

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

256 (14.7.1904) Badischer Landtag. 125. öffentliche Sitzung der Zweiten  
Kammer



## Beilage zur „Karlsruher Zeitung“ № 256.

Karlsruhe, 14. Juli 1904.

### Badischer Landtag.

#### 125. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer am Dienstag, den 12. Juli 1904.

Am Regierungstisch: Direktor der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues Geh. Rat **Houssell** und die Geh. Oberregierungsräte **Straub** (Ministerium des Innern) und **Schulz** (Generaldirektion); später Minister des Innern Dr. **Schenkell**.

Präsident Dr. **Günner** eröffnet die Sitzung kurz nach 1/10 Uhr vormittags.

Neue Einläufe liegen nicht vor.

Das Haus tritt daher sofort in die Tagesordnung ein.

Zu Ziffer 1 der Tagesordnung: Beratung des Berichts der Budgetkommission, die Rheinregulierung zwischen Sondernheim und Straßburg betreffend, erhält zunächst das Wort der Berichterstatter

Abg. **Hergt**: Im Auftrage der Budgetkommission habe ich Ihnen zu berichten über den jetzigen Stand der Rheinregulierungsfrage. Wie Sie wissen, ist im letzten Landtag im außerordentlichen Etat der Wasser- und Straßenbauverwaltung seitens der Regierung eine Summe von 900 000 M. als erste Rate angefordert worden zur Ausführung der Regulierung des Rheins zwischen Sondernheim und Straßburg. Auf Grund der Darlegungen der Groß. Regierung und der eingehenden Erläuterungen der technischen Fragen an Hand der Pläne und Kostenvoranschläge haben wir uns davon überzeugt, daß die Regulierung auch im Interesse des badischen Landes, insbesondere des Mittel- und Oberlandes liegt, sowie daß aus allgemeinen volkswirtschaftlichen und auch aus nationalen Gründen, ferner aus Rücksicht auf die wirtschaftlichen Bedürfnisse von Elsaß-Lothringen das Unternehmen unsere Unterstützung verdient. Die Kammer hat sich jedoch damals nicht verhehlen können, daß andererseits die Rheinregulierung für den badischen Staat auch gewisse Nachteile bringen wird, in erster Linie, daß die Stadt Mannheim in der ersten Zeit in ihrem Umschlagsverkehr eine Einbuße erleiden und dadurch die badischen Staatseisenbahnen einen Teil der Einnahmen, die ihnen aus dem Transport der Güter von Mannheim nach Basel erwachsen, verlieren werden.

Man konnte sich jedoch damals nicht völlig auf den Standpunkt der Stadt Mannheim stellen, welche in ihrem Interesse die Rheinregulierung überhaupt zu verhindern wünschte, weil eine solche Verlegung des Schiffahrtspunktes von Mannheim nach Straßburg auf die Handelsverhältnisse Mannheims von schlimmstem Einfluß sein könnte. Die Zweite Kammer hat nicht annehmen können, daß dieser Einfluß ein so wesentlicher und tiefer sei, daß man deswegen dem Projekt gänzlich ablehnend gegenüber treten müsse. Die Zweite Kammer hat vielmehr die Rheinregulierung als ein Werk von höchster volkswirtschaftlicher Bedeutung anerkannt und ihm darum seine Zustimmung gegeben, aber im Hinblick auf die Nachteile, die für Mannheim und die badischen Eisenbahnen daraus erwachsen können, und im Hinblick auf die großen Vorteile, die unser Nachbarstaat Elsaß-Lothringen daraus zu erwarten hat, hat man sich veranlaßt gesehen, die Bewilligung des badischen Beitrags von der Erfüllung gewisser Voraussetzungen abhängig zu machen. Diese Voraussetzungen bezogen sich erstens auf die Höhe der Beitragsleistung des badischen Staates. Wir glaubten, den Beitrag Badens von 40 Prozent auf 30 Prozent herabsetzen zu sollen. Der gesamte Kostenanschlag belief sich auf 13 464 000 M. Der Anteil Badens hätte demnach mit 40 Prozent die Summe von 5 385 600 M. betragen, mit 30 Prozent würde sich derselbe auf 4 039 200 M. ermäßigen.

Weiterhin glaubte die Zweite Kammer, darauf hinwirken zu müssen, daß eine Regulierung der Eisenbahntarife zwischen Baden und Elsaß-Lothringen herbeigeführt würde, zu dem Zweck, daß die Einbußen, die für die badischen Eisenbahnen aus der Verbesserung des Schiffahrtsweges nach Straßburg erwachsen, weniger fühlbar werden, und daß der Stadt Mannheim auch künftighin der Wettbewerb mit Straßburg im Güterverkehr nach der Schweiz ermöglicht werde. Es sollten dadurch also die für Baden drohenden Nachteile in möglichstem Maße wieder ausgeglichen werden. Ferner glaubte man aber auch darauf dringen zu sollen, daß an den bestehenden Ostroiverhältnissen im Elsaß und namentlich in Straßburg, welche für die badische Industrie und insbesondere für die Entwicklung des Reuther Hafens von sehr nachteiligem Einfluß sind, eine Aenderung eintrete. Die Stadt Straßburg hat von der in § 5 des Reichsgesetzes vom 25. Juni 1873 für das Reichsland aufrecht erhal-



tenen Ausnahmestellung des Reichslandes bezüglich des Oktrois zu seinem Nutzen einen weitgehenden Gebrauch gemacht, und das Oktroi ist namentlich in Straßburg ein zugunsten der dort ansässigen Unternehmungen gewährter Schutz Zoll gegen die Einfuhr von Industrieerzeugnissen aus Baden geworden. Auch dieser Zustand sollte eine Aenderung erfahren. Alle diese Bedingungen, an welche unsere Beitragsleistung geknüpft wurden, sind im elsäß-lothringischen Landesauschuß naturgemäß sehr ungünstig aufgenommen worden. Es sind dort sehr unfreundliche Worte gefallen. Es wurde sogar der badischen Regierung, aber zu Unrecht, der Vorwurf der Unloyalität gemacht, als ob sie selbst die Zweite Kammer zur Aufstellung dieser Bedingungen veranlaßt hätte, während doch die Regierung ausdrücklich erklärt hat, sie wünsche nicht, daß die Bedingungen angenommen würden. Manche unfreundliche Worte sind auch über die Verhandlungen in diesem hohen Hause gebraucht worden. Ich glaube, daß wir, wie wir uns im letzten Landtag enthalten haben, in diesem Ton zu verfallen, auch heute davon Umgang nehmen sollen, diese Aeusserungen so zu beantworten, wie sie es eigentlich verdienten. Nur eines möchte ich hervorheben. Es ist nicht richtig, wie im elsäßischen Landesauschuß behauptet wurde, daß die badische Kammer das Zustandekommen des Werkes überhaupt habe verhindern wollen. Bei den Verhandlungen gefolgt ist und den Bericht der Kommission gelesen hat, der muß wissen, daß hier anerkannt wurde, daß die Schiffbarmachung des Oberrheins bis Straßburg von höchstem volkswirtschaftlichem Interesse ist und darum vom badischen Staat Förderung und Unterstützung verdient. Der einzige Vorbehalt Badens war eben der, daß die für Baden erwachsenden Nachteile nicht allzu groß sein dürfen. Dies ist vom Standpunkt der badischen Interessen aus durchaus gerechtfertigt, und enthält gegenüber dem Nachbarland absolut keine Ungerechtigkeit.

Nach diesen Verhandlungen im Landesauschuß hätte es scheinen können, als ob die Ausführung der Rheinregulierung nun aussichtslos sei, und es wurde ja nun im elsäßischen Landesauschuß das Projekt eines Rheinseitenkanals wieder von neuem aufgegriffen. Allerdings hat der Unterstaatssekretär für Elsaß-Lothringen damals im Landesauschuß erklärt, daß die Rheinregulierung für Elsaß-Lothringen nach wie vor eine Lebensfrage bleibe, und auch für Baden sei die Verbesserung der Wasserstraße bis Rehl von vitalem Interesse. Er hat gewünscht, man solle die Sache noch abwarten, und hat am Schluß seiner Rede die Hoffnung ausgesprochen, daß in der nächsten Session des Landesauschusses die wichtige Frage der Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse gelöst werde. Und glücklicherweise scheint im Interesse der volkswirtschaftlichen Entwicklung beider beteiligten Staaten diese Hoffnung sich zu erfüllen. Die Großh. Regierung hat nach Mitteilung des Beschlusses des letzten Landtages an die Regierung der Reichslande mit dieser weitere Verhandlungen gepflogen, und hat nun in einem Schreiben vom 30. Juni d. J. der Budgetkommission das Ergebnis dieser Verhandlungen mitgeteilt. Danach ist allerdings von Seiten der elsäßischen Regierung nicht etwa kurzweg die Ermäßigung des badischen Beitrags von 40 auf 30 Prozent zugestanden worden, es wurde im Gegenteil darauf hingewiesen, daß es kaum möglich sein werde, den in Aussicht gestellt, daß von sonstigen elsäßischen Beiträgen zu gewinnen. Allein die elsäßische Regierung hat in Aussicht gestellt, daß von sonstigen elsäßischen Interessenten ein erheblicher Beitrag in Höhe von etwa einer Million geleistet werden würde. Die von uns verlangte Ermäßigung des badischen Anteils um 10 Prozent hätte 1 360 000 M. betragen, es würde also eine Ermäßigung des badischen Beitrags nicht ganz in dem

verlangten Maße eintreten, die Budgetkommission glaubt aber, vorschlagen zu sollen, daß man wegen der bleibenden Restsumme von 360 000 M. es nicht auf weitere Verhandlungen und schließlich vielleicht auf das Scheitern der Sache ankommen lassen sollte. Es darf auch darauf hingewiesen werden, daß die Aufwendungen für die Ausführung der Rheinregulierung sich auf eine lange Reihe von Jahren verteilen, so daß das Budget jeweils nicht in erheblichem Maße belastet sein wird. Unter diesen Gesichtspunkten hat die Budgetkommission geglaubt, vorschlagen zu sollen, was den ersten Punkt der Voraussetzungen anbelangt, uns damit zufrieden zu geben, wenn mindestens noch 1 Million von Elsaß-Lothringen oder Interessenten daselbst übernommen wird.

Die zweite Voraussetzung, die wir an die Bewilligung der ersten Beitragsrate geknüpft haben, die Tarifbedingung, wurde von Elsaß-Lothringen für unerfüllbar erklärt. Man hat im letzten Landtag ein besonderes Gewicht auf diese Bedingung gelegt, weil die Verhandlungen, die zwischen der badischen und der reichsländischen Eisenbahnverwaltung über gewisse Aenderungen der Eisenbahntarife für die Umschlagshäfen am Oberrhein schon damals geführt wurden, nicht zu dem gewünschten Ziele führen wollten. Es war bekannt, daß die Konkurrenz der Reichseisenbahn für die badische Bahn und für den Güterumschlag in Mannheim drückend war, und daß, wenn einmal die Verschiebung des Schifffahrtsendpunktes von Mannheim nach Straßburg vollzogen sei, diese Konkurrenz noch größere Nachteile für die badischen Eisenbahnen bringen würde. Deshalb glaubten wir vor zwei Jahren, die Mitwirkung Badens bei der Rheinregulierung davon abhängig machen zu sollen, daß endlich eine den Interessen der badischen Bahn und der Handelsstadt Mannheim entsprechende Tarifvereinbarung zustande komme. Es wurde zwar damals schon von dem Vertreter der Großh. Eisenbahnverwaltung darauf aufmerksam gemacht, daß trotz der wachsenden Zunahme des Schifffahrtsverkehrs zwischen Mannheim und Straßburg doch der Umschlag in Mannheim sich vermindert habe, und man hat daraus den Schluß gezogen, daß auch bei einer noch stärkeren Entwicklung des Schifffahrtsverkehrs infolge der Transportverbilligung durch die Wasserfracht doch nach und nach für Mannheim wieder ein Ausgleich durch Vermehrung des Verkehrs eintreten werde. Nach den neuerlichen Erklärungen der Großh. Regierung hat sich diese Vermutung auch bestätigt. Der Schifffahrtsverkehr auf dem Oberrhein ist stetig gewachsen, und trotzdem ist der Umschlag in Mannheim wesentlich gestiegen in einer Weise, die hoffen läßt, daß diese Steigerung anhalten wird. Es liegen also zurzeit nicht mehr die gleichen Verhältnisse vor wie vor zwei Jahren, wir haben Erfahrungen gemacht, aus denen mit Zug und Recht gefolgert werden kann, daß die Befürchtungen, die bezüglich der Eisenbahneinnahmen und des Wasserumschlages in Mannheim gehegt wurden, zu weitgehend waren, und daß auch eine weitergehende Zunahme des Schifffahrtsverkehrs auf dem Oberrhein, an welcher übrigens neben Straßburg auch Karlsruhe und Rehl teilnehmen, den Handel in Mannheim nicht erschüttern wird. Unter diesen Umständen glaubt die Kommission, diese Voraussetzung bezüglich der Tarifregelung fallen lassen zu können.

Die dritte Voraussetzung der Beitragsleistung war darauf gerichtet, daß die Stadt Straßburg die Oktroiabgaben aufheben müsse, welche die badische Konkurrenz in bearbeiteten Waren zu verhindern bestimmt sind u. es den Industrieunternehmen unmöglich machen, sich in Rehl niederzulassen und von da aus ihre Erzeugnisse in Straßburg abzusetzen. Wenn man irgend in dieser Sache von einer nicht ganz loyalen Haltung sprechen kann, so trifft dieser Vorwurf die Benützung der dem Elsaß noch belassenen



Ausnahmestellung in bezug auf das Oktroi zu Ungunsten der badischen Konkurrenz. In Deutschland dürfen nach den Bestimmungen des Zollvereinsvertrags von den Gemeinden nur für Wein, Bier, Essig, Viktualien usw., nicht aber für Industrieerzeugnisse Abgaben erhoben werden. Elz-Lothr. hat bei Einführung der Reichsverfassung die Vergünstigung erhalten, bis auf weiteres solche Abgaben noch zu erheben, um ihm den Uebergang zu den neuen Verhältnissen zu erleichtern. Nachdem aber nun dieser Ausnahmestellung über 30 Jahre gedauert hat, darf man wohl verlangen, daß er endlich aufhört. Wenn auch nach der uns gewordenen Mitteilung die elz-Lothringische Regierung nicht kurz und bündig gesagt hat, daß diese Ausnahmestellungen fallen werden, so sind doch Maßnahmen in Aussicht gestellt, durch welche die Oktroitarife so gestaltet werden, daß sie nicht mehr den badischen Wettbewerb unmöglich machen können. Bezüglich des dritten Punktes dürfen wir also sagen, daß eine befriedigende Zusage seitens der elz-Lothringischen Regierung vorliegt, so daß wir mit Bestimmtheit die Erfüllung des auf das Oktroi bezüglichen Bedingung erwarten können.

