitte Lahrs dahin sei, daß die Stadt unmöglich mit den Orten an der Hauptbahn konkurrieren können, wenn sie nicht unmittelbaren Anschluß erhalte, und daß auch eine Nebenbahn unmöglich Ersatz schaffen könne.

Die Kammer hat den Kommissionsantrag angenommen und beschlossen, den Antrag wegen seiner hohen Bedeutung in der Form einer Adresse an den Großherzog zu richten. Es war das schwerste Unglück, das Lahr je getroffen hat, daß diese Adresse ohne Erfolg geblieben ist.

Die Bürgerschaft von Lahr hat aber den Mut nicht verloren; sie hat mit Beharrlichkeit und Tüchtigkeit den schweren Kampf gegen ihre Konkurrenz aufgenommen, und sie hat vollbracht, was die höchste Anspannung aller Kräfte unter den obwaltenden Verhältnissen nur erreichen konnte. Da die Regierung die Seitenbahn Dinglingen—Lahr später nicht erbaute, obwohl sie ursprünglich den Bau in Aussicht gestellt hatte, hat die Lahrer Bürgerschaft selbst die Mittel zur Erbauung der Nebenbahn aufgebracht, ohne von der Regierung die geringste Unterstützung zu erlangen. Die Bürgerschaft hat diese Gesellschaft gegründet, nicht um Gewinn zu machen, sondern aus Liebe zur Heimatstadt und um ihre immer mehr bedrohten Existenzbedingungen zu kräftigen. Trotz Anspannung aller Kräfte aber ist Lahr von fast allen Städten an der Hauptbahn weit überflügelt und immer mehr zurückgedrängt worden. Sie, die ursprünglich erste Handels- und Industriestadt Baden, ist jetzt in der Entwicklung von Städten wie Heidelberg, Konstanz, Offenburg und zahlreichen anderen Orten überflügelt worden. Bei Errichtung der Bahn zählten Einwohner

	1849	1900
Mannheim	22057	141131
Karlsruhe	23217	97185
Freiburg	15298	61504
Porzheim	7951	43351
Heidelberg	13567	40121
Konstanz	6533	21445
Offenburg	4010	13664
Lahr	6764	13577
	darunter 1500 Mann Militär	
Durlach	4887	11374
Weirheim	5789	11167

Die Entwicklung hat sich genau so vollzogen, wie sie 1844 von kundigen Männern vorhergesehen wurde. Nachdem sich daher bei Aufrechterhaltung des jetzigen Zustandes immer mehr die Unmöglichkeit für Lahr herausgestellt hat, kommerziell und industriell mit den andern Städten des Landes auch nur einigermaßen gleichen Schritt zu halten, und die Besürchtung besteht, daß Lahr bei weiterem Kampf von dem Uebergewicht erdrückt wird, nachdem sich weiter die Unmöglichkeit ergeben hat, eine so unbedeutende Nebenbahn von nur 3,4 Kilometer rentabel im Privatbetrieb zu erhalten, da dieselbe seit Jahren keine oder fast keine Rente ergeben hat, nachdem auch die baulichen und Betriebsverhältnisse der beiden Bahnhöfe einer zeitgemäßen Aenderung dringend bedürfen, ist die Handelskammer und der Stadtrat von Lahr in dem Sinne bei der Großh. Regierung vorstellig geworden, eine Aenderung der bisherigen Bahnverhältnisse in dem Sinne herbeizuführen, daß die jetzige Seitenbahn vom Staate erworben, und die Hauptbahn in irgend einer Form an die Stadt herangeführt werde. Zu

einem Schreiben vom 9. November 1900 hat der Herr Staatsminister v. Brauer dem Herrn Handelskammerpräsidenten von Lahr mitgeteilt, daß die gründliche Lösung der Frage durch ein großartiges Projekt einer Bahnverlegung trotz der außerordentlich hohen Kosten, die es verursachen würde, doch im Interesse der bedeutenden und wichtigen Handelsstadt Lahr, wenn irgend möglich, durchgeführt werden solle, und daß sein eifriges Bestreben hierauf gerichtet sei.

