

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1908

229 (21.7.1908) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 107. öffentliche Sitzung

Beilage zur Karlsruher Zeitung № 229.

Dienstag, 21. Juli 1908.

Badischer Landtag.

==== Zweite Kammer. ====

107. öffentliche Sitzung
am Samstag den 18. Juli 1908.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung des Berichts der Kommission für die beamtengesetzlichen Vorlagen über den Gesekentwurf, die Militärwitwenkasse betr. — Druckfache Nr. 69 — Druckfache Nr. 69a — Berichterstatter: Abg. Rebmann.
2. Beratung der Berichte der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über die Petitionen
 - a. des Komitees für Erbauung einer Bahn von Eberbach über Müdau nach Buchen, die Aufstellung eines Projekts für eine normalspurige Bahn von Eberbach über Müdau nach Buchen betr., Berichterstatter: Abg. Leiser;
 - b. der Steinachtalgemeinden um Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn, Berichterstatter: Abg. Neuwirth;
 - c. der Gemeinde Groß-Eicholzheim um baldige Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes auf der Station Eicholzheim, Berichterstatter: Abg. Wanschbach;
 - d. der Gemeinderäte und Interessenten von Griesen, Weisweil, Niedern, Ergingen, Nechberg, Scherzen, Geißlingen, die Erstellung eines fahrbaren Uebergangs beim Bahnhof in Griesen betr., Berichterstatter: Abg. Blümle;
 - e. der Stadt Pforzheim und 9 weiterer Gemeinden um Erstellung einer Bahn Weilberstadt—Pforzheim, Berichterstatter: Abg. Wrodmann.
3. Beratung der Berichte der Petitionskommission über die Petitionen:
 - a. der Pfingstaler Steinhauermeister um Berücksichtigung bei Vergabe von Steinhauerarbeiten zu Staatsbauten, Berichterstatter: Abg. Nohrhust;
 - b. 1. des Zentralverbandes deutscher Händler, Markt- und Mehreinfender in Magdeburg,
2. des Badischen Gastwirteverbandes, die Zusammenlegung der Kirchweihen betr. — Druckfache Nr. 83 — Berichterstatter: Abg. Jhrig;
 - c. des Schukmanns a. D. Aug. Henninger, zurzeit Untererheber in Priesenheim, um Erhöhung seiner Pension oder etatmäßige Anstellung, Berichterstatter: Abg. Jhrig;
 - d. des städt. Polizeiwachtmeisters Karl Wiedenmaier in Heberlingen um Abänderung des Gemeindebeamtenfürsorgegesetzes oder des Bad. Beamtengesetzes, Berichterstatter: Abg. Jhrig;
 - e. der Gemeinden Eb. und Kath. Temnenbronn um ein Postfuhrwerk, Berichterstatter: Abg. Müller;
 - f. der Jakob Wimmer Ehefrau in Mühlburg, frühere Aufseherin in der Weiberstrafanstalt in Bruchsal um Gewährung einer fortlaufenden Unterstützung oder Rente und um Entschädigung, Berichterstatter: Abg. Wiedemann-Bruchsal.

(Ziffer 3 lit. b und e gelangten nicht zur Verhandlung.)

Am Regierungstisch: Zunächst Präsident des Ministeriums der Finanzen Wirkl. Geh. Rat Dr. Goussell, Ministerialdirektor Tröger, Ministerialrat Schellenberg; sodann Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Wirkl. Geh. Rat Frhr. von Marschall, Ministerialrat Wolpert; weiterhin Geh. Oberregierungsrat Dr. Reichardt, Ministerialrat Flad, Ministerialrat Schäfer.

Präsident Fehrenbach eröffnet die Sitzung kurz nach 9¹/₄ Uhr vormittags.

Die eingelaufene Petition des Architekten A. Karsch in Tauberbischofsheim um Rechtshilfe wird der Petitionskommission überwiesen.

Das Haus ist damit einverstanden, daß an Stelle des Abg. Schmidt-Karlsruhe der Abg. Dr. Zehnter in die Kommission für das Wassergesetz eintritt.

Es wird mitgeteilt, daß zum Vorsitzenden dieser Kommission der Abg. Dr. Zehnter und zum Berichterstatter der Abg. Dr. Obkircher gewählt worden ist.

Hierauf wird in die Tagesordnung eingetreten.

Zu Ziffer 1 derselben (Beratung des Berichts der Kommission für die beamtengesetzlichen Vorlagen über den Gesekentwurf, die Militärwitwenkasse betr.), erhält zunächst das Wort

Berichterstatter Abg. Rebmann (natl.): Die Vorlage über die Umgestaltung der Militärwitwenkasse ist nur aus ihrer geschichtlichen Entwicklung heraus zu verstehen. Dieselbe ist zum Teil in der Begründung des Entwurfs und zum Teil in dem gedruckten Kommissionsbericht so ausführlich niedergelegt, daß ich darauf verzichten kann, sie ausführlich wiederzugeben. Ich möchte daraus nur einige wenige Daten wiederholen.