In dem Ihnen vorliegenden gedruckten Bericht ist auf der letzten Seite der Antrag enthalten, welchen die Budgetkommission im Sinne meiner Darlegungen an das Hohe Haus stellt. Derselbe lautet:

An Stelle der Voraussetzungen, von deren Erfüllung nach dem Beschlusse der Zweiten Kammer vom 24. Juni 1902 die Bewilligung der ersten Rate für die Rheinregulierung zwischen Sondernheim und Straßburg mit 900 000 M. abhängig gemacht worden ist, wird beschlossen:

1. Die Großh. Regierung wolle noch vor Ratifikation der Vereinbarung über die Rheinregulierung durch weitere Verhandlungen mit der Regierung von Elz-Lothringen darauf hinwirken, daß der Anteil des Großherzogtums an den Gesamtkosten tunlichst auf dreißig Prozent herabgesetzt werde, wobei insbesondere die Uebernahme von zehn Prozent der Kosten oder einer diesem Betrage gleichkommenden oder sich annähernden Bauerschulden, mindestens in der Höhe von einer Million Mark, durch die an der Rheinregulierung beteiligten in Elz-Lothringen in Aussicht zu nehmen wäre;
2. Die Großh. Regierung wolle, soweit erforderlich im Wege der Verhandlung mit den Verwaltungen der beteiligten linksrheinischen Eisenbahnen, tunlichst darauf Bedacht nehmen, daß bei der Gestaltung der Eisenbahntarife von den beiderseitigen oberrheinischen Rheinhäfen nach der Schweiz die Frachtsätze in einer Weise gebildet werden, welche den beiderseitigen Bahnen im Zusammenhang mit der Wasserstraße die Möglichkeit des Wettbewerbs im Verkehre nach der Schweiz wahrt;
3. Die Großh. Regierung wolle darauf hinwirken, daß entsprechend der inzwischen seitens der Regierung von Elz-Lothringen gegebenen Zusage die in diesem Lande bestehenden Oktroi-bestimmungen so gefaßt und gehandhabt werden, daß sie nicht als ein Schutzzoll gegen die Einfuhr von bearbeiteten Erzeugnissen aus Baden wirken können.

Nun noch ein Wort über die Fassung der Resolution. Man hat daran ausgeföhrt, daß sie an manchen Stellen zu unbestimmt gefaßt sei. So heiße es in Ziffer 1, die Großh. Regierung möge darauf hinwirken, daß der Anteil Badens tunlichst auf 30 Prozent herabgesetzt werde. Ebenso werde in Ziffer 2 die Großh. Regierung

ersucht, tunlichst darauf Bedacht zu nehmen, und in Ziffer 3 darauf hinzuwirken, daß . . .

Die Budgetkommission hielt es für richtig, im gegenwärtigen Stadium der Angelegenheit gegenüber der elz-Lothringischen Regierung das größtmögliche Maß von Vertrauen und Loyalität zum Ausdruck zu bringen, und sie hat geglaubt, daß diese ihre Stellungnahme auch den Landesausföhren von Elz-Lothringen und die dortige Regierung zu entgegenkommender Haltung veranlassen und es der badischen Regierung ermöglichen werde, zu einem befriedigenden Ergebnis bei den weiteren Verhandlungen zu gelangen.

Im Anschluß an die Berichterstattung habe ich nur noch über die gestern eingekommenen zwei Petitionen zu berichten. Die erste stammt von den Handelskammern Lahr und Offenburg, Freiburg, Schopfheim und Billingen, und enthält in der Hauptsache das Ansuchen an die Zweite Kammer, sie möge durch ihre Beschlußfassung die Inangriffnahme der Oberrheinregulierung bis Straßburg ermöglichen. Die Petition verweist auf das große Interesse, das das badische Oberland und Mittelland an der Rheinregulierung habe. Dieses Interesse haben wir vor zwei Jahren anerkannt und anerkennen es auch heute wieder. Durch Annahme des Antrags der Budgetkommission wird dem Ansuchen der Petition entsprochen; die Kommission schlägt Ihnen deshalb vor, „diese Petition durch die heutige Beschlußfassung für erledigt zu erklären.“

Die zweite Petition ist von der Handelskammer Konstanz einkereicht. Sie spricht die Erwartung aus, „daß die badische Regierung mit der Genehmigung von Beiträgen und der Gewährung der Konzession für die Rheinregulierung von Kehl—Straßburg—Basel die Bedingung der gleichzeitigen oder zeitlichen bestimmt festgelegten Fortsetzung der Schiffbarmachung des Rheines bis Konstanz verknüpft.“

Sie geht dabei von der Erwägung aus, „daß eine Schiffbarmachung des Rheines nur bis Basel den wirtschaftlichen Ruin Oberbadens bedeutet und die Vorteile, welche die bisherigen badischen Verkehrszentren hatten, an die Schweiz verloren gehen. Nach ihrem Dafürhalten wird eine Erschließung der südlichen badischen Gebietsteile nur durch eine Schiffbarmachung des Rheines bis Konstanz gewährleistet.“

Die Petition sagt selbst zum Schluß, daß diese Stellungnahme als etwas verfröhrt scheinen könnte. Dieser Ansicht wird sich die Zweite Kammer wohl ohne weiteres anschließen. Es handelt sich für uns heute nur um die Regulierung des Oberrheins bis Straßburg. Daß die weitere Fortsetzung der Regelung auch bis Basel später einmal auf die Tagesordnung kommen wird, ist möglich, ich glaube aber nicht, daß wir diese Möglichkeit heute in den Bereich unserer Verhandlungen oder gar unserer Beschlußfassung zu ziehen haben werden. Für die Fortsetzung liegen ja noch keinerlei Pläne, keine Projekte und keine Mitteilungen der Großh. Regierung vor, es ist deshalb auch nicht möglich, darauf des Näheren einzugehen. Doch darf man wohl das eine sagen: die im Laufe dieses und des letzten Jahres gemachten Versuche, die Schifffahrt auf dem Oberrhein bis Basel fortzusetzen, sind so ausgefallen, daß man daran wohl einige Hoffnungen knüpfen darf. Auch sind in der letzten Zeit in der technischen Litteratur verschiedene Vorschläge gemacht worden und in die Öffentlichkeit gekommen, die diese Hoffnung unterstützen und die nach meiner Meinung und nach der Meinung vieler Techniker wohl Beachtung verdienen. Die Fortsetzung der Großschifffahrt auf dem Oberrhein bis Basel ist also zwar ein Zukunftsprojekt, allein die



öffentliche Meinung wird sich mit demselben immer lebhafter beschäftigen, und es ist zu wünschen, daß auch die Großh. Regierung ihr Augenmerk auf die Angelegenheit richten, in eine Untersuchung derselben eintreten und seinerzeit das Ergebnis in die Öffentlichkeit gelangen lassen möge. Das ist wünschenswert, namentlich auch deshalb, weil, wenn das Ergebnis ein negatives sein sollte, die daran interessierten Landesteile nicht länger in vergeblicher Hoffnung und Aufregung gehalten werden, wenn aber das Ergebnis günstig sein sollte, eine kräftige Förderung des Projekts seitens der Großh. Regierung zu hoffen wäre. In welcher Weise etwa das Projekt zur Ausführung gelangen könnte, ist in einer Broschüre des Ingenieurs Gelpke von Basel auseinandergesetzt, die nicht mit unbestimmten Redewendungen operiert, sondern an Hand eines anscheinend zuverlässigen Zahlenmaterials zeigt, daß die Benutzung des Bodensees als Stauwehr für die Erhöhung der Rheinwasserstände zurzeit des Niederrwassers dazu dienen könne, die jährliche Schiffahrtsdauer auf dem Rhein um so viel zu verlängern, als man jetzt sie durch die Oberrheinregulierung bis Straßburg zu verlängern hofft, das heißt auf etwa 10 Monate. Wenn die in der Broschüre entwickelten Ideen sich weitere Geltung und Anerkennung verschaffen sollten, dann würde auch die Regulierung des Oberrheins für Mannheim ein anderes Aussehen gewinnen. Denn dann würde es sich nicht mehr darum handeln, daß der Endpunkt der Schiffahrt von Mannheim nach Straßburg oder nach Basel verlegt, sondern darum, daß der ganze Rheinstrom so weit er an unserer Grenze fließt, schiffbar gemacht wird. Die Rivalität zwischen Straßburg und Mannheim würde dann in Wegfall kommen. Wir hätten freilich keinen Anlaß, dem Projekt der Großschiffahrt bis Basel unsere Unterstützung zu gewähren, wenn die Hauptvorteile davon der Schweiz zufallen.

Wie aber bei der Fortsetzung der Schiffahrt von Mannheim nach Straßburg nicht allein die elsässischen Städte, sondern auch die badischen Häfen von Karlsruhe und Kehl interessiert sind, so würden auch bei der Frage der Schiffbarmachung des Oberrheins zwischen Straßburg und Basel wiederum auch badische Orte in Betracht kommen. Es würde sich da vor allem um Freiburg handeln, welches jedenfalls die Möglichkeit des Anschlusses an die Wasserstraße freudig begrüßen würde und sicherlich auch dem Unternehmen werktätige Unterstützung zu Teil werden ließe. Auch würde das ganze badische Oberland davon Nutzen ziehen. Die Stromverhältnisse zwischen Straßburg und Basel sollen ja für eine Regulierung nicht gerade ungünstig sein, es wird sogar behauptet, die Bedingungen für die technische Durchführung eines solchen Projekts lägen dort eher günstiger als auf der Strecke unterhalb Straßburg, wenn man von den zu tief liegenden Brücken bei Kehl absieht. Erheblich größere Bedeutung für Baden, für das badische Oberland, das obere Rheinthale, und insbesondere für die Stadt Konstanz gewinnt aber das Projekt, wenn man die Möglichkeit ins Auge faßt, die Schiffbarmachung des Rheines fortzusetzen bis zum Bodensee. Auch diese Idee darf wohl nicht ohne weiteres als Utopie bezeichnet werden. Allerdings sind hier viel größere Schwierigkeiten zu überwinden als unterhalb Basel, allein sie sind nicht unüberwindlich. Auch die Kosten wären nicht unerschwinglich, nach der Schätzung des Ingenieurs Gelpke würden sich dieselben kaum höher belaufen, als die für den Rhein-Seitenkanal in Elsass-Lothringen.

Mit der Frage der Schiffbarmachung des Oberrheins hängt nun auch die Frage der Vergebung der Wasserkräfte zusammen, die Petition der Handelskammer Konstanz nimmt deswegen auch zugleich auf diese Frage Be-

zug. Ihre Budgetkommission konnte jedoch nur bezüglich desjenigen Teiles der Petition Stellung nehmen, welcher sich auf die Rheinregulierung bezieht, über das, was sich auf die Benützung der Wasserkräfte des Oberrheins und über deren Vergebung an Privatunternehmer bezieht, hat dagegen die Budgetkommission Beschlüsse nicht fassen können, sie mußte vielmehr die Entscheidung über die bezüglichen Anregungen der Handelskammer Konstanz der für jene Frage eingesetzten besonderen Kommission überlassen. Die Budgetkommission stellt daher den Antrag:

„Die Petition, soweit sie sich auf die Regulierung des Oberrheins zwischen Straßburg und Sondernheim bezieht, durch den heutigen Beschluß in gleicher Sache für erledigt zu erklären, soweit sie sich dagegen auf die Benützung der Wasserkräfte des Oberrheins bezieht, der hierfür gebildeten Sonderkommission zur weiteren Behandlung zu überweisen.“

Ich bitte, die Anträge der Kommission möglichst einmütig anzunehmen.

Die allgemeine Beratung wird eröffnet.

Abg. Lehmann: Als vor 2 Jahren die Regierung die erste Rate von 900000 Mk. für die Ausführung der Rheinregulierung anforderte, da hat die Zweite Kammer nach wohlweislicher Ueberlegung und Erwägung an die Bewilligung drei Bedingungen geknüpft. Der Abg. Heimburger hat damals ausdrücklich darauf hingewiesen, daß, wenn mit jenen Bedingungen keine Vereinbarung zwischen Baden und Elsass-Lothringen zustande käme, die Bewilligung damit hinfällig würde. Und der Herr Minister Dr. Schenkel hat diesen Standpunkt damals ausdrücklich anerkannt. Heute nun tritt die Regierung an uns mit dem Antrag heran, ihr jene Bedingungen zu erlassen, weil mit ihnen zu einem Abkommen nicht gelangt werden könne. Ich stehe auf dem Standpunkt, daß der Landtag von jenen damals so wohl erwogenen Beschlüssen nicht ohne weiteres abgehen sollte. Es ist hier eingehend zu prüfen, was dem Lande dient, und darnach die Entscheidung zu treffen, nicht aber deswegen für die Regierungsforderung einzutreten, weil dieselbe von oben herab gewünscht wird oder weil jemand an der Rheinregulierung einen Lieblingsgebanten gefunden hat. Nur wenn sich bei der Prüfung ergibt, daß die Vorteile die Nachteile übersteigen, kann dem Projekt zugestimmt werden.

Die Budgetkommission sagt in ihrer Mehrheit, heute sei die Lage anders, die Nachteile würden nicht so groß sein, wie man es vor 2 Jahren angenommen habe. Auch würden die Kosten des Unternehmens keine so hohe sein. Ich möchte hier nur darauf hinweisen, daß die Techniker in der Frage selbst noch nicht so einig sind. Die technischen Schwierigkeiten sind sicher nicht so gering, wie der Berichterstatter annimmt. Ich zweifle nicht, daß es den Technikern gelingen wird, die Regulierung bis Basel durchzuführen. Aber wir haben doch oft schon die Erfahrung machen müssen, daß die Techniker, um ein Projekt nicht scheitern zu sehen, die Kosten viel zu gering anschlagen. Dazu kommt, daß sich bei der Ausführung der Arbeiten oft noch unvorhergesehene erhebliche Schwierigkeiten herausstellen, die die Kosten erheblich steigern, so daß der Voranschlag weit überschritten wird. Schon diese Erwägung sollte uns dazu führen, über den Satz von 30 Proz. badischer Beitragsleistung nicht hinauszugehen. Ich bitte die Kammer dringend, auf dieser Bedingung zu beharren, und bin auch überzeugt, daß die Reichslande auf diese Bedingung eingehen werden, denn sie ziehen ja den Hauptvorteil. Ich glaube, daß die badische Regierung, als sie den Beitragsatz auf 25 Proz. normierte, vollständig auf dem richtigen Wege



sich befand, und ich muß doch annehmen, daß sie diesen Satz damals für angemessen hielt und nicht etwa bei der Aufstellung desselben schon die Absicht hatte, vielleicht später bei den gegenseitigen Verhandlungen hinauf zu gehen. Ich muß wenigstens annehmen, daß bei Verhandlungen zwischen Staaten die Usancen des soliden Geschäftsverkehrs und nicht etwa die Gebräuche wie beim Pferdehandel beliebt werden.