Im Verfolg dieser Verhandlungen wurden der Stadt Lahr auf Ermächtigung des Herrn Staatsministers von der Generaldirektion drei in Betracht kommende Projekte vorgelegt. Das erste Projekt bezweckte die Schaffung eines gemeinsamen Bahnhofes für Lahr—Dinglingen durch Verlegung der jetzigen Linie in der Richtung gegen Lahr zu; der Personenbahnhof wäre dadurch um etwa 650 Meter vom jetzigen Bahnhof Dinglingen gegen Lahr hin verschoben worden. Das Projekt sieht einen besonderen Güterbahnhof vor, welcher gegenüber der Lage des jetzigen Lahrer Bahnhofes um 750 Meter nach Westen gegen Dinglingen hinausgeschoben werden würde.

Das zweite Projekt sieht ebenfalls die Schaffung eines gemeinsamen Bahnhofes für Lahr—Dinglingen sowie den Wegfall der Seitenbahn vor. Das künftige Aufnahmegebäude in Dinglingen 1100 Meter näher an die Stadt Lahr zu liegen und es käme die Anlage eines besonderen Güterbahnhofes in Wegfall.

Die Bahn verläßt in der Nähe des Friesenheimer Bahnhofes die jetzige Linie, durchschneidet den Schutterlindenberg und mündet bei Rippenheim wieder in die alte Linie ein. Die Bahnlinie würde dadurch nur um 520 Meter verlängert. Bezüglich dieses Projektes führte die schriftliche Erläuterung der Großh. Generaldirektion aus: „Bei der Bearbeitung des zweiten Entwurfs war bezüglich der Linienführung zunächst daran festzuhalten, daß diejenigen Steigungen und Krümmungen eingehalten werden, welche keine Einschränkung der größten zulässigen Belastung und Fahrgeschwindigkeit bedingen. Ferner war darauf Bedacht zu nehmen, daß der Betrag der verlorenen Steigung, die nach den örtlichen Verhältnissen nicht völlig zu vermeiden ist, — die jetzige Station Lahr liegt rund 7 Meter höher als die Station Dinglingen — wenigstens möglichst eingeschränkt wird. Endlich mußte für die Anlage des Bahnhofes selbst die erforderliche Länge in der Geraden und Horizontalen vorhanden sein.“ Diesen Bedingungen ist im Entwurf II im wesentlichen entsprochen.

Dieses Projekt deckt sich, wie erwähnt, hinsichtlich der Lage des Bahnhofes mit dem Projekt, welches die Zweite Badische Kammer im Jahre 1844 in Uebereinstimmung mit der Stadt Lahr erstrebt hat, und bezüglich dessen die Adresse an den Großherzog beschloffen wurde.

Das dritte Projekt will den jetzigen unleidigen und unhaltbaren Zustand der Nebenbahn verewigen. Es sieht lediglich den Umbau und Erweiterung der beiden gegenwärtigen Bahnhöfe in Lahr und Dinglingen und die Uebernahme der Nebenbahn auf den Staat vor. Durch dieses Projekt ist indessen auch eine Verlegung der Lahrer Straßenbahn und die Errichtung zweier kostspieliger und verkehrstörender Bahnüberführungen beim jetzigen Dinglinger Bahnhof erforderlich, so daß die Kosten für dieses Projekt auf 2½ Millionen berechnet wurden, in Wirklichkeit sind die Kosten erheblich höher und wegen Aufrechterhaltung des Seitenbahnbetriebes auf die Dauer ganz unberechenbar. Die Regierung berechnet den Mehraufwand für das Projekt II gegenüber dem Projekt III auf 3 Millionen, einen Betrag, der



nach der Ansicht sachverständiger Kreise zu hoch gegriffen ist. Während die Großh. Regierung nun aber die technische Ausführbarkeit des Projekts I und II durch eine kurze, im Verhältnis zu den Kosten anderer Bahnbauten und ihrer günstigen Folge für die Stadt keinesfalls kostspielige Verlegung der Hauptlinie zugibt, schlug sie gleichwohl der Stadt Lahr nur das Projekt III zur Ausführung vor. Die Großh. Generaldirektion führt in dieser Richtung in ihren Erläuterungen aus: „Kann nun der von Lahr erstrebte Durchgangsbahnhof nicht näher an die Stadt herangerückt werden, als es der Entwurf angibt, so bleibt noch die Frage zu beantworten, ob der mit dessen Ausführung verbundene Aufwand zu den gewonnenen Vorteilen im richtigen Verhältnisse steht. Uns scheint das nicht der Fall zu sein“. Es soll also wie vor 60 Jahren ein verhältnismäßig nicht sehr erheblicher Betrag maßgebend sein, um eine Stadt wie Lahr auch für die Zukunft von ihrer unentbehrlichen direkten Verbindung mit der Hauptverkehrsbahn auszuschließen und den überlebten Zustand der Nebenbahn von 3,5 Kilometer Länge künstlich aufrechtzuerhalten. Demgegenüber hat sich die Handelskammer in Lahr und die gesamte Bürgerschaft einmütig auf das entschiedenste dahin ausgesprochen, daß für das Lebensinteresse Lahrs lediglich das Projekt II in Betracht kommen könne.