Die Beseitigung des Oktrois ist die einzige Bedingung, die erfüllt werden soll. Es bestimmt der neue Zolltarif, daß bis zum Jahre 1910 den Städten die Möglichkeit, Oktroi zu erheben, genommen werde. Aber wir sind doch nicht sicher, daß dieses Gesetz auch nicht einmal wieder geändert wird. Selbst der Herr Abg. Wildens hat ja den Wunsch ausgedrückt, daß jene Bestimmung des neuen Zolltarifs fallen möge, da die Städte auf diese Einnahmen nicht verzichten könnten. Wenn es nun tatsächlich einmal dazu kommen würde, daß jene Bestimmung wieder beseitigt würde, so wären wir wieder im Nachteil, und es ist darum in den Vertrag die ausdrückliche Bedingung aufzunehmen, daß das Oktroi in Straßburg beseitigt wird und beseitigt bleibt. Aber wir müssen vollständige Sicherheit haben, daß wir nicht diejenigen sind, die über das Ohr gehauen werden. Die Kommission sucht sich mit der Behauptung zu salivieren, daß die badische Staatseisenbahn doch nicht einen so großen Ausfall haben würde. Ich meine, man sollte es sich zweimal überlegen, daß wir erhebliche Geldmittel ausgeben, um uns selbst Konkurrenz zu machen. Jedenfalls hätten wir ein Mittel in der Hand, um die reichsländische Regierung zu zwingen, daß sie uns nicht fortwährend unlautere Konkurrenz macht. Nun sagt die reichsländische Regierung, unsere Eisenbahnen gehen uns nichts an, sie unterstehen der Reichseisenbahnverwaltung, die mit dem preussischen Eisenbahnministerium zusammenfällt. Das wußte man aber in der Kammer und bei der Regierung auch vor zwei Jahren schon, und man hätte damals schon voraussehen können, daß sich die reichsländische Regierung hinter das preussische Eisenbahnministerium verstecken würde. Solange die elsass-lothringische Regierung es ohne Rheinregulierung auszuhalten kann, halten wir es auch aus, denn die Rheinregulierung liegt in erster Reihe im Interesse von Elsaß und dann erst in dem von Baden. Und wenn Elsaß-Lothringen die Regulierung will, da müßte es wissen, daß es soviel Einfluß in Berlin hat, um das Projekt durchzusetzen, und wenn man bedenkt, was die Ursache für Baden ist, sofort klein beizugeben, dann kommt neben den erwähnten Gesichtspunkten auch etwas hinzu, was nicht näher ausgesprochen werden kann, ich will nur darauf hinweisen, daß Straßburg das Schicksal von Berlin ist.

Man hat gesagt, wenn wir uns nicht darauf einlassen, so würden die Elsaß-Lothringer einen Rheinkanal bauen. Es ist im Mannheimer Bürgerausschuß gesagt worden, daß diese Drohung nichts anderes ist als eine Pression auf die badische Regierung. Ich möchte noch auf eines hinweisen, daß die elsass-lothringische Regierung garnicht das Recht hat, das Wasser zur Speisung des Kanals aus dem Rhein zu entnehmen. Es steht das allerdings nicht in der Rheinschiffahrtsakte, wie das fälschlicher Weise in einer Zeitung behauptet wurde, aber es ist internationales Abkommen, daß sie das Wasser nur mit Genehmigung Badens aus dem Rhein nehmen kann; da sie vorher der Genehmigung der badischen Regierung bedarf, so wird sie jedenfalls nicht eher bauen, bevor sie die Genehmigung hat. Wenn aber Elsaß-Lothringen den Kanal aus der Ill speisen würde, vorausgesetzt, daß das möglich ist, so entsteht doch die Frage: Wer wird auf dem Kanal fahren, wo die Schiffe auf dem Rhein nicht das Durchschleusen und Abgaben zu

zahlen nötig haben? Also das wissen die Elsaß-Lothringer wohl, daß der Rheinkanal nicht gebaut werden kann, denn der natürliche Konkurrent ist der Rhein. Daß unsere Eisenbahneinnahmen benachteiligt würden, darum kommt man nicht herum. Man sagt zwar, es werde eine erhebliche Zunahme im Verkehr stattfinden. (Abg. Hergt: Ist schon!) Um das sagen zu können, müssen erst eine Reihe von Jahren verstrichen sein. Mannheims hat zwar zurzeit eine erhebliche Zunahme im Hafenvverkehr, das liegt aber in den wirtschaftlichen Verhältnissen, und wir haben schon rückläufige Bewegungen gehabt. Wie außerordentlich wichtig die Eisenbahnfracht Mannheims ist, geht daraus hervor, daß der Mannheimer Frachtverkehr ein Viertel des gesamten badischen ausmacht. Ich gebe das nicht im Interesse Mannheims sondern des badischen Landes zu bedenken, daß von diesem ein Viertel dann ein erheblicher Teil zu Wasser verfrachtet würde. Ich glaube aber nachgewiesen zu haben, daß es der elsass-lothringischen Regierung wohl möglich ist, die Bedingungen zu erfüllen, wenn sie in Berlin die nötigen Schritte tut.

Bezüglich der Verkehrssteigerung möchte ich noch darauf hinweisen, daß der Verkehr zum größten Teil in Steinkohlen besteht. Diese würden dann zu Wasser verfrachtet werden, und es würde auch in Bezug auf das Getreide ein Rückgang im Verkehr stattfinden, denn die Agrarier behaupten ja, daß wir unser Getreide nachher selber bauen, namentlich mit Rücksicht auf den kommenden Zolltarif. Es ist dann gesagt worden, es würden dann erheblich mehr Kohlen aus dem Ruhrgebiet eingeführt werden, und die belgische Kohle, die über den Rhein-Marnekanal an den Oberrhein gelangt, würde durch die Ruhrkohle verdrängt werden. Das wäre ja zweifellos im Interesse des Ruhrkohlengebiets, aber ich bezweifle, daß diese Verkehrsverschiebung eintritt, denn einmal macht bei der Kohle der längere Wasserweg wenig aus und außerdem hat das Ruhrkohlengebiet nicht den direkten Anschluß an den Rhein, insbesondere so lange nicht der schon lange geplante Dortmund-Rheinkanal gebaut ist. Auf der anderen Seite muß man doch auch die drohenden Rheinschiffahrtsabgaben in die Rechnung einstellen. Da möchte ich noch darauf hinweisen, daß wir bisher mit den Verhandlungen mit anderen Staaten keine glückliche Hand gehabt haben, und wir haben daher die Befürchtung, daß wir auch diesmal übers Ohr gehauen werden. Deshalb sollte man die Regierung nicht von diesen Bedingungen befreien. Ich erinnere in dieser Beziehung nur an die Verhandlungen über den Oberrheinkanal, wo nur eine Stimme in diesem Hause war, daß Baden dabei zu kurz gekommen sei.

Das eine steht fest, daß es dem Ministerium des Innern an routinierten Geschäftsleuten fehlt. Wenn wir der Großh. Regierung freie Hand lassen, so wird sie in allem, was Elsaß-Lothringen verlangt, nachgeben. Die vorgeschlagene Resolution besagt garnichts. Wir geben damit der Regierung nach jeder Richtung völlig freie Hand. Es wird gesagt, man erwarte, daß sie die badischen Interessen wahren werde. Ich habe zu der Großh. Regierung das Vertrauen, daß sich das von selbst versteht. Das ist selbstverständlich, soweit es möglich ist, und soweit die Fähigkeiten reichen. Der Herr Minister hat nun die Erscheinung, daß wir uns so plötzlich, in der letzten Woche, mit der Oberrheinregulierung zu beschäftigen haben, damit begründet, das sei keine Ueberumpelung, es sei nicht anders möglich gewesen, die Verhandlungen schwebten noch, man hätte keine Grundlagen gehabt. Aus diesen Umständen konnte sehr wohl der Gedanke entstehen, als ob es sich doch um eine Ueberumpelung handelte. In Mannheim ist man tatsächlich auch heute noch der Meinung. Dies um so mehr, als



man es vor zwei Jahren ebenso gemacht hat. Man hat damals die Pläne überall ausgelegt, nur in Mannheim nicht. Die Stadt Mannheim wird ja über den schweren Schlag hinwegkommen. Ich weiß, daß, wenn wir auch mit Engelszungen redeten, die Resolution doch angenommen wird. Man solle uns aber nicht sagen, wir hätten nicht rechtzeitig unsere warnende Stimme erhoben gegen die Behandlung der Stadt Mannheim. In erster Linie ist ja unsere badische Eisenbahn bedroht. Nun hat der Herr Vertreter der Eisenbahnverwaltung in der Kommission erklärt, und diese Erklärung wird er wahrscheinlich heute wiederholen, bezüglich der Tarife hätten wir freie Hand. Auch der Berichterstatter hat heute gemeint, in den anderen Verhandlungen könne man die Tarife so oder so gestalten. Ich weiß nicht, welchen Sinn das haben soll, wahrscheinlich den, daß wir die Tarife heruntersetzen sollen. Das wäre aber, man nehme mir den Ausdruck nicht übel, ein Stück aus dem Tollhaus, wenn wir zuerst eine Million in das Wasser werfen und dann noch die Tarife heruntersetzen. Wenn die Regulierung des Oberrheins beschlossen wird, werden die badischen Interessen nicht in einer Weise gewahrt, wie sie es verdienen. (Beifall bei den Sozialdemokraten.)

Abg. Gauß: Der Herr Berichterstatter hat den Bericht in so ausführlicher Weise erläutert, daß ich nichts mehr dazu zu sagen hätte.

Der Herr Berichterstatter hat darauf hingewiesen, daß vor zwei Jahren zögernd in der Rheinregulierung vorgegangen worden sei wegen der Schädigung, die man für die Stadt Mannheim fürchtete. Ich wäre der Letzte, der die Stadt Mannheim schädigen wollte; es wurde uns aber in der Budgetkommission vom Vertreter der Generaldirektion mitgeteilt, daß trotz der Wasserstraße Karlsruhe—Rehl—Straßburg der Verkehr und der Umschlag in Mannheim um Tausende von Tonnen zugenommen hat. Wir gönnen der Stadt Mannheim alles, wünschen aber auch einen Platz an der Sonne. Nach jahrelanger Mühe und Arbeit ist im Prinzip die Rheinregulierung angenommen. Die Regierung hat, oder bekommt die Vollmacht, die Verträge mit Elsaß-Lothringen abzuschließen. Ich möchte nur hoffen und wünschen, daß, wenn das Werk gelingt, es zum Wohl unseres Vaterlandes ausfallen möge. Ich bitte das Hohe Haus, dem Kommissionsbeschluss zuzustimmen. (Beifall bei den Nationalliberalen.)

Abg. Dr. Heimburger: Die Frage, ob die Schiffbarmachung des Oberrheins technisch möglich ist, sollte meines Erachtens heute aus der Debatte ausscheiden. Sie ist auf dem letzten Landtag ausführlich behandelt worden; die Grobreg. Regierung hat damals die Sache vom technischen Standpunkt aus dargelegt, und wir alle kamen zur Ueberzeugung, daß das Werk nach menschlicher Berechnung gelingen könne. Tatsache ist ja freilich, daß das sich mit absolut mathematischer Sicherheit nicht voraussagen läßt. Aber mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit kann doch gesagt werden, daß das Werk gelingen wird. Ein gewisses Wagnis wird eben auch hier geschehen müssen; wären wir so ängstlich gewesen, daß wir hätten gar nichts wagen wollen, außer wenn jeder Zweifel an dem Gelingen des Werks ausgeschlossen gewesen wäre, so hätten wir auch heute noch nicht die Rheinregulierung durchgeführt. Damals war ein viel größeres Risiko vorhanden, und es wird uns heute niemand tadeln, daß wir trotzdem das Wagnis übernommen haben. Die technischen Bedenken sollten also, wie gesagt, heute ausscheiden. Prinzipiell haben wir sie durch die Bewilligung der ersten Rate entschieden, und wir haben meines Erachtens keine Ursache, davon abzugehen.

Nun fragt es sich, wie soll es mit den drei Bedingungen gehalten werden. Der letzte Landtag hat ja im Prinzip der Schiffbarmachung des Oberrheins bis Straßburg zugestimmt, aber den Vertrag als für Baden zu ungünstig gehalten. So sind denn die bekannnten drei Bedingungen zustande gekommen. Wenn man uns nun heute sagt, diese Bedingungen sind nicht erfüllt, man darf also auch die Schiffbarmachung nicht vornehmen, man muß auf dem Schein bestehen, so darf demgegenüber mit Recht gesagt werden, daß wir die Bedingungen auf dem letzten Landtag nicht als Ultimatum aufgesetzt haben, an dem unter allen Umständen festzuhalten sei. Wir haben vielmehr nur auf die Erfüllung dieser Bedingungen das größte Gewicht gelegt und auch die Grobreg. Regierung darauf hingewiesen, sich diese Erfüllung angelegen sein zu lassen. uns aber nicht der Erkenntnis verschlossen, daß unter Umständen auch davon teilweise abgegangen werden könne, wenn es unmöglich sei, ihre Erfüllung herbeizuführen. Nun sind zwei der Bedingungen in ziemlich befriedigender Weise gelöst. Die Drittfrage möchte ich nicht so pessimistisch beurteilen, wie der Abg. Lehmann. Es kann gesagt werden, daß sie in unserem Sinne gelöst ist, und man darf darauf bauen, ich glaube nicht, daß eine Regierung eine so feierlich gegebene Zusage brechen wird.