Indem die Bürgerschaft Lahrs den vielfach geäußerten Wunsch eines noch näheren Anschlusses zurückstellte, hat der Bürgerausschuß in seiner Sitzung vom 6. Februar 1902 durch einstimmigen Beschluß seine Ueberzeugung dahin kundgegeben, daß

1. wenn die Großh. Regierung die großen wirtschaftlichen und Verkehrsinteressen der Stadt nachhaltig unterstützen und ihre stetige und gedeihliche Weiterentwicklung fördern will, sie dies zum mindesten nur durch die Ausführung des Projektes II, also durch die tüchtigste Vereinverlegung der Hauptbahn und die Erbauung eines gemeinsamen Bahnhofs ermöglichen kann;

2. da Lahr im Hinblick und Vergleich auf seine Bevölkerungsziffer, sein Steuerkapital und seine so vielseitige Industrie trotzdem die einzige Stadt im Großherzogtum ist, welche bisher eisenbahnseitig dem Lande keinerlei Kosten verursacht hat, jetzt der größere Aufwand für Projekt II vollständig gerechtfertigt ist.

Von dieser Auffassung, welche sich auf die einmütige Ueberzeugung aller Bürger, auf die langjährige Erfahrung aller Kaufleute und Fabrikanten stützt, wird sich die Lahrer Bürgerschaft nicht abbringen lassen; die Großh. Regierung möge doch einer so tüchtigen und bewährten Bürger- und Kaufmannschaft, wie der Lahrer, das Vertrauen entgegenbringen, daß sie wohl zu beurteilen in der Lage ist, was zum Gedeihen und zur Blüte für das Lebensinteresse ihrer Stadt erforderlich ist. Die Großh. Regierung legt doch in anderen Fällen Wert auf Ansicht hervorragender Lahrer Kaufleute und Industrieller; warum soll diesen Männern gerade in einer Frage die richtige Beurteilung fehlen, die sie gerade am besten beurteilen können, da sie dieselbe aus langjähriger Erfahrung kennen.

Wesentliche technische Bedenken können jetzt nicht mehr geltend gemacht werden. Der Herr Staatsminister hat einmal bei einer Unterredung, die ich als Führer einer Deputation anlässlich der Karlsruher Bahnhoffrage bei ihm hatte, das stolze Wort ausgesprochen: „Technische Hindernisse gibt es heute nicht mehr“. Bei der Fahrt von 60 Kilometer in der Stunde bedarf es bei einer Verlängerung der Linie von 520 Meter nur einer halben Minute, bei einer Fahrt von 100 Kilometer die Stunde kaum  $\frac{1}{2}$  Minute; das ist doch kein Zeitverlust, der irgends wie in Betracht kommen könnte. Auch der Betrag von 3 Millionen kann nicht ins Gewicht fallen gegenüber einer

Stadt, für welche die Regierung seit der Einführung der Bahnen nie einen Pfennig bezahlt hat. Ja noch mehr; dem Staate sind überhaupt seit 60 Jahren niemals durch einen Akt spezieller Fürsorge für Lahr irgend welche Kosten erwachsen.