Nun kommt die Kostenfrage. Wir haben gewünscht, daß der badische Anteil an den Kosten nur 30, anstatt 40 Prozent betragen möge. Die 10 Prozent sollten auf andere Weise — von beteiligten außerbadischen Interessenten oder Elsaß-Lothringen — aufgebracht werden. Diese Bedingung ist allerdings nicht vollständig erfüllt, aber es ist gewiß der Differenzpunkt kein so großer, um ein so großes Werk daran scheitern zu lassen. Ein Werk wie die Rheinregulierung ist es schon wert, daß wir hier etwas zugeben. (Abg. S i i f i n d: Wir können ja alles bezahlen!) Das macht dem guten Herzen des Abg. Süßkind alle Ehre (Große Heiterkeit), aber er wird damit wohl wenig Anklang im Hause finden.

Der dritte Punkt betrifft die Eisenbahntarife. Auch ich hätte gern gesehen, wenn er hätte erfüllt werden können. Das war aber unmöglich. Sollen wir nun deshalb das ganze große Werk der Oberrheinregulierung scheitern lassen? Diese Frage verneine ich und mit mir der größte Teil meiner politischen Freunde. Das Projekt wird von großem Segen für einen großen Teil des badischen Landes sein, und es hat für die oberländische Industrie eine eminente Bedeutung, wenn durch die Verbilligung der Verkehrswege diese Industrie an den Weltverkehr besser als bisher angeschlossen wird. Das bringt uns dazu, das große Opfer zu bringen, nicht auf der dritten Bedingung zu bestehen, sondern nachzugeben. Ich glaube der Versicherung der Grobreg. Regierung, daß sie alles getan hat, möglichst günstige Bedingungen zu erreichen, und daß mehr nicht zu erreichen war. Mehr jetzt noch verlangen zu wollen, wäre gleichbedeutend mit dem Scheitern der Vorlage. Das wollen wir nicht herbeiführen, denn es wäre dies eine Verhöhnung gegen die oberländische Industrie. Sie hat ein Interesse daran, daß ihr der Staat entgegenkommt und ihr die Konkurrenz im Weltverkehr erleichtert.

Nun haben Interessenten in Mannheim dagegen Einspruch erhoben, weil sie durch die Oberrheinregulierung eine schwere Schädigung erleiden würden. Ich bin der Letzte, der es der Stadt Mannheim übel nimmt, wenn sie ihre Interessen zu wahren sucht. Man kann aber des Guten zu viel tun, und wenn man die Zeitungsartikeln in der letzten Zeit gelesen hat, so meine ich, daß man die Schädigungen für Mannheim doch in etwas zu düsteren und grellen Farben geschildert hat. Wenn Mannheim wirklich als Handelsstadt vernichtet würde (Abg. S i i f i n d:



find: Durchaus nicht!), wenn gleichsam die goldne Senne geschlachtet würde, die uns die goldenen Eier legt, so wäre ich der Letzte, der diesem Projekt seine Zustimmung gäbe. Mannheim wird aber eine wesentliche Schädigung durch die Schiffbarmachung nicht erfahren. Es hat sich im Laufe der Jahre eine so sichere Position geschaffen, daß dieselbe nicht von einem Tag auf den andern vernichtet werden wird, und Mannheim wird sich darum sicherlich auch nach der Rheinregulierung auf dem Range erhalten, den es bisher eingenommen hat. Ich glaube, in Mannheim selber befürchtet man so schwere Schädigungen nicht, wie sie hier zum Ausdruck gelangt sind. Ich habe hier einen Artikel der „Neuen Badischen Landeszeitung“, der zwar sehr scharf Stellung nimmt gegen die Rheinregulierung, der aber hinsichtlich der zu erwartenden Schädigungen doch nicht so schwarz sieht und nicht befürchtet, Mannheim werde nun mit einem Male depossidiert werden. Es heißt da: „Köln bleibt die Metropole des Unterheins, die Universitäts- und Garnisonsstadt Bonn würde vergeblich versuchen, ihr den Rang streitig zu machen, obgleich die Schiffsahrts- resp. Stromverhältnisse beider Städte identisch sind. London bleibt das Herz des Weltverkehrs, mögen Hamburg, Rotterdam, Antwerpen usw. sich noch so sehr in die Höhe arbeiten, und in vieler Beziehung sogar geographisch günstiger liegen als London. Die Gründe liegen für den nachdenkenden Menschen auf der Hand. Ebenso bleibt halt Mannheim — „Mannem“ und Straßburg bleibt Straßburg, alle offen ausgesprochenen Versuche, Mannheim nach Straßburg zu verlegen, sind Utopien!“

Mit den Schädigungen, die Mannheim drohen, dürfte es also nicht so schlimm bestellt sein. Es ist vor allem verfehlt, wenn man an uns mit der Frage herantritt, was wir denn für ein Interesse daran hätten, Mannheim zu schaden, um Straßburg zu nützen. Man sollte doch bedenken, daß es sich hier nicht allein um Straßburg handelt. Wenn nur Straßburg Nutzen hätte, dann würden wir sicherlich nichts zu den Kosten bewilligen. Es handelt sich doch aber auch vor allem um Rehl. Man sieht allerdings, wie es scheint und auch in der Rede des Mannheimer Abgeordneten zum Ausdruck gelangt ist, auf den Rehlhafen etwas geringschätzig herab. Aber es liegt doch auf der Hand, daß, wenn wir Millionen für den Bau des Rehlhafens aufgewendet haben, wir ihm doch auch eine brauchbare Zufahrtstraße eröffnen müssen. Die Mannheimer sollten darauf vertrauen, daß es ihnen auch in Zukunft gelingen wird, auf ihrer Höhe zu bleiben, und darum dem vorliegenden Projekt, welches für das badische Oberland von großem Nutzen sein wird, nicht verneinend gegenüberstehen. Aus allen diesen Gründen halte ich es für durchaus angebracht, den Vorschlägen der Kommission zuzustimmen.

Abg. Dr. Binz: Die Budgetkommission darf wohl für sich das Zeugnis in Anspruch nehmen, diese für das Land so wichtige Angelegenheit sorgfältig und gewissenhaft geprüft zu haben. Das Ergebnis wird, wie ich glaube, auch von meinen Freunden als durchaus der Sachlage entsprechend anerkannt. Die Kommission hat als obersten Gesichtspunkt die Interessen des gesamten Landes ins Auge gefaßt. Sie hat nicht veräuht, etwaige Schädigungen Mannheims und der badischen Bahnen ernstlich in Betracht zu ziehen. Wir dürfen auch anerkennen, daß die Vertreter der Stadt Mannheim sich ritterlich der Interessen der Stadt angenommen haben. Aber ich stehe gegenüber der Rede des Abg. Lehmann unter dem Eindruck: „Weniger wäre mehr gewesen.“ Der Abg. Heimbürger hat hier schon das Nötige in zutreffender Weise hervorgehoben. Die Bedeutung Mannheims an sich und für unser ganzes Land haben wir in keiner Weise unter-

schätzt. Wenn Mannheim ein Millionengrab genannt worden ist, so wissen wir doch, daß Mannheim in seiner großartigen Entwicklung ein Stolz Badens und in finanzieller Beziehung auch eine Goldgrube für die badische Staatskasse geworden ist. Hätten wir die Ueberzeugung, daß Mannheim mit seiner großartigen Stellung in Handel und Industrie irgendwie empfindlich geschädigt oder gar in seinem Lebensnerv verletzt würde, so hätten wir sicherlich Bedenken getragen, dem Vorschlag zuzustimmen. Wir teilen diese Befürchtungen nicht. Es besteht nicht dieser große Gegensatz zwischen den Interessen des Landes und den Spezialinteressen Mannheims. Die neu erschlossene große Wasserstraße wird befruchtend wirken auf Handel und Verkehr für das ganze Land, auf die Dauer auch für Mannheim selbst.

Es ist uns sodann bekanntlich von anderer Seite der Vorwurf gemacht worden, wir hätten mit unseren Beschlüssen vor zwei Jahren die Durchführung der Rheinregulierung einfach unmöglich machen wollen, weil wir überzeugt gewesen wären, daß unter diesen Bedingungen ein Uebereinkommen zwischen Elsaß und Baden nicht zustande kommen könnte. Eine solche Absicht bestand tatsächlich nicht, und wir müssen die Unterstellung einer solchen mit Entschiedenheit zurückweisen. Wir hatten zunächst im Auge, die Kosten des Unternehmens in gerechter Weise zu verteilen. Dank den Verhandlungen der Großh. Regierung dürfen wir nun hoffen, daß es gelingen wird, einen Modus zu finden, bei dem unser Beitrag wenn auch nicht 30 Prozent, so doch erheblich unter 40 Prozent bleiben wird. Wir dürfen ferner mit Befriedigung feststellen, daß es den auf unsere Beschlüsse sich stützenden Bemühungen der Regierung gelungen ist, die für unsere Geschäftswelt außerordentlich ärgerlichen Oktroibestimmungen zu beseitigen. Was die Tarifbedingung anbelangt, so hat die Regierung schon im letzten Landtag entschiedene Bedenken dagegen erhoben. Es hat sich als unmöglich erwiesen, diese Bedingung zu erfüllen. Dieser Sachlage müssen wir Rechnung tragen.

Wir dürfen hoffen, daß, wenn das Hohe Haus den Beschlüssen der Kommission beitrifft, die Sache einen bedeutenden Schritt weiter kommt. Die eingetretene Verzögerung ist zu bedauern, aber es mag auch hier heißen: „Gut Ding will Weile haben.“ Ich glaube, daß es der Regierung gelingen wird, aufgrund der Beschlüsse zu einem befriedigenden Abkommen zu gelangen, und ich wünsche nur, daß auch in Elsaß-Lothringen die Loyalität unseres Standpunktes anerkannt wird, daß man anerkennt, daß wir einfach pflichtgemäß bemüht waren, die Interessen Badens in gerechter Weise zu wahren. — Ich spreche nicht pro domo als Vertreter der Stadt Karlsruhe. Wollte ich nur Karlsruhe im Auge haben und nicht die Interessen des gesamten Landes, so müßte ich wahrscheinlich einen anderen Standpunkt einnehmen. Karlsruhe hat zunächst jedenfalls von der Fortführung des Schiffsahrtsweges nicht Vorteile, sondern eher eine Schädigung, eine Verminderung des Hinterlandes für seinen Hafenverkehr zu erwarten.

Aber wir müssen uns sagen, daß die Interessen des gesamten Landes in Frage stehen, welche derart überwiegend sind, daß Sonderinteressen dagegen nicht aufkommen dürfen. Es ist eine allgemeine Erfahrungstatsache, daß die Erschließung eines großen Verkehrsweges überall befruchtend auf Handel und Verkehr einwirkt, und daß diejenigen, die zunächst eine Schädigung befürchten, auf die Dauer wirtschaftliche Vorteile ernten. Ich habe keinen Zweifel, daß das Hohe Haus, wenn es dem Antrag der Kommission zustimmt, durch seinen Beschluß dazu beiträgt, ein Kulturwerk zu fördern zum Segen des ganzen Landes.



Abg. Giesler: Die Befürchtungen des Abg. Lehmann werden in Mannheim in weitesten Kreisen geteilt und können an sich nicht als unbegründet bezeichnet werden. Namentlich sind die behaupteten Einwirkungen der Rheinregulierung auf unsere Eisenbahneinnahmen plausibel. Ich habe selbst, der ich den Verhältnissen nahe stehe, die Sache genau geprüft, bin aber auch andererseits verpflichtet, die Interessen des gesamten Landes wie auch meines Wahlbezirks im Oberland in Betracht zu ziehen, und dabei bin ich dazu gekommen, für die Umwandlung der früheren Resolution zu stimmen. Was an Befürchtungen vorgebracht worden ist, spricht zum größeren Teil gegen die Inangriffnahme der Rheinregulierung überhaupt, und diese müssen vollständig außer Betracht bleiben. Das, was als Schädigung für Mannheim und für die Eisenbahnen befürchtet wird, ist schon vor zwei Jahren erwogen worden, wir haben aber damals die Entscheidung dahin getroffen, daß die Interessen des ganzen Landes die Rheinregulierung verlangen. Die Befürchtungen werden ja auch nicht in vollem Umfange zutreffen, denn eine Vermehrung der Verkehrsstraßen hat immer eine Vermehrung des Verkehrs zu Folge. Neue Wasserstraßen haben den Eisenbahnen nach Erfahrungen auf die Dauer den Verkehr nicht entzogen, sondern neuen Verkehr gebracht. Wenn man alles zusammensetzt, darf man sich der begründeten Hoffnung hingeben, daß nicht bloß eine Verschiebung des Verkehrs sondern eine Vermehrung desselben stattfindet, und so glaube ich, daß ein Teil der Schäden schon durch diese Vermehrung an sich wird ausgeglichen werden. Außerdem wird eine Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse am Oberrhein eine bleibende günstige Rückwirkung haben auf die verschiedenen großen Unternehmungen in Mannheim. Mannheim hat ja Dank der großen Voraussicht seiner Stadtverwaltung und seines Handelsstandes diese Verhältnisse rechtzeitig ins Auge gefaßt. Wenn Mannheim jetzt noch allein Umschlagshafen wäre, dann würden die Befürchtungen wohl voll in Erfüllung gehen. Es ist aber jetzt auch ein Industrieplatz. Was mich weiter noch beruhigt, ist die starke Stellung der Banken in Mannheim. Wo Großindustrie existiert, müssen damit große und gutgeleitete Banken Hand in Hand gehen, und wir dürfen zur Einsicht dieser Kreise in Mannheim das Vertrauen haben, daß sie zur Ausdehnung der Existenzfähigkeit Mannheims beitragen werde. Nun haben wir auf dem letzten Landtag, um die teilweise Schädigungen Mannheims und der Eisenbahn hintanzuhalten, die drei bekannten Bedingungen in dem Antrag eingesezt.