Lahr steht in dieser Beziehung als Stadt einzig da. Auf der einen Seite keinerlei spezielle Fürsorge, ja Gefährdung seiner Interessen, auf der anderen Seite hat Lahr durch sein umfassendes Steuerkapital, das gegenwärtig 46 Millionen beträgt, im Laufe der Jahre außerordentliche Summen beigetragen, um anderen Gegenden Bahnen zu verschaffen und die Eisenbahnschuld zu verringern. Die Stadt Lahr darf aber umsomehr die Ausführung des Projektes II erwarten, als das Projekt III schon aus baulichen Gründen ohne die schwerste Gefährdung der ganzen Zukunft der Stadt gänzlich unausführbar ist: Ein Ausbau des gegenwärtigen Bahnhofs würde der Stadt bei der Enge des Tales das einzige Baugelände nehmen, welches sie noch besitzt und welches sie zu ihrer Entwicklung unbedingt bedarf. Der neue Bahnhof würde sich wie ein breiter Niegel zwischen das Gelände schieben, und die Erweiterung und den Ausbau der Stadt vereiteln. Das hat auch das Gutachten des Herrn Oberbaurats Baumeister in Uebereinstimmung mit der einmütigen Ansicht der Lahrer Bürgerschaft dargetan. Gält die Großh. Regierung auch hierin die einmütige Ueberzeugung der Bürgerschaft und das Gutachten nicht für schlüssig, so ist die Stadt Lahr bereit, die Frage jedem andern unparteiischen sachverständigen Kollegium zur Beurteilung vorzulegen. Dazu kommt, daß der erweiterte Bahnhof in so umbauten Gelände zu liegen käme, daß dessen künftige Erweiterung nur mit den allergrößten Schwierigkeiten und Kosten möglich wäre.

Als Abgeordneter der Stadt Lahr darf ich nicht verschweigen, daß in der Bürgerschaft wegen der unfreundlichen Behandlung der Stadt eine tiefgehende Mißstimmung besteht und daß der Glaube verbreitet ist, daß die geringe Fürsorge für die Interessen Lahrs dadurch verursacht sei, daß die Stadt stets unentwegt und loyal auf Seite der Regierung gestanden sei, die daher keinen besonderen Anlaß gehabt habe, die Stadt durch wohlwollende Behandlung zu gewinnen. Die Großh. Regierung möge endlich einmal die Gelegenheit ergreifen, eine Maßregel zugunsten der Stadt zu ergreifen, die eine wirkliche Förderung deren Interessen enthält und die erkennen läßt, daß der Regierung die Zukunft Lahrs am Herzen liegt.

Mit der Beibehaltung der überlebten Seitenbahn und dem Ausschluß Lahrs von der Hauptlinie wird die Regierung auf Jahrzehnte nur Unzufriedenheit und Erbitterung in die Lahrer Bevölkerung hineintragen, bis diese doch schließlich, wenn auch unter erheblich größeren Opfern für den Staat als heute den unmittelbaren Anschluß erreicht. Die Regierung vom Jahre 1844 kann als Entschuldigung für ihr Verhalten wenigstens anführen, daß es die erste Bahn war, die im Lande gebaut wurde, und daß ihr daher die Erfahrung und Voraussicht bezüglich der Entwicklung der Verhältnisse gefehlt habe. Der heutigen Regierung aber steht diese Entschuldigung nach der bisherigen Erfahrung nicht mehr zur Seite, da sie in der Lage ist, zu übersehen, wie die Stadt Lahr in ihrer Entwicklung seit ihrem Anschluß von der Hauptbahn im wesentlichen stagnierte, während die anderen Städte mit unmittelbarem Anschluß an die Bahn mächtig aufblühten. Wenn die Großh. Regierung aber gleichwohl aus untergeordneten technischen oder finanziellen Gründen die Stadt Lahr abermals in ihrer Entwicklung zurückdrängen würde, so würde sie eine schwere Verantwortung von der Geschichte übernehmen.



Ich habe aber die Zuberficht, daß die Groß-Regierung, der Stadt Lahr nicht neue Wunden schlagen, sondern die alten heilen wird, so hindernd ihr auch hiern die Techniker im Wege stehen mögen. Die Techniker aber möchte ich bitten, wie für das ganze Land, so auch für die Stadt Lahr das schöne Wort des Herrn Staatsministers gelten zu lassen: Technische Hindernisse gibt es heute nicht mehr.