Die Otkroisfrage ist zu Gunsten der Stadt Mannheim und Badens wohl gelöst; das dürfen wir anerkennen. Hier verwechselt der Abg. Lehmann das Reichsgesetz mit der ausnahmsweisen Stellung Straßburgs bezüglich des Otkrois; denn die Bestimmung über das Otkroi im Reichsgesetz bezieht sich nur auf Lebensmittel, es könnte also das Otkroi in Straßburg auf bearbeitete Waren auch nach 1910 bestehen bleiben. Nach der bestimmten Zusage ist nun die ausnahmsweise Behandlung von bearbeiteten Waren der Geschäfte von Mannheim und Baden beseitigt. Der 2. Punkt ist dagegen nicht so glatt erfüllt worden, wir haben aber von der Regierung die Versicherung erhalten, daß dieser Punkt so gelöst wird, daß der in diesem Punkte angestrebte Zustand auch tatsächlich erreicht wird, also der Wettbewerb Mannheims nach der Schweiz möglich ist. Was die Geldfrage anlangt, so glaubten wir, die Großh. Regierung sei mit 40 Proz. zu hoch gegangen. Der Abg. Lehmann hat immer von 25 und 30 Proz. gesprochen, als ob wir noch höher hinaufgehen wollten. Wir standen aber doch schon auf dem letzten Landtag vor der Tatsache, daß die Regierung bereits 40 Proz. zugesagt hatte, wir mußten also

herunterdrücken, und es ist nicht so, als ob wir den Prozentsatz hätten erhöhen wollen. Wir waren der Meinung, daß, wenn man die beiderseitigen Interessen abwägt, das Verhältnis auf 30 Proz. festzusetzen sei.

Nun haben wir ja die Festsetzung auf 30 Proz. annähernd erreicht, höchstens sind 32 Proz. zu zahlen. Die Resolution ist nicht so gefaßt, als ob wir uns mit der einen Million begnügten, sondern wir wollten damit aussprechen, daß sich die Großh. Regierung weiter bemühen möchte, den badischen Kostenanteil auf 30 Proz. herabzusetzen. Wir sollten jetzt wegen der Kostenfrage keine langen Streitigkeiten mehr führen, sondern zu einer Einigung kommen, namentlich im Hinblick darauf, daß die 300 000 M. auf 14 Jahre sich verteilen. Wir sollten dazu mitwirken, daß die Wasserstraße, die wir an unserem schönen Rhein haben, auch als wirkliche Verkehrsstraße ausgenützt werden kann. Wie sehr das badische Oberland an der Oberrheinregulierung interessiert ist, sehen Sie ja aus den Zuschriften, die uns heute zugekommen sind, insbesondere auch aus der Eingabe der Handelskammer Konstanz, aus meinem Wahlbezirk. Die Idee, den Bodensee als Wasserreservoir zu benützen, ist ja nicht neu, sie hat nur wieder greifbare Gestalt angenommen, seitdem die Schrift des Ingenieurs Gelbe erschienen ist. Es ist selbstverständlich, daß man am Bodensee auch an den Wohlthaten der Wasserstraße teilnehmen will. Auch ich möchte den vom Berichterstatter ausgesprochenen Wunsch unterstützen, daß die Großh. Regierung die Untersuchung fortführen möge. Ich weiß ja, daß dem Herrn Vertreter des Wasserbaus der Gegenstand nicht fremd ist, sondern daß er die Wasserverhältnisse des Bodensees schon früher einer eingehenden Untersuchung unterzogen hat. Wenn er nun der neuen Frage bis Konstanz mit demselben Interesse entgegen kommen wird, wie früher, so hoffe ich, daß die Vorstudien mit benützt werden können bei Lösung der Frage.

Ich hoffe, daß, wenn wir die Voraussetzungen für Bewilligung der ersten Rate von 900 000 M. diesmal in eine Resolution umwandeln, wird damit weder unsere Eisenbahn noch die Stadt Mannheim wesentlich geschädigt, weil wir nichts anderes wünschen, als das letzte Mal. Eine Bedingung ist bereits erreicht, die zweite bis auf 2 Proz. und auch die dritte kann erreicht werden, wenn die Großh. Regierung die in Aussicht gestellten Schritte tut. Ich glaube also, daß wir für die Resolution stimmen können.

Minister des Innern Dr. Schenk: Für die Großh. Regierung war es eine peinliche Lage, daß sie genötigt war, dem Hohen Hause noch in den letzten Stunden des Landtags eine derartige Vorlage zu machen, und dies in einem Zeitpunkt, wo die Grundlagen für dieselbe noch gar nicht vollständig gegeben sind, wo der Abschluß der mit Elsaß-Lothringen über die Frage der Rheinregulierung schwebenden Verhandlungen erst noch bevorsteht. Es war ihr dies peinlich, einmal, weil man in einem solchen Zeitpunkt noch schwebender Verhandlungen mit Rücksicht auf die andere Regierung überhaupt ungern eine derartige Angelegenheit zur öffentlichen Verhandlung im Landtag bringt, dann aber auch deshalb, weil dem Hohen Hause ganz bestimmte Zusagen darüber, was seinerzeit beim Abschluß der Verhandlungen mit Elsaß-Lothringen wirklich zu erreichen ist, in diesem Augenblicke nicht gegeben werden können. Von einer Ueberrumpelung dieses Hohen Hauses oder gar der Stadt Mannheim, wie sie da und dort in den Zeitungen behauptet wurde, kann natürlich — das haben auch bereits einige der Herren Vorredner hervorgehoben — keine Rede sein. Die Großh. Regierung hätte, wenn der Stand der Verhandlungen dies erlaubt hätte, Ihnen schon früher diese Vorlage gemacht. Es war aber früher nicht möglich; vielmehr ist



jetzt erst der Augenblick gekommen, wo sie die Vorlage machen konnte und mußte, wenn man überhaupt, was die Großh. Regierung für sehr erwünscht, ja geradezu als im Interesse des Landes notwendig erachtet, die Sache nunmehr noch zum Abschluß bringen will, wenn die Frage der Rheinregulierung nicht wieder auf zwei Jahre hinausgeschoben und dann vielleicht für viele, viele Jahre ins Ungewisse gesetzt werden soll. Und gerade deshalb, weil wir genötigt waren, während der noch schwebenden Verhandlungen Ihnen diese Vorlage zu machen, kann ich mich wohl auf sehr wenige Worte zur Begründung derselben beschränken.

Es ist nicht notwendig, daß ich dasjenige, was für die Annahme des Vorschlags der Großh. Regierung und des ihr stattgebenden Kommissionsantrags spricht, hier nochmals wiederhole, ich habe mich darüber bereits in der Kommission ausgesprochen und ich könnte doch nicht alles, was dort seitens der Großh. Regierung gesagt worden ist, hier in voller Öffentlichkeit darlegen, während die Verhandlungen mit der anderen Regierung noch schweben. Ich glaube aber auch, es begegnet mir, wenn ich in diesem Hause umherblicke, auf der weitaus größten Zahl der Bänke der freundliche Ausdruck der Erfüllung und Gewährung (Seiterkeit), und zwar der Ausdruck der Gewährung, der aus dem Herzen hervorkommt, und der einer schon gewonnenen Ueberzeugung entspricht. Nur vielleicht auf wenigen Bänken sehe ich einen entgegen gesetzten Ausdruck. Ich würde deshalb vielleicht nur störend eingreifen, wenn ich mir auch nur den Anschein gäbe, als wollte ich durch meine Argumente nachträglich das Ergebnis hervorbringen, das sich jetzt schon infolge der inneren Ueberzeugung und Stimmung bei den Herren festgesetzt hat. (Erneute Seiterkeit.) Ich kann der Kommission nur dankbar sein dafür, daß sie uns Gelegenheit zu einer gründlichen Aussprache gegeben hat, und daß sie zu einem mit den Wünschen der Großh. Regierung durchaus übereinstimmenden Antrag gelangt ist. Ich kann auch dem Herrn Berichterstatter nur danken dafür, daß er so rasch und in so treffender Weise in seinem Bericht die für die Beschlüsse der Kommission sprechenden Gründe gekennzeichnet hat.

Wenn der Vorschlag der Kommission angenommen wird, wenn uns also das, was uns bisher als strikte Bedingung auferlegt war, nunmehr als ein tunlichst zu beachtender Wunsch im Wege einer Resolution nahe gebracht wird, dann wird die Großh. Regierung im Laufe der weiteren Verhandlungen, soweit dies nach Lage der Sache möglich ist, darauf hinwirken, daß der Vertrag über die Rheinregulierung so gestaltet wird, wie dies den Interessen unseres Landes und den Wünschen des hohen Hauses am meisten entspricht. Natürlich kann ich keine Gewähr dafür übernehmen, daß alle Wünsche genau bis zum äußersten erfüllt werden. Wir stehen hier einer andern Regierung gegenüber, die auch ihre Interessen zu vertreten hat, und nur der Herr Abg. Lehmann scheint — wenigstens muß ich das nach seinen Äußerungen annehmen — in der Lage zu sein, andere Regierungen so zu überreden, daß sie alles tun, was das hohe Haus wünscht. (Seiterkeit.) Ich kann es nicht, und auch die Herren, die mir zur Seite gegeben sind, sind nicht so mächtig; auch ihnen steht eine solche Ueberredungsgabe nicht zur Seite. Jedenfalls aber wird die Großh. Regierung darauf bedacht sein, loyal zu tun, was in der vorgeschlagenen Resolution gewünscht wird. Ich kann daher keineswegs finden, daß, wie der Herr Abg. Lehmann gesagt hat, diese Resolution gar nichts besage. Es scheint mir das eine sehr geringe Schätzung der von der großen Mehrheit Ihrer Kommission im Einvernehmen mit der Regierung beschlossenen Resolution zu sein, die recht viel besagt. Entsprechend ihrer Bedeutung werden wir, wie

gesagt, tunlichst bestrebt sein, unser Verhalten darnach einzurichten, und ich hoffe, es wird uns gelingen, nachdem uns nicht mehr die strenge Bindung der Bedingungen, sondern die leichtere der Resolution mit auf den Weg gegeben wird, in nicht allzu ferner Zeit, jedenfalls noch in diesem Jahre, einen den Interessen beider Teile glänzenden Abschluß mit Elsaß-Lothringen zustande zu bringen.

Wenn uns das gelingt, so wird, hoffe ich, das Band gemeinsamer, freundschaftlicher guter Beziehungen, das die beiden durch Stammverwandtschaft und Geschichte eng verbundenen Staaten aneinanderknüpft, noch enger geschlungen werden. Wenn dann künftig einmal auf Grund der Vereinbarung das Werk der Regulierung fertig sein wird, wird auch Mannheim sehen, daß es in Gemeinsamkeit mit anderen Handelsstädten unseres Landes auch fernerhin in schönem Aufblühen begriffen ist, und wir werden sehen, daß nicht bloß Straßburg, die uns befreundete Handelsstadt des elsässischen Oberrheins, sondern auch Karlsruhe, Kehl und andere Städte unseres badischen Oberlandes, ja daß unser ganzes Land ein großes Interesse und eine große Freude an dem vollendeten Werk haben kann. (Lebhafter Beifall.)

Abg. Beudon: Wenn ich auch meinerseits dem Antrag der Kommission zustimme, so geschieht das in der Erwartung, die auch in der Eingabe der Handelskammer Konstanz zum Ausdruck gebracht ist, daß bei der künftigen Fortsetzung der Schiffbarmachung des Oberrheins nicht bei Basel Halt gemacht, sondern dieselbe bis zum Bodensee durchgeführt wird. Einige der Vorredner, namentlich der Berichterstatter, haben ja schon dieser Fortführung gedacht. Insbesondere haben wir von dem Berichterstatter, der in diesen Dingen ein erfahrener Fachmann ist und die Autorität eines solchen für sich hat, gehört, daß die technischen Schwierigkeiten, die entgegenstehen, nicht unüberwindlich sind. Die Technik hat in den letzten Jahren solche Fortschritte gemacht, daß die Stromschnellen, auch der Wasserfall bei Neuhausen, durch Kanäle und Schleusen unschwer überwunden werden können. Ueber die Vorteile dieser Rheinregulierung für die in Betracht kommenden oberbadischen Landesteile will ich mich nicht näher aussprechen. Es wären die allgemeinen Vorteile der Wasserstraßen, eine Verbilligung der Frachten, eine bessere, billigere Verbindung usw. Es ist ja eine allgemeine Erscheinung, daß gerade die fortschrittlichen Kulturstaaten das größte Gewicht auf die Anlage und den Ausbau von Kanälen legen. Ich erinnere nur an Frankreich, dagegen müssen wir leider sehen, daß in Preußen Junker und Agrarier einem großen Kulturwerke unüberwindliche Hindernisse in den Weg stellen.

Wenn wir den Schifffahrtsweg nur bis Basel fortführen, so würden die Teile am Oberrhein zwischen Basel und Konstanz und ihr Hinterland noch mehr als bisher links liegen bleiben. Sie würden dadurch erheblich geschädigt werden, während Basel und die Schweiz naturgemäß die Hauptvorteile hätten und den ganzen Verkehr an sich ziehen würden. Man hat nun aber gerade in verschiedenen unserer oberbadischen Städte sehr erfreuliche Ansätze einer Entwicklung unserer Industrie in letzter Zeit wahrgenommen, so in Singen, in Radolfzell und vor allem in Konstanz, und ich glaube, daß diese aufblühende Industrie eine Unterstützung durch die Regierung wohl beanspruchen darf. Es ist aber auch zu befürchten, daß wenn die Wasserstraße nicht bis Konstanz im bisherigen Rheinbett durchgeführt wird, der Verkehr zwischen Basel und Konstanz vollständig auf das linksrheinische Gebiet verlegt wird. Die Schweizer gehen schon lange damit um, auf dem linksrheinischen Gebiete geeignete Verkehrswege zum Bodensee zu schaffen und Konstanz beiseite zu



schieben. Diesen Plänen, die durchaus keine Utopien darstellen, sondern für welche tatsächlich schon Projekte ausgearbeitet worden sind, kann nur durch die Schaffung des Wasserwegs auf dem Rheine bis nach Konstanz vorgebeugt werden.

Ich möchte daher die Regierung dringend ersuchen, die in der Eingabe der Handelskammer niedergelegten Gesichtspunkte in wohlwollende Berücksichtigung zu ziehen und tunlichst bald ihrer Verwirklichung entgegenzuführen.

Direktor der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues Geh. Rat Honfell: Das von dem Herrn Berichterstatter Vorgetragene war auch in seiner sachlichen Ausführung so zutreffend und vollständig, daß ich nichts zu berichtigen oder zu ergänzen hätte. Aber in der Meinung bezüglich der günstigen Entwicklung der Wasserstraßen ist der Herr Berichterstatter doch etwas weit gegangen, und auch die nachfolgenden Redner haben sich der Auffassung, welche die Eröffnung eines Großschiffahrtswegs bis zum Bodensee für eine nicht gerade schwierige Aufgabe hält, angeschlossen. In der Broschüre eines Herrn Gelbke ist geltend gemacht worden, daß die Schiffbarmachung des Rheins oberhalb Straßburgs leichter ausführbar sei als die zwischen Straßburg und Mannheim. Diese Behauptung ist jedoch bis jetzt nicht erwiesen, und es ist die Frage einer eingehenden Untersuchung noch nicht unterzogen worden. Soviel aber ist von vornherein klar, daß im Wasserstande oberhalb Straßburgs viel größere und empfindlichere Schwankungen vorkommen als unterhalb, weil die größeren Zuflüsse aus dem Schwarzwald und den Vogesen erst unterhalb Rehl-Straßburg in den Rhein münden. Wenn ein Ruhrorter Rheder Fahrten bis nach Basel unternommen hat, so gehört dies so ziemlich in das Reich der Abenteuer. Gewiß kann man Fahrten bis nach Basel machen, wie sich gezeigt hat, man kann dabei auch verunglücken, wie sich ebenfalls gezeigt hat. Aber vom volkswirtschaftlichen Standpunkt sind diese Wagemühen nur von geringer Bedeutung.

Was die Schiffbarmachung zwischen Basel nach Konstanz anbelangt, so hat der Abg. Benedey recht, es gibt vom technischen Standpunkt aus hier keine Schwierigkeiten, die unüberwindlich wären. Wie ich mich erinnere, hat man bereits vor langer Zeit sich mit diesem Gedanken beschäftigt, und es ging die Legende, daß ein Engländer ein Projekt ausgearbeitet habe, wie der Wasserfall bei Schaffhausen zu überwinden sei. Für die nähere Zukunft aber kann ich mir von dem Projekt einer Wasserstraße zwischen Konstanz und Basel nicht viel versprechen. Der Schwerpunkt der Entscheidung liegt auch hier in der wirtschaftlichen Seite. Man weiß, daß die Schweiz sich lebhaft darum bemüht, möglichst große Schiffahrtswasserstraßen zu bekommen. Sie verfolgt dieses Ziel nicht nur bezüglich des Rheins, sondern auch nach dem Süden hin, wo sie eine Verbindung mit Genua anstrebt. Die Schweizer wollen also mit der Nordsee und mit dem Mittelmeer eine Wasserverbindung erreichen. Aber das liegt doch eben zu Tage, daß, wenn der Schiffahrtsweg auf dem Rhein bis nach Basel hergestellt wird, dann die Schweiz versuchen wird, hier Halt zu machen, um von dort aus den Verkehr auf die Bundesbahn zu übernehmen. Die Fortsetzung der Wasserstraße nach dem Bodensee würde aber nur im Einverständnis mit der Schweiz hergestellt werden können, und wir hätten in dieser Beziehung sicher von der Schweiz sehr wenig Entgegenkommen zu erwarten. Es könnte nur im gemeinsamen Zusammenwirken mit der Schweiz gemacht werden, und da stelle ich mir die Verhandlungen um einige Grade schwerer vor als für die Strecke von Germersheim nach Straßburg. Ich möchte also glauben, daß, solange nicht die Schiffahrt bis Straßburg gesichert

ist, die technischen Kräfte nicht damit in Anspruch genommen werden sollten, daß man für diese Unternehmungen Vorarbeiten vornehmen läßt.

Es sind nun anlässlich der Zurücknahme der früheren Bedingungen allerhand Gründe auch jetzt wieder ins Feld geführt worden. Ich will unterlassen, das zu wiederholen, was ich über diese Dinge vor 2 Jahren gesagt habe; aber ich möchte doch darauf aufmerksam machen, daß die Zweifel an dem Gelingen des Unternehmens seltenerweise von denen ausgehen, die die Erfolge des Unternehmens am meisten fürchten. Wenn man in einer Mannheimer Zeitung liest, man werde mit der Rheinregulierung den Zweck nicht erreichen, warum fürchtet man denn dann in Mannheim diese Regulierung? Wenn sie nicht gelingt, um so besser für Mannheim. Derartige Äußerungen sind nicht ernsthaft zu nehmen, u. Herr Abg. Heimbürger hat mit Recht betont, daß, wenn man in dieser Hinsicht ängstlich sei, so könnte man überhaupt nicht zu einem Unternehmen im Gebiet des Wasserbaues kommen.

Es ist vom Hrn. Abg. Lehmann davon gesprochen worden, der Kostenaufwand werde schließlich das Doppelte von dem erreichen, was man vorgesehen hat. Man habe einstweilen eine kleine Summe gefordert, damit der Landtag das Projekt genehmige. Da kann ich das Hohe Haus nur versichern, daß in diesem Fall ein sorgfältig ausgearbeitetes Projekt vorliegt, das auch anderweit geprüft worden ist, und namentlich ein Kostenüberschlag sorgsam ausgearbeitet worden ist, der von Bayern und Elsaß-Lothringen wiederholt geprüft wurde. Es liegt der Fall also ganz anders, als bei den zahlreichen Eisenbahnbauten, die das Hohe Haus lediglich aufgrund einer schätzungsweise Kostenangabe genehmigt hat, und es besteht kein Grund, daß sich diese Dinge wiederholen, wie sie bei manchen jener Eisenbahnbauten sich eingestellt haben. Ich habe aber nicht gehört, daß man sich in diesem Hohen Hause besonders darüber aufgeregt habe, daß man für den Offenburger Bahnhof oder den Freiburger Güterbahnhof zweite oder dritte Raten bewilligt habe, obwohl etwas ganz anderes gebaut wurde, als man anfangs gewollt hatte. Solche Gefahr besteht hier nicht. Natürlich ist die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, daß durch besondere Verhältnisse in den 13 Baujahren Anforderungen gestellt werden müssen, die man von vornherein nicht übersehen konnte, aber dies von vornherein anzunehmen, besteht kein Anlaß.

Nun hat man von der Schädigung Mannheims gesprochen. Diese Frage ist aber heute viel ruhiger behandelt worden als vor zwei Jahren. Ich möchte auch glauben, daß in der jüngeren Bewegung in Mannheim nicht die Ansicht der Mehrheit der berufenen Vertreter des Mannheimer Erwerbslebens zum Ausdruck gekommen ist, und ich glaube es zu ihrer Ehre, denn ich kann nicht annehmen, daß man in dieser Weise ängstlich ist hinsichtlich der Zukunft Mannheims. Es ist ganz richtig von dem Herrn Abg. Siefler hervorgehoben worden, daß Mannheim nicht mehr lediglich als Handelsplatz zu betrachten ist. Die Entwicklung und die Formen des Handels sind ganz anders geworden, und es kann eine einzige Stadt im Binnenlande nicht mehr wie in früheren Jahren ein ausschließlicher Stapelplatz für ausländische Waren sein. Die Bedeutung Mannheims liegt auf dem Gebiete der Industrie, und das seit mehr als 20 Jahren, und da ist nicht einzusehen, inwiefern fern diese geschädigt würde, wenn einige Umschlagplätze am Oberrhein entstehen und vielleicht auch gewerblich sich entwickeln würden. Es spricht auch alle Erfahrung dagegen, daß ein Industrieplatz durch eine solche Konkurrenz erheblich geschädigt werden könnte. Speziell am Rhein spricht die Erfahrung dagegen. Als im Jahre



1885 Frankfurt plötzlich in den Kreis der Rheinhäfen eingetreten war durch Kanalisierung des unteren Mains, war man in Mannheim sehr besorgt. Es hat aber auch Frankfurt rasch einen Verkehr angenommen, größer, als wie man gedacht hatte, und trotzdem war in jenen Jahren die Zunahme des Verkehrs in Mannheim so groß, als niemals zuvor. Man hat auch andere Beispiele. Den Hafen Gustavsburg, dicht an der Mainmündung, gab man nach Eröffnung der Mainkanalisierung fast verloren; in der Tat ging hier Anfangs der Verkehr stark zurück und man lobte die Vorsicht der Hessischen Ludwigsbahn, daß sie in dem Hafen nur provisorische Bauten errichtet habe. Aber schon nach vier Jahren war der Verkehr in Gustavsburg größer als je zuvor. Es sind in der jüngeren Zeit am Unterrhein mehrere neue Häfen entstanden, Köln und Düsseldorf u. a. die alsbald namhaften Verkehr erhalten haben, ohne daß dadurch den anderen rheinischen Häfen Eintrag geschehen ist. Ebenso wird es sich mit dem Oberrhein verhalten. Es wird die Fortsetzung der Großschiffahrt auf dem Oberrhein in der Hauptsache neuen Verkehr bringen. Die rheinische Wasserstraße ist ja noch lange nicht am Ende ihrer Leistungsfähigkeit angelangt und kann noch einer Reihe von Häfen Verkehr verschaffen, ohne daß die bestehenden benachteiligt werden.

Ich habe hier die Frequenziffern für den Mannheimer Hafen ausgezogen. In den Jahren 1881 bis 1890, in denen im Oberrheinverkehr noch alles ruhig war, hat die jährliche Zunahme im Hafen in Mannheim nur 140 000 Tonnen betragen. Im folgenden Jahrzehnt hat der Hafenverkehr trotz der jetzt sehr lebhaften Entwicklung des oberrheinischen Verkehrs jährlich um 373 000 Tonnen zugenommen. Nun kommen allerdings 2 Jahre, 1901 und 1902, in denen in Mannheim ein Rückgang stattgefunden hat. Ueber den Verkehrsrückgang von 1901 habe ich schon vor 2 Jahren gesprochen; es ist aus dem Bericht der Handelskammer genau zu ersehen, wo er eingetreten ist, nämlich nicht an den Umschlagsgütern, sondern an der Ein- und Ausfuhr von Fabrikaten. Nun sprechen wir ja davon, daß diese wirtschaftliche Depression überwunden sei, aber jeder ist sich darüber klar, daß wir noch keineswegs in einem Zeitpunkt der wirtschaftlichen Hochflut uns befinden. Im Jahre 1903 aber hat der Verkehr um 1 Million Tonnen zugenommen, eine Zunahme, wie sie noch nie dagewesen ist, und Mannheim hat die höchste Verkehrsziffer erreicht, die überhaupt dagewesen ist und das in einem Jahre, in welchem der Verkehr nach dem Oberrhein vorzüglich gedieh und der Karlsruher Hafen einen unvorhergesehenen großen Verkehr bekommen hat. Ich möchte glauben, daß diese Zahlen eine deutliche Sprache reden und beruhigend wirken werden. Es wird dies aber wohl kaum nötig sein, denn man weiß das in den beteiligten Kreisen in Mannheim genau.

Daß der Karlsruher Hafen geschädigt werden kann, glaube ich nicht. Ich glaube nicht, daß Karlsruhe und Straßburg-Kehl Konkurrenzplätze sind. Jeder dieser Plätze hat seinen Kreis für sich. Karlsruhe hat auf den Verkehr aus den rückwärts gelegenen Gegenden, namentlich aus Württemberg zu rechnen, hier wird ihm Straßburg und Kehl kaum Konkurrenz machen. Für Karlsruhe und Mannheim, namentlich für das letztere, darf endlich nicht gering angeschlagen werden, daß durch die Oberrheinregulierung diese Plätze dann in eine gute und billige Wasser Verbindung mit sämtlichen französischen Wasserstraßen kommen. Wenn man den schon mehrfach heute ausgesprochenen Satz anerkennt, daß der Ausbau der Wasserstraßen eine Kulturmaßregel ist, die fruchtbringend auf den Verkehr der Länder wirkt, so kann

man auch die Oberrheinregulierung bis Straßburg nicht gering anschlagen.

Abg. Süßkind: Wenn mein Genosse Lehmann von einer Ueberrumpelung durch die Vorlage über die Oberrheinregulierung gesprochen hat, so kann ich ihm hierin nur beipflichten. Schon seit einiger Zeit, etwa vor 3 Wochen, schwirrten ja in Mannheim Gerüchte über eine neue Vorlage herum. Im Landtag aber war davon bis letzten Donnerstag, als die Budgetkommission einberufen wurde, wenigstens dem größten Teil der Mitglieder, jedenfalls mir persönlich, nichts bekannt. Die Art und Weise, wie die Vorlage eingebracht worden ist, entspricht nicht den sonstigen Gepflogenheiten bei Einbringung von Gesetzesvorlagen. Nachdem der vorige Landtag an die Bewilligung der ersten Rate drei Bedingungen geknüpft hat, der Großh. Regierung es aber nicht gelungen ist, sie zu erfüllen, war damit die Vorlage erledigt. Die heute zur Beratung stehende Vorlage ist eine durchaus neue, umsomehr als sie die Kostenfrage anders regelt. Nach § 45 der Geschäftsordnung sind aber Gesetzesvorschläge zu drucken und an die Mitglieder vor der Beratung im Plenum zu verteilen. Von alledem habe ich nichts bemerkt. Es ist das umföweniger verständlich, als die diesmal in das Haus neu eingetretenen Mitglieder über diese Sache gar nicht informiert sind. Die heutigen Ausführungen haben keine Aufklärung gebracht, speziell für diejenigen, die sich ernstlich mit den Nachteilen der Rheinregulierung für das Unterland beschäftigen. Wir haben aber die Verpflichtung, die Frage genau zu prüfen. Nun hat der Abg. Binz behauptet, die Budgetkommission hätte sich mit der Frage sehr eingehend beschäftigt. Nach meiner Erkundigung dauerte diese Beschäftigung ganze 2 1/2 Stunden. Ich glaube also, die Ueberrumpelung nachgewiesen zu haben. Wir wollen ja keine Obstruktion treiben, sonst wäre es uns eine Kleinigkeit gewesen, auf Grund der Geschäftsordnung dafür zu sorgen, daß der Gegenstand heute nicht behandelt werden kann. Wir rechnen aber nicht auf eine Galgenfrist, denn, was verdorben werden soll, wird verdorben, ob es nun ein Jahr früher oder ein Jahr später geschieht. Wir stehen auf dem Standpunkt, daß der Mannheimer Handel durch die Rheinregulierung geschädigt wird. Die von einigen Rednern ausgesprochenen Hoffnungswünsche und Trostspüche haben uns ja sehr gefreut, damit ist aber Mannheim nicht aus der Situation geholfen. Mannheim wird auch über diese Schwierigkeiten durch seine Weltmarktstellung, die es sich erobert hat, hinwegkommen. Die Zukunftsmusik, die man gemacht hat, und die man sonst so gern der Sozialdemokratie zuschiebt, wird durch die Tüchtigkeit der Mannheimer Kaufleute nicht in Erfüllung gehen. Ein Geschäftsmann, der sich den Weltmarkt erobert hat, wird sehen, daß er ihn auch behauptet, u. er wird es auch verstehen, trotz der Rheinregulierung. Die Marktstellung Mannheims wird dadurch nicht verloren gehen. Die Worte des Ministers Schenkel, die er im Jahre 1902 ausgesprochen hat: „es könnte absolut nichts schaden, wenn durch die Rheinregulierung die Entwicklung Mannheims aufgehalten würde“, wird im Interesse des Gesamtlandes hoffentlich nicht in Erfüllung gehen, es zeigt aber von der Stimmung gewisser Kreise für Mannheim. Mannheim muß sich erholen und wird sich erholen. Daß es aber durch die Rheinregulierung Verluste erleiden wird, wird allseitig anerkannt. Die Ausführungen des Oberbaurats Honell gegenüber den Zukunftsplänen von Konstanz sind ja bezeichnend, aber recht unverständlich die Ausführungen, daß die Ausführbarkeit der Rheinregulierung immer von Mannheim angefochten würde. Wenn man die Oberländer Zukunftsmusik hört, so kann man doch nicht erwarten, daß die Freunde für die