Staatsminister Dr. v. Brauer: Herr Süßkind hat vorhin die Frage angeregt, ob es nicht besser wäre, die Kleinbahnen in eigener Regie zu bauen und zu betreiben. Wir haben diese Frage auf dem letzten Landtag erörtert; ich habe damals das gemischte System vertreten und darin die Zustimmung der Mehrheit des Hauses gefunden. Ich werde von Jahr zu Jahr in der Ueberzeugung bestärkt, daß wir den rechten Weg gegangen sind. So sicher es ist, daß der Staat im Besitz der Hauptlinien sein muß, um sie nach großen Gesichtspunkten verwalten zu können, so sicher ist es, daß wir bei den Seitenbahnen der Privatindustrie einen weiten Spielraum lassen dürfen. Wir sind auf diesem Wege billiger und rascher zum Ausbau unseres Nebenbahnnetzes gekommen, und sie haben ihre Aufgabe bis jetzt gut erfüllt. Herr Süßkind hat besonders die regierungsseitige Betonung größerer Billigkeit bemängelt; wenn der Bau billiger käme, so sei er eben schlechter, oder die Arbeiter würden geringer bezahlt. Dies ist zum Teil nicht ganz unrichtig. Die privaten Unternehmer können einfacher bauen als der Staat, und daß unsere Staatsbeamten und Arbeiter besser bezahlt werden und bessere Pensionsverhältnisse haben, kann nicht bezweifelt werden. Die Privatbahnen haben eben in dieser Beziehung dieselben Einrichtungen wie andere Industriellen auch. Diese sind aber an sich gar nicht so ungünstige. Erst gestern war ein Mitglied des Privateisenbahnbeamtenvereins bei mir und hat mir gesagt, daß bei uns in Baden die Privatbahnen in Bezahlung der Angestellten und sonstigen Einrichtungen immerhin ein gut Teil mehr leisten, als sonst in einem großen Teil von Deutschland geschieht. Die Badische Lokalbahngesellschaft und die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft wurden in dieser Hinsicht besonders erwähnt. Mit unserem gemischten System können wir also ganz zufrieden sein. Es stände noch weit schlechter mit unserer Eisenbahnrente, wenn wir die vielen kleinen und unrentablen Nebenbahnen unseres Landes auf unserem Etat hätten. Andere Staaten mit anderer Praxis sehen mehr und mehr ein, daß unser gemischtes System besser ist. Zum Erwerb der Vorortbahnen durch den Staat wird kein Bedürfnis sein. Die sind viel besser in den Händen der Gemeinden aufgehoben. Karlsruhe hat einen Teil der Vorortbahnen bereits gekauft, Mannheim steht auch im Begriff, sein Bahnnetz immer mehr auszubauen. Herr Süßkind hat den Akkumulatorenbetrieb in der Pfalz sehr gerühmt. Wir haben ihn auch schon lange bei uns, z. B. zwischen Karlsruhe und Graben und anderwärts. Wir werden die Versuche auch fortsetzen; sie sind aber bis jetzt ziemlich ungünstig ausgefallen. Der Betrieb hat den Nachteil, daß man bei großem Verkehrsandrang keine oder nur wenige Wagen anhängen kann. Ich bin selbst einmal mit dem zuständigen Ingenieur von hier nach Graben gefahren und habe mich am guten Bau des Wagens erfreut. Dann fragte ich aber den mich begleitenden Ingenieur: „Wie viel sparen wir nun eigentlich dabei?“ Der Herr Bau- rat antwortete: „Sparen? Das kostet uns sehr viel mehr als ein Lokomotivzug!“ Der Betrieb ist bis jetzt also teurer. Darum auch unsere Zurückhaltung. Wir sind keineswegs so kurzichtig, zu glauben, daß man jetzt schon

wissen könne, wie die Elektrizität sich noch entwickelt. Wir behalten diese Dinge im Auge, sind aber keine Phantasten, sondern sehen uns die Erfahrungen anderer Staaten an. Dies ist im Interesse des Geldbeutels besser. Auch darin muß ich Herrn Süßkind Recht geben, daß wir bezüglich der elektrischen Beleuchtung nicht so zurückhaltend sein dürfen, daß dadurch die Betriebssicherheit gefährdet wird. Wenn ich gesagt habe, daß wir einem langsameren Tempo zustimmen könnten, so meinte ich dies mit Rücksicht darauf, daß wir andere Beleuchtungsmittel gefunden haben, die sehr guten Ersatz bieten, wie für den äußeren Dienst das Spirituslicht, die Washingtonlampe und eine neue Gaslampe mit Inten-sivbrenner. Alle diese Lampen sind gerade so gut wie das elektrische Licht, nur unbequemer fürs Personal. In kleinen Stationen sind sie aber ein guter Ersatz für das elektrische Licht ohne Gefahr für den Betrieb. Das Nähere können Sie aus der Denkschrift ersehen, die Ihnen seinerzeit zugegangen ist.