Oberrheinregulierung gleichzeitig aufstehen sollen gegen die Oberrheinregulierung. Wir haben ja gehört, wie wegwerfend der Oberbaurat Honsell sich über die Schrift des Ingenieur Gelpke ausgesprochen hat. Er scheint sie überhaupt nicht gelesen zu haben. (Seiterkeit.) Er hat sich heute mehr mit allgemeinen Handelsfragen als mit der Rheinregulierung selbst beschäftigt. Es wäre aber besser gewesen, wenn er das Schwergewicht seiner Ausführungen auf die Bedenken gegen die Ausführung der Oberrheinregulierung gelegt und dadurch dieselben bei vielen Mitgliedern des Hauses zerstreut hätte, die innerlich Gegner der Oberrheinregulierung sind, aber nach außen mit Rücksicht auf ihre Wähler dafür eintreten. Mannheim hat nach zwei Richtungen ein Recht, gegen die Rheinregulierung sich zu wehren. Wenn das Geld, was jetzt angefordert wird, nicht ausreicht zur Durchführung der Korrektur, dann werden Nachforderungen erforderlich werden. Herr Oberbaurat Honsell hat die Frage der Nachforderungen heute nicht mit Bestimmtheit verneint. Nun hat aber Mannheim als die steuerkräftigste Stadt, die ein Fünftel sämtlicher Staatseinnahmen liefert, ein Interesse daran, zu wissen, was die Regulierung kostet, und ob noch Nachforderungen erfolgen werden. Der Abg. Seimburger hat sich erlaubt, einen Artikel der „Neuen Badischen Landeszeitung“ zu verlesen. Er hat nur den Schlusssatz zur Verlesung gebracht, und ich werde mir deshalb erlauben, den Vorderatz zu verlesen, aus dem hervorgeht, daß durch die Oberrheinregulierung der Schiffsverkehrsverkehr von Mannheim nach Straßburg sehr stark beeinträchtigt werde. Es heißt dort: „In erster Linie müssen wir immer wieder betonen, daß durch diese Regulierung die starke Strömung auf alle Fälle noch stärker würde und daß dadurch die jetzt schon unrentable Schiffsahrt oberhalb Lauterburg nicht allein nicht gebessert, sondern noch schwieriger, noch kostspieliger, noch gefährlicher, erfahrenere Schiffer behaupten sogar „unmöglich“ gemacht würde.“ Das ist richtig, ob Herr Oberbaurat Honsell mit dem Kopf schüttelt oder nicht. (Große Seiterkeit.) Den Lötzen, die seit 20 Jahren den Rhein befahren, traue ich aber soviel Erfahrung zu, als Herrn Oberbaurat Honsell. Sie erklären, daß die Ausgaben für eine Rheinregulierung von Straßburg nach Sondernheim niemals Nutzen bringen würden, daß die Fahrstraße sich täglich verlege und daß daran nichts geändert werden könne. (Große Seiterkeit. Verschiedene Zwischenrufe.)

Der Abg. Gauß weiß ganz genau, daß sich die Sandbänke an der Brücke Kehl-Straßburg jeden Tag verschieben, und er behauptet hier etwas wider besseres Wissen. (Gelächter.) Es ist ja ganz klar, daß die Dammungsarbeiten sehr hohe Kosten in Anspruch nehmen würden. Es ist uns in dieser Richtung viel zu wenig ausgeführt worden und wir können uns damit absolut nicht zufrieden geben. Ich erhebe deshalb hier meine warnende Stimme, weil ich überzeugt bin, daß das Unternehmen viel zu großen Aufwand verschlingen wird und daß man sich viel zu hohe Vorteile davon verspricht. Der Berichterstatter hat gesagt, daß man die Aufwendungen machen müsse, um zwei Monate Fahrzeit zu gewinnen. Meine Herren, ist es wirklich angebracht, dieser zwei Monate wegen solche Unsummen auszugeben? Man glaubt damit für das Oberland billigere Rohmaterialien, insbesondere Kohlen beschaffen zu können. Es stehen Schiffe genug zur Verfügung, die, den Wasserverhältnissen angepaßt, die Kohlen und sonstige Rohstoffe den Rhein hinauffahren, aber gewöhnlich fehlt es an Frachten, so daß nicht die nötige Belastung für das Schiff erreicht wird. Ich frage Sie unter diesen Umständen, ob Millionen ausgegeben werden sollen, die lediglich darauf berechnet sind, die Schiffsahrt um zwei Monate im

Jahre zu verlängern? Ich bestreite entschieden, daß die Entwicklung des Verkehrs in diesen zwei Monaten solche Dimensionen annehmen kann, daß die geplanten Ausgaben gerechtfertigt werden. Freilich meine Worte hier, meine warnende Stimme wird ja nichts mehr nützen. Eines schönen Tages wird man uns auch ein Projekt vorlegen über die Erstellung eines Schiffsahrtsweges von Wilingen nach St. Blasien, wenn die Stimmung anhält und der Kagenjammer nicht bald erfolgt. Die Ueberschüsse der Eisenbahnen können dann recht gut im Bodensee versenkt werden.

Ich stehe nicht auf dem Standpunkt, daß Mannheim sagen darf: Hier hört der Rhein auf, weiter darf die Regulierung nicht fortgeführt werden. Aber wohl darf Mannheim dagegen Einspruch erheben, daß für ein Unternehmen, von dem man so wenig Vorteile zu erwarten hat, solche Summen Geldes ausgegeben werden, von denen Mannheim selbst wieder einen großen Prozentsatz zu tragen hat. Wir verhehlen uns gar nicht, daß die Summen des Voranschlags lange nicht ausreichen werden, es ist das Projekt selbst noch gar nicht genügend ausgearbeitet.

Es ist auch hier bemängelt worden, daß speziell von Mannheim aus die Lamentos in die Welt gesandt worden sind. Das rührt aber einfach daher, daß man in Mannheim nun eingesehen hat, daß die Bedingungen, die hier vor 2 Jahren aufgestellt wurden, nicht eingehalten werden sollen. Nun hören wir, daß diese Bedingungen gar nicht ernstlich gemeint waren, sondern daß sie nur dazu dienen sollten, ein möglichst günstiges Abkommen mit Elsaß-Lothringen zu erreichen. Bezüglich des Versprechens der Abschaffung des Oktrois habe ich zu der Erklärung der elsässischen Regierung nur wenig Vertrauen. Es ist in der Zwischenzeit von Straßburg der Beschluß gefaßt worden, auf weitere 5 Jahre das Oktroi beizubehalten. Daraus geht hervor, daß man an der guten Absicht doch sehr zweifeln muß. Nur unsere Parteigenossen haben damals in Straßburg für die Beseitigung des Oktrois gestimmt. Meines Erachtens kann die elsässische Regierung gar keine Erklärung dafür abgeben, daß die elsässischen Städte von der Erhebung eines Oktrois absehen werden. Es ist doch sehr die Frage, ob die Städte durch Landesgesetz dazu gezwungen werden können, umsonst, da die Lothringer Gegner der Regulierung sind. Die Versprechungen der Regierung scheinen mir darum nicht vollwertig zu sein. Es ist gerade dasjenige, wie wenn der Minister Schenkel der elsässischen Regierung gegenüber eine Erklärung bezüglich eines Punktes abgeben wollte, für die er die Zustimmung des Landtags bedarf.

Gewicht lege ich auch insbesondere auf die Verschiebung des Kostenbeitrags. An den eventuellen Mehrkosten soll Baden 40 Proz. tragen. Sind denn diese großen Summen so leicht aus den Ärmeln zu schütteln, namentlich jetzt, wo unsere Finanzlage ar erkanntermaßen so schlecht ist, wo man selbst wichtige Aufgaben zurückstellt, nur aus finanziellem Interesse, wo in allen Zweigen der Regierung gespart wird? Diese Frage bedarf reiflicher Erwägung, und wir tun es ohne Rücksicht auf unsere Wähler. Unsere Wähler gehen von weiteren Gesichtspunkten aus, und man darf uns nicht den Vorwurf machen, daß wir Gegner einer freien Verkehrsentwicklung seien. Wir haben aber keinen Anlaß, ein Projekt, das sich als Lieblingsprojekt eines hervorragenden Wasserbautechnikers festgesetzt hat, das aber von verschiedener Seite angefochten wird, zur Ausführung zu bringen, wenn dies nur dahin führen sollte, die Schiffsahrt auf dem Rhein um zwei Monate zu verlängern. Wir halten es daher nicht für angezeigt, so ungezählte Millionen für ein solches Projekt auszugeben.



Abg. **Birkenmayer**: Ich bin für den Antrag der Kommission und bin darin auch durch die Reden der Abgg. Süßkind und Lehmann nicht erschüttert worden. Es handelt sich dabei um ein weitgehendes Landesinteresse, insbesondere für unser Oberland. Ich habe auf dem letzten Landtag für den damaligen Antrag gestimmt und glaube, mich durch meine jetzige Stellungnahme damit nicht im Widerspruch zu befinden. Es war damals die Sache anders gelagert; das Projekt war nicht genügend durchsichtig, und wir hatten damals auch bedeutende eigene Werte einzusetzen. Deshalb machen wir die Sache auch von verschiedenen Dingen abhängig. Jetzt aber hat sich die Sache geklärt und sie erscheint nunmehr sogar als eine dringliche. Bezüglich der Verminderung der Eisenbahneinnahmen hat sich die Frage so gestaltet, daß die Eisenbahnverwaltung keine entscheidenden Bedenken hat.

Was das Oktroi betrifft, so hat es mich sehr unangenehm berührt, daß auch die Handarbeitserzeugnisse des Schwarzwalds unter diesem Oktroi leiden können. Aber bei dem großen Vorteil, den andererseits das Oberland durch die Regulierung erreicht, dürfen wir uns darauf nicht festlegen. Ob die Regierung in Elßas imstande ist, den Wegfall des Oktrois durchzuführen, erscheint mir fraglich. Wenn es nicht ginge, so messe ich dem kein so großes Gewicht bei, daß man das Projekt ablehnen dürfte, denn die Sache liegt so, daß der Kanal sogar gebaut werden müßte, auch wenn wir ihn allein zu bauen hätten. Wir können daher die Mitarbeit von Elßas-Lothringen begrüßen. Das kann ich dem Abg. Süßkind sagen, wir haben auch Mannheim und seine Interessen wohl in Erwägung gezogen, denn es liegt uns fern, Mannheim schädigen zu wollen. Um so mehr ist es uns aufgefallen, daß man jetzt Ausführungen hören muß, als ob wir keine Rücksicht gegen Mannheim geübt hätten. Wenn auch für Mannheim Schwierigkeiten erwachsen sollten, so ist doch Mannheim lebenskräftig genug, als daß es durch einen solchen Sturm in seinen Wurzeln erschüttert werden könnte. Es kommt aber in unserem Lande nicht bloß Mannheim in Betracht, sondern man muß auch auf andere Landesteile Rücksicht nehmen, auch auf das badische Oberland. Oder sind etwa die Darstellungen der Handelskammern des Oberlandes nicht auch von sachverständiger Seite? Das Oberland hat Recht, wenn es sagt, es wolle nicht immer von den Projekten leben, die vom Tisch des Reichens fallen. Die Abgeordneten des Oberlandes haben auch seinerzeit keine Schwierigkeiten gemacht, als für Mannheim vom Staat viele Millionen verwendet wurden. Das gleiche kann man auch von Mannheim verlangen. Hier muß es heißen: „Alle für Einen, Einer für Alle!“ Nun ist gesagt worden, es sei überhaupt im Projekt sehr viel bestritten. Wo findet sich aber ein Projekt, in dem nicht besonders im Anfang manches bestritten werden könnte? Wenn erst alles bis ins einzelne vorher genau festgelegt werden müßte, so wäre manches Unternehmen noch gar nicht zustande gekommen. An die Fortsetzung der Regulierung von Basel nach Konstanz brauchen wir vorerst nicht zu denken, das können wir unseren Enkeln überlassen, hier kommen auch ganz andere Schwierigkeiten in Betracht. Ein weiterer Grund, warum ich für den Antrag der Kommission bin, ist, daß die Sache so liegt, daß wir der Regierung mehr freie Hand lassen müssen, als sie das letzte Mal gehabt hat; denn es gilt, den richtigen Zeitpunkt zum Zugreifen nicht zu verpassen.

Zum Schluß sage ich, es handelt sich um einen großen Gedanken, wir müssen mutig denselben zur Tat werden lassen; wir werden von unseren Nachfolgern keine Vorwürfe dafür bekommen.

Der **Präsident** teilt mit, daß ein Antrag auf Schluß der Debatte eingekommen ist, unterschrieben von den

Abgg. Schmidt, Klein, Franz und Dr. Blankenhorn. Als Redner sind noch gemeldet die Abgg. Duffner, Vortisch, Neuhaus und Dr. Schneider-Lahr.

Dieser Antrag wird mit 30 gegen 15 Stimmen angenommen.