Nun will ich noch Herrn Schneider auf die Frage des Neubaus des Lahrer Bahnhofes antworten. Ich werde viel kürzer reden können als er, und auch nüchterner. Es ist dieselbe Frage wie auf dem letzten Landtag, ob nämlich ein sogenanntes Projekt II zur Ausführung kommen soll, wie es die Lahrer wünschen, oder ein Projekt III, wie es unsere Generaldirektion allein für ausführbar erklärt, und auch die Landbevölkerung wünscht.

Es ist ganz richtig, daß die erste Anregung, den Lahrer Wünschen dadurch zu helfen, daß man die Hauptbahn mehr von Dinglingen nach Lahr zu schiebt und dadurch die Seitenbahn überflüssig macht, von mir selbst ausging. Ich habe eben damals — vor fünf Jahren — um den Interessen der Stadt Lahr entgegenzukommen, mit den Herren aus Lahr die Frage besprochen, ob es nicht für Lahr von Vorteil wäre, wenn wir die Hauptbahn mehr an die Stadt heranzögen. Dieser von mir zunächst ohne jede technische Prüfung hingeworfene Gedanke ist leider in Lahr auf sehr fruchtbaren Boden gefallen, und während ich es nur als eventuelle Möglichkeit hingestellt habe, daß der Plan vielleicht vom technischen Standpunkt aus ausführbar sei, haben die Herren in Lahr die Sache so aufgefaßt, als ob er ausgeführt werden müsse. Es ist dieses Projekt (jetzt Projekt II) zwar näher ausgearbeitet worden; es hat sich aber herausgestellt, daß es für Regierung und Eisenbahnverwaltung nicht annehmbar ist; denn es würde unsere Hauptlinie entschieden verschlechtern. Wir müßten dort Bogen einstellen von 1500 Meter, während man heute das Bestreben hat, solche allerdings noch häufig vorhandene Bögen möglichst zu vermeiden, weil sie bei weiterer Steigerung der Geschwindigkeit unseren Zügen gefährlich würden. Es würde ferner unsere Hauptlinie um 520 Meter länger werden, und es war uns eine besondere Freude, daß wir bei Verlegung des Karlsruher Bahnhofes um ungefähr diesen Betrag unsere Linie verkürzen konnten. Bei der scharfen Konkurrenz, die die Rheinlinien sich machen, ist es von großer Wichtigkeit, die Länge der Hauptlinie nicht zu erhöhen. Wichtiger ist folgendes: Würden wir das Projekt II durchführen, so bekämen wir einen Tunnel unmittelbar am Ausgang der Station. Wir würden also in die Linie Weinheim bis fast Basel, die ganz ohne Tunnel ist, künstlich und willkürlich einen großen Tunnel einsetzen, größer als der Springer Tunnel, den wir auch bei Tag beleuchten müßten. Außerdem müßten wir von Offenburg und von Freiburg an die Wagen der Schnellzüge ständig mit Licht versehen, und es würde der Betrieb ein recht gefährlicher werden, wie immer da, wo ein Tunnel unmittelbar vor die Station zu liegen



kommt. Das alles sind so eminente Nachteile, daß ich nicht glaube, daß ein Eisenbahnminister je sich wird entschließen können, ein solches Projekt zur Ausführung zu bringen. Nun wird man glauben, dieses so sehr viel schlechtere Projekt wird wenigstens billiger sein. Im Gegenteil! Es ist auch noch um mindestens 3 Millionen teurer, auch mit Einrechnung des Abzugs, den der Herr Abg. Schneider nicht berücksichtigt wähnt. Es mag ja sein, daß das Projekt II eine Kleinigkeit günstiger für Jahr gewesen wäre, obgleich sich darüber streiten läßt; und ich war ja auch ganz bereit, dazu die Hand zu bieten. Aber im Interesse unserer Hauptbahn ist es eben nicht ausführbar. Unter diesen Umständen kann ich mich nicht entschließen, von dem Projekt III abzugehen. Ich habe den Herren aus Jahr, die vor einem Jahre bei mir waren, die einzige Konzession gemacht, daß ich ihnen sagte, wenn sie so schwere Bedenken hätten, so wolle ich in das jetzige Baubudget noch keine Anforderung einstellen, damit wir uns noch zwei weitere Jahre die Sache gründlich überlegen könnten. Die Herren waren mit diesem Vorschlag sehr einverstanden. Es hat mich daher gewundert, daß der Herr Vertreter von Jahr heute die Sache zur Sprache gebracht und mich dadurch gezwungen hat, schon heute diese bestimmte Erklärung abzugeben. Ich halte trotzdem mein Versprechen, die Sache noch einmal zu überlegen, muß aber sagen, ich habe wenig Hoffnung, daß ich zu einem andern Ergebnis komme.