Im Schlußwort bemerkt der **Berichterstatler**

Abg. **Hergt**: Ich würde mich in Anbetracht der vorgerückten Zeit gern kurz fassen, hätte sogar am liebsten auf das Schlußwort verzichtet, allein die Bemerkungen der Abgg. Lehmann und Süßkind nötigen mich, einiges zu erwidern. Von beiden Herren ist das Schlagwort „Ueber-rumpelung“ in das Haus geworfen worden. Ich glaube, die beiden Herren Kollegen hätten sich genauer unterrichten sollen, wie die Sache eigentlich steht. In unserem längst erledigten Budget befindet sich die aus dem vorigen Budget übertragene Position von 900 000 Mk. als erste Rate der Rheinregulierung, folglich handelt es sich nicht um eine neue Forderung, aber bei der Beschlußfassung über das Budget war sowohl für die Budgetkommission als für jedes Mitglied dieses Hohen Hauses der Anlaß gegeben, sich nach dem Stand der Rheinregulierung zu erkundigen, und das ist hier und auch in der Budgetkommission geschehen. Die Großh. Regierung hat darauf in der Kommission in Aussicht gestellt, daß sie das Ergebnis der Verhandlungen noch vor dem Schluß des Landtags mitteilen werde. Der Gang der Sache war also ein anderer, als die Abgeordneten Lehmann und Süßkind meinen. Es ist ja zu bedauern, daß der Abg. Süßkind nicht schon auf dem letzten Landtag anwesend war. (Große Heiterkeit). Er hätte dann bei seiner außerordentlichen Erfahrung, die er heute wieder auf finanztechnischem Gebiete bewiesen hat, sich leicht in die Sache eingearbeitet und dieselbe wohl anders beurteilt, als es heute geschehen ist. Auf jedem Landtag zu wiederholen, was auf dem vorhergehenden Landtag verhandelt worden ist, ist doch wohl nicht möglich. Sich darüber zu unterrichten, dazu steht die Landtagsliteratur, die Kommissionsberichte und die Sitzungsberichte zur Verfügung, daraus hätten sich die Herren Kollegen die nötige Kenntnis verschaffen können. (Zurufe: Von Montag morgens bis heute! Zuruf: Der Bericht ist am Sonntag verteilt worden!) Der Herr Kollege Lehmann war ja in der Kommission!

Es wurden sodann wieder Zweifel geäußert bezüglich der Ausführbarkeit des Unternehmens. Die Budgetkommission ist diesmal nicht hierauf zurückgekommen, weil diese Frage bereits auf dem letzten Landtag entschieden wurde. Die Großh. Regierung hat damals alle wünschenswerten Auskunft gegeben, und das Haus hat durch die Genehmigung der angeforderten Position im Prinzip anerkannt, daß es das Unternehmen für ausführbar halte. Der Abg. Lehmann hat wieder die gleichen Einwände vorgebracht wie der Abg. Dreesbach auf dem letzten Landtag. Er hat behauptet, die Ausführbarkeit werde von vielen Seiten, von Technikern und Autoritäten bestritten. Namen wurden damals nicht genannt, und auch heute wieder nicht.

Sodann hat der Abg. Süßkind sich auch darauf berufen, die Looßen seien der Meinung, die Regulierung sei unausführbar. Wenn der Abg. Süßkind auf das Urteil der Looßen über ein schwieriges technisches Projekt mehr gibt als auf die Meinung unserer bedeutenden Techniker, dann soll er hier darüber lieber nicht sprechen. Seine Looßen haben ihm auch gesagt, die Strömung werde stärker werden, also weiß er nicht, daß einer der Hauptzwecke der Rheinregulierung gerade der ist, die starken Strömungen über den Schwellen zu beseitigen, welche zur Zeit der Schifffahrt hinderlich und gefährlich sind.



Bezüglich des Oktrois hat schon der Abg. Gießler gesagt, daß dem Abg. Lehmann ein Irrtum unterlaufen ist. Es handelt sich hier nicht um die im Zolltarifgesetz von 1910 ab verbotenen Abgaben. Die Möglichkeit, auf Straßburg bezüglich der Oktroisfrage einzuwirken, besteht allerdings, da diese Sätze alljährlich von der Regierung genehmigt werden müssen. Die Budgetkommission auf dem letzten Landtag hatte freilich ein weiteres Ziel im Auge. Sie wollte, daß die Ausnahmestellung des Reichslandes hinsichtlich der Oktroibestimmungen von Reichswegen beseitigt werden sollten. Wir können aber auch mit der jetzigen Lösung zufrieden sein.

Bezügl. der Tarifklausel hat der Abg. Lehmann ein Bedenken darin gefunden, daß ich gesagt habe, das Ziel der Tarifregulierung sei auch auf anderem Wege zu erreichen. Er hat diese meine Bemerkung eine dunkle Andeutung genannt. Nun, das Tarifwesen liegt allerdings für den Laien etwas im Dunkeln, es geht nicht an, die Verhandlungen über Tarifänderungen in die Öffentlichkeit zu bringen, weil dieselben dadurch erschwert würden. Aber so gut wie es möglich war, ähnliche Tarifbestimmungen bei anderen schiffbaren Strömen durchzusetzen, wird es auch hier möglich sein, daß wir Tarifbestimmungen erreichen, die notwendig sind, um unsere badischen Eisenbahnen zu schützen. Wie sich auf Seite 4 des Berichts ergibt, stellt der Umschlagsverkehr mit der Schweiz nur einen verhältnismäßig kleinen Teil des Mannheimer Gesamtverkehrs dar; er hat im Jahre 1902 nur 400000 Tonnen, also 8,5 Proz. des Gesamtverkehrs betragen. Es ist also übertrieben, wenn die Abgg. Lehmann und Süßkind meinen, daß die Rheinregulierung zu großer Schädigung unserer Eisenbahnen, ja sogar zu einer Gefährdung ihrer Selbstständigkeit führen könne.

Der Abg. Lehmann hat dann die Ansicht ausgesprochen das eigentliche Motiv zu der jetzigen Resolution sei die Befürchtung vor dem kommenden Kanal auf elsässischer Seite gewesen. In der Kommission wurde zwar von verschiedenen Seiten und auch von der Großh. Regierung die Ansicht vertreten, daß die Möglichkeit des Kanalbaues näher gerückt sei, aber für unsre Stellungnahme war dies nicht maßgebend. Ich darf hier als meine eigene Meinung anführen, daß ich die Ausführung des linksrheinischen Kanals allerdings für möglich, aber keineswegs für wahrscheinlich halte und zwar aus mehreren sehr triftigen Gründen. Einmal sind die Kosten der Herstellung im Verhältnis zu dem daraus erwachsenden Vorteil einer Verlängerung der Schifffahrt um 2 Monate zu groß. Dann werden auch die Unterhaltungskosten für die Wasserhaltung und -Speisung in dem tiefen Untergrund des alten Rheinvorlandes bedeutend sein, es kommen ferner die Schifffahrtsgebühren, die Transportverzögerungen und schließlich die Vereisung in betracht. Ferner würde Elßaz zur Speisung des Kanals etwa 40—50 cbm aus dem Rhein entnehmen müssen, dadurch würde die Schifffahrt auf dem Rhein selbst beeinträchtigt, und unsere Regierung wäre genötigt, so lange wie möglich dagegen Widerstand zu leisten, die Folge einer Nachgiebigkeit wäre schließlich, daß auch auf unserer Seite ein Kanal gebaut werden müßte.

Der Abg. Süßkind hat die auf dem letzten Landtag an die Bewilligung der 900 000 M. geknüpften Voraussetzungen Bedingungen der Regierung genannt. Mit Unrecht, denn die Großh. Regierung hat sich im Gegenteil gegen die Bedingungen gewehrt, sie sind von der Budgetkommission vorgeschlagen und vom Hause angenommen worden.

Nach dem bisherigen Gang der Verhandlungen ist wohl zu hoffen, daß die große Mehrheit des Hauses auch

dieses Mal dem Antrag der Budgetkommission zustimmen wird. Ich glaube, daß damit ein großer und bedeutungsvoller Schritt getan wird zur Ausdehnung der Großschifffahrt auf dem bedeutendsten schiffbaren Strome Europas nicht nur bis Straßburg, sondern auch in vorbereitender Weise für die Fortsetzung bis Basel, vielleicht auch einmal bis Konstanz.

Herr Geh. Rat Honsell hat freilich diese Projekte, die ich übrigens nur im Anschluß an die bezüglichen Anregungen der Handelskammer Konstanz besprochen habe, skeptisch beurteilt. Mit Rücksicht aber darauf, daß die Verlängerung des Schifffahrtswegs bis nach Basel für die Schweiz außerordentliche Vorteile bringen würde, die Weiterführung von da nach Konstanz aber nicht so sehr in ihrem Interesse gelegen wäre, wie auch Geh. Rat Honsell bemerkte, habe ich geglaubt, die Großh. Regierung ersuchen zu sollen, zur rechten Zeit die nötigen Untersuchungen anstellen zu lassen und gegenüber der Schweiz eine feste Stellung zu nehmen, wenn es sich einmal um die Fortsetzung der Regulierung bis Basel handeln sollte, damit auch die in unserem Interesse gleich wichtige Ausdehnung der Schifffahrt bis Konstanz, falls sie sich als ausführbar erweist, einstens der Ausführung unter günstigen Bedingungen zugeführt werden kann.

Schließlich möchte ich noch an die Großh. Regierung die Bitte richten, darauf hinzuwirken, daß auch während der Ausführung der Regulierungsarbeiten zwischen Straßburg und Sondernheim die Schifffahrt möglichst erleichtert wird und nicht etwa durch die Bauausführung selbst Hindernisse erfährt. Ob nicht durch Verwendung des Bender'schen Kiesrechens die Wassertiefe über den höchstliegenden Schwellen ohne großen Aufwand verbessert werden kann, sollte meines Erachtens durch Versuche in größerem Maßstabe erprobt werden. Vor allem aber wird es nötig sein, durch ausgebehntere und häufigere Baggerung die Fahrinne bei unseren Hafenumündungen jederzeit offen zu halten. Ich habe bei Beratung des Budgets der Wasserbauverwaltung in Zweifel gezogen, ob die für diesen Zweck und für die Unterhaltung des Kehler Hafens ausgeworfenen Summen ausreichend sein werden, ich habe damals namentlich darauf hingewiesen, daß die Mündung des Kehler Hafens in Gefahr sei, durch eine schon nahegerückte Kiesbank zugelegt zu werden und daß es dringend nötig sei, mit einem leistungsfähigen Bagger, als dem dort verwendeten in beschleunigter Weise vorzugehen. Es wurde mir damals erwidert, die vorhandenen Mittel würden ausreichen, um die Einfahrt frei zu halten. Meine Befürchtungen haben sich aber inzwischen bestätigt, die Kiesbank ist jetzt vor die Mündung gerückt, und kürzlich ist ein Schleppdampfer stecken geblieben. Es ist also dringend nötig, hier kräftig einzugreifen. Damit möchte ich schließen und bitte Sie nochmals, die Anträge der Kommission zu genehmigen.

Es erhält noch zu einer persönlichen Bemerkung das Wort:

Abg. Süßkind: Der Abg. Hergt hat erklärt, es wäre auch den jüngeren Herren des Hauses möglich gewesen, sich mit dieser Vorlage eingehender zu befassen und sie einer näheren Prüfung zu unterziehen. Ich habe den Bericht erst am letzten Sonntag in Mannheim bekommen. Gestern war eine anstrengende Sitzung. Ich weiß somit nicht, wie ich die Zeit hätte finden können, mich in der Bibliothek nach dem nötigen Material umzusehen, außerdem war das Material schon vergriffen. Ich kann Ihnen aber bloß versichern, daß ich aus eigener Erfahrung spreche, und daß ich alles, was ich gesagt habe, pflichtgemäß und sorgfältig gesammelt habe. Es sprechen ja auch die gelehrten Herren hier sehr oft über Sachen,



die garnicht in ihr Fach einschlagen, und von denen sie nichts verstehen.

Abg. Haus: Der Abg. Süßkind hat gemeint, ich hätte meine Rede hier wider besseres Wissen gehalten; das heißt doch, ich hätte gesprochen, was ich selbst nicht glaube. Ich weise diese Bemerkung mit aller Entschiedenheit zurück. Der Abg. Süßkind hat auch gemeint, ich hätte die Kiesbänke im Rhein noch nie gesehen. Freilich habe ich diese schon vielmal gesehen, aber gerade deshalb wollen wir ja den Rhein regulieren, daß diese nicht mehr vorstoimen. Der Abg. Süßkind hat auch die Gewohnheit immer von der Steuerkraft der Stadt Mannheim zu sprechen, die immer einen großen Anteil der Staatssteuern aufbringen müsse. Er soll doch froh sein, daß dies der Fall ist, und ich möchte ihm den Fall von gestern ins Gedächtnis zurückrufen, wo der Abg. Eichhorn erklärte, die Standesherrn sollten ihr Besitztum an die Sozialdemokraten zurückgeben, sie würden die Steuern gerne bezahlen. Dies möchte ich auch Herrn Süßkind empfehlen.

Präsident Dr. Günner: Die Bemerkung des Abg. Süßkind gegen den Abg. Haus wurde vorhin vom Hause und auch von dem Abg. Haus mit allgemeiner Heiterkeit aufgenommen. Ich habe sie darum nicht für ernsthaft und beleidigend angesehen. Nachdem aber der Abg. Haus die Äußerung schwerer aufgefaßt hat und sich nunmehr darüber beschwert, sehe ich mich veranlaßt, die Behauptung des Abg. Süßkind, ein Abgeordneter habe wider besseres Wissen gesprochen, zu rügen.

Abg. Süßkind: Ich habe gestern nichts über die Standesherrn gesagt. (Abg. Haus: Sie nicht, aber

Herr Eichhorn! Heiterkeit.) Dann haben Sie sich versprochen. Bezüglich der Bemerkung über den Abg. Haus muß ich doch sagen, daß ich nach Lage der Sache berechtigt war, die Äußerung des Abg. Haus zurückzuweisen, wenn ich es auch vielleicht in etwas zu scharfer Form getan habe. Denn Herr Abg. Haus wußte, daß die Kiesbänke im Rhein bei Kehl sich verlegen.

Der Antrag der Kommission wird hierauf mit allen gegen 6 Stimmen angenommen.

Gegen die seitens der Kommission zu den Petitionen gestellten Anträge wird kein Widerspruch erhoben.

Die Beratung wird hier abgebrochen.

Die weiteren Gegenstände werden von der Tagesordnung abgesetzt.

Schluß der Sitzung 1/2 Uhr nachmittags.

\* **Karlsruhe**, 13. Juni. 127. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Donnerstag, den 14. Juli 1904, vormittags 11 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

Beratung des Berichts der Petitionskommission über die Petitionen:

- a. des Gemeinnützigen Vereins der Redarvorstadt in Mannheim, die Kasernierung der Prostituierten betreffend;
- b. des Vorstandes des Heidelberger Sittlichkeitsvereins und des Frauenvereins zur Hebung der Sittlichkeit in Heidelberg, die Bekämpfung der Prostitution betreffend — Druckfache Nr. 68 — Berichterstatter: Abg. Schmidt.