Baubirektor Wasmser: Ich muß noch auf einige Bemerkungen des Herrn Abg. Süßkind über die Vergabe unserer Arbeiten antworten. Er hat bemängelt, daß wir bei Submissionen immer an den Niederstbietenden vergeben. Das ist durchaus nicht zutreffend, denn es kommen Ausnahmisse vor, wo der Zuschlag dem Niederstbietenden nicht erteilt wird, wenn wir zur Ueberzeugung kommen, daß das Gebot so nieder ist, daß die Arbeit ohne Verlust nicht ausgeführt werden kann. Der Herr Abg. Süßkind meinte auch, wir sollen im Regie bauen. Das ist nicht nur bei der hessischen Ludwigsbahn, sondern auch bei unserer Staatsbahn vor 30 oder 40 Jahren, wie zuletzt bei dem Bau der Oberrheinbahn der Fall gewesen. Man ist aber bei uns wie überall davon abgegangen, weil der Regiebau für die Verwaltung unverhältnismäßig teurer ist. Er verlangt einen großen Beamtenapparat und ein Inventar von Gerätschaften, welches ein großes Kapital repräsentiert, das nicht ständig ausgenützt wäre und in Zeiten, wo wenig gebaut wird, brach liegen würde. Der Herr Abg. Süßkind hat auch gemeint, durch den Regiebau würde auch hauptsächlich erreicht werden, daß bei den Arbeiten mehr einheimische Arbeiter verwendet werden könnten, da die Unternehmer darauf ausgingen, möglichst ausländische Arbeiter anzustellen. Es ist dies in diesem Umfange nicht richtig. Im Regiebau wären wir auch gezwungen, auf fremde Arbeiter zu greifen, denn es besteht für den Eisenbahnbau in Deutschland in der Tat ein Mangel an Arbeitern. Wir sind sogar genötigt im Schwarzwald für die Unterhaltungsarbeiten Italiener zu nehmen, und es geschieht dies nicht nur aus Sparmaßregeln, denn die Italiener arbeiten dort tatsächlich teurer als die einheimischen Arbeiter.

Der Herr Abg. Süßkind hat auch gemeint, wir könnten Steindrücke in eigenem Betrieb einrichten. Das tun wir ja auch schon, soweit es angängig ist, zur Schottergewinnung. So ist z. B. auch in diesem Budget ein Posten für einen Steinbruch in Kirchzarten für diesen Zweck angefordert. Aber für unsere großen Eisenbahnbauten eignet sich der Regiebau nicht. Es wäre auch ein Fehler, wenn man sich für die Ausführung der Bauten nicht die Erfahrungen, die die großen Unternehmer bei Bauten in

anderen Ländern gemacht haben, seitens der Staatseisenbahnverwaltung durch die Vergabe an solche auf dem Wege der Wettbewerbsung zu Nutzen machen würde. Der Herr Abg. hat weiter hervorgehoben, daß dadurch, daß wir die Arbeiten an Unternehmer vergeben, wir nicht dafür Sorge tragen könnten, daß in schlimmen Zeiten die Arbeitslosen dabei Beschäftigung finden. Das trifft gerade für Mannheim nicht zu; als dort in den Wintern 1901 bis 1902 und 1902—1903 große Arbeitsnot war, haben wir den Unternehmern zur Bedingung gemacht, daß sie die von der Stadt als arbeitslos bezeichneten Arbeiter in erster Reihe beschäftigen. Daß wir für das Schotter schlagen durch die Arbeitslosen nur soviel bezahlen, als wie für den von der Maschine geschlagenen Schotter, ist nicht richtig, das Schlagen von Schotter durch die Arbeiter hat uns seiner Zeit bei der Arbeitsnot 1 1/2 M. pro Kubikmeter mehr gekostet, als wenn wir den Schotter durch Maschinen hätten schlagen lassen. Weiter hat der Herr Abg. Süßkind den Uebergang in Neckarau erwähnt, der für den großen Arbeiterverkehr nicht genügend breit sei. Nun besteht neben dem Uebergang noch ein Steg, der wohl damit gemeint ist, welcher aber nicht der Eisenbahn gehört, sondern im Besitz der in der Nähe gelegenen Gummiabrik ist. Wenn er nicht breit genug ist, so ist es zunächst Sache dieser Fabrik, ihn zu erweitern.

Der Herr Abg. Duffner hat getadelt, daß das Aufnahmegebäude in Eriberg zu klein sei und nicht genügend Raum habe. Nun muß man berücksichtigen, daß das Aufnahmegebäude auf einem aufgeworfenen Boden ruht und deshalb von vorneherein in mäßigen Abmessungen gehalten werden mußte. Dasselbe reicht aber für den gewöhnlichen Verkehr, besonders im Winter, aus. Für den größeren Verkehr im Sommer ist eine große Glashalle da, in der die Leute gut Unterkunft finden können. Ob eine Bahnsteighalle bzw. eine Schirmhalle errichtet werden kann, soll erwogen werden, jedenfalls ist ihre Erstellung nur in Verbindung mit größeren Gleisumbauten möglich.

Generaldirektor Geh. Oberregierungsrat Roth: Ich habe noch auf einige Anfragen des Herrn Abg. Süßkind Auskunft zu geben.

Zunächst ist dem Herrn Abgeordneten mitgeteilt worden, daß die Eisenbahnverwaltung Gelände im Kehlerhafen unter dem Selbstkostenpreis verkauft habe. Das ist nicht richtig. Wir haben den Selbstkostenpreis des Geländes genau ermittelt und verschiedene Preisätze gebildet, je nachdem es sich um Gelände an dem abgebohrten Ufer oder der Quaimauer handelte. Wir haben auch noch keine Schwierigkeit gehabt, das Gelände zu diesem Preis zu verwerten.

Herr Abg. Süßkind hat ferner sich darüber beschwert, daß Druckarbeiten in Offenburg nicht an Verbandsdruckereien vergeben worden seien. Nun ist allerdings auf einem früheren Landtage zugesichert worden, daß die staatlichen Drucksachen in dieser Weise vergeben werden sollten. Davon machen wir aber auch den weitesten Gebrauch. Fast der ganze Bedarf der Eisenbahnverwaltung wird durch hiesige Druckereien — sämtlich Verbandsdruckereien — gedeckt, weil eine große Anzahl von Drucksachen nur im ständigen Benehmen zwischen Druckerei und Verwaltung hergestellt werden kann, und weil für eine andere Anzahl von Drucksachen, namentlich Fahrpläne, besondere Einrichtungen nötig sind. Die Zahl der auswärts mit der Buchdruckerpresse hergestellten Drucksachen wird wohl sehr gering sein. Ich kann mir also auch nicht denken, welche größeren Druckarbeiten in Offenburg hätten vergeben werden können. Wir werden übrigens Anlaß nehmen, der Sache näher zu treten.



Der Herr Abgeordnete hat endlich noch die Fürsorge für die Arbeiterwohnungen uns warm ans Herz gelegt und bedauert, daß nicht größere Summen hierfür in dieses Budget eingestellt sind. Wir mußten indes auch hier die durch die Finanzlage gebotene Mäßigung einhalten. Ich habe aber schon bei Beratung des Eisenbahnbetriebsbudgets erklärt, daß die Wohnungsfürsorge nicht nur für die Beamten, sondern auch für die Arbeiter der Eisenbahnverwaltung den Gegenstand unausgesetzter Aufmerksamkeit für die Groß-Regierung bilden werde.

Die Beratung wird hier abgebrochen.

Schluß der Sitzung 1 Uhr nachmittags.

\* Karlsruhe, 7. Juni. 93. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Mittwoch den 8. Juni 1904, vormittags 9 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann Fortsetzung der Beratung des Berichts der Budget-Kommission über das Spezialbudget des Eisenbahnbauwes für 1904 und 1905 samt Nachtrag (Drucksache Nr. 10 a), sowie die damit zusammenhängenden Petitionen (Seite 29 ff., 33 ff., 37 ff., 43 ff., 46 ff. des Kommissionsberichts). Drucksache Nr. 18. Berichterstatter: Abg. Pfeifferle.