Zunächst das eine, daß die ganze Klasse im Jahre 1804 durch den damaligen Kurfürsten Karl Friedrich ins Leben gerufen worden ist unter dem Namen „Militärwitwenfiskus“, daß damals in dieser einen Klasse zwei an sich ganz verschiedene Gebilde vereinigt worden sind, die eine als erste Klasse bestimmt für die Offiziere und im Offiziersrang stehenden Personen, und die zweite für die Unteroffiziere und Gemeinen. Die zweite Klasse wurde auf der einen Seite mit Kapitalien und Einkünften so reichlich ausgestattet, auf der anderen Seite in ihrer Aufgabe

so eng umgrenzt, daß sie niemals irgendwie Not gelitten hat, sondern daß sie in der Lage war, ansehnliche Kapitalien zu sammeln und trotzdem ihren Verpflichtungen nach allen Seiten hin nachzukommen. Außerdem sind in der Zeit auch noch die Benefizien erhöht worden.

Ganz anders war es bei der ersten Klasse, die für die Offiziere bestimmt war, die von Anfang an als Versicherungsanstalt begründet war, insofern die Offiziere Beiträge zu bezahlen hatten, die ihrem Gehalt entsprechend reguliert waren, wie denn auch die Bezüge der Hinterbliebenen diesen Gehälten entsprechend geordnet waren. Es hat aber dieser ersten Klasse von Anfang an an der richtigen Grundlage gefehlt. Es hat deshalb auch gar nicht lange gedauert, bis sie in Schwierigkeiten gekommen ist. Sie hat die Verpflichtungen, die in dem Organisationsstatut gegeben worden sind, niemals einhalten können, weil sie die nötigen Mittel dazu nicht besessen hat, und so ist denn von Anfang an ihre Aufgabe auch beschränkt geblieben auf das Mindestmaß der Leistungen, die im Organisationsstatut vorgeesehen waren. Die Schwierigkeiten sind nach und nach gestiegen, so daß man zuletzt dazu hat schreiten müssen, das Vermögen der Klasse selbst anzugreifen, trotzdem es im Organisationsstatut feierlich ausgesprochen war, daß das Kapitalvermögen der Klasse niemals angegriffen werden sollte.

Man hat dann im Jahre 1862 durch eine Staatsministerialentscheidung, nachdem schon im Jahre 1854 die Verhandlung darüber begonnen hatte, der Sache dadurch abgeholfen, daß man einerseits dem Vermögen der zweiten Klasse so viel entnommen hat, um das Vermögen der ersten Klasse wieder auf den alten Stand herzustellen, und indem man andererseits bestimmt hat, daß die Ueberschüsse der zweiten Klasse dazu verwandt werden sollten, das laufende Defizit der ersten Klasse zu decken. Es sind damals schon über die rechtliche Seite dieser Frage Zweifel erhoben worden, ob das Staatsministerium als solches berechtigt war, diesen Eingriff zu tun, oder ob er nicht vielmehr auf dem Wege der Gesetzgebung hätte geschehen sollen. Diese Bedenken sind aber durch die lange inzwischen verstrichene Zeit hinfällig geworden und dadurch, daß die Großh. Regierung bei späteren Gelegenheiten, in denen sie sich mit der Sache zu beschäftigen hatte, jeweils den Weg des Gesetzes beschritten hat.

Eine gründliche Aenderung trat mit dem Jahre 1871 ein, mit dem Abschluß der Militärkonvention, bei der die militärische Oberhoheit über die badischen Truppen an das Königreich Preußen überging. Das mußte natürlich zur Folge haben, daß eine grundlegende Aenderung in der ganzen Konstitution der Klasse eintrat. In der Militärkonvention war bestimmt, daß die badischen Offiziere, die in preussische Dienste übergehen, zwangsweise, wie sie bisher der badischen Militärwitwenkasse angehört hatten, nunmehr in die preussische Militärwitwenkasse einzutreten hatten. Es trat also damit der Zwang ein, entweder die Klasse als Zuschußkasse zu den bisherigen Leistungen zu organisieren oder sie ganz aufzuheben. Man hat aber weder das eine noch das andere getan, sondern hat die Dinge gehen lassen. Was die zweite Klasse anbelangt, so war eine Nötigung, hier irgendwie einzugreifen, nicht gegeben, eben wegen der reichen Mittel, die dieser Klasse zu Gebote standen. Aber hinsichtlich der ersten Klasse wäre jetzt der Augenblick gegeben gewesen, sie, wie man heutzutage sagt, zu sanieren, d. h. einen Plan aufzustellen, der die Mittel bereit gestellt hätte und die Wege geordnet hätte, um mit dem von jetzt an in Aussicht zu nehmenden Absterben der Klasse die Dinge so zu ordnen, daß ein späteres Eingreifen nicht mehr notwendig gewesen wäre. Man hat das damals aber nicht getan. Man hat sogar in den folgenden Jahren

der Klasse noch weitere Lasten aufgeladen, indem man auch die Ausgleichspensionen auf die Klasse übernommen hat und die Leistungen der Klasse noch erhöht hat. Man hat dann später auf das Vermögen der Klasse selbst gegriffen, und da war nun vorauszu sehen, daß in kurzer Zeit das Vermögen aufgezehrt sein würde. Es ist das in der Tat auch im vorigen Jahre beinahe geschehen, und es dürfte im jetzigen Augenblick Tatsache sein, daß die erste Klasse ein Vermögen nicht mehr besitzt.

Jetzt ist also der Augenblick gekommen, wo durchaus eingegriffen werden muß. Der Vorschlag der Regierung geht dahin, daß das Vermögen der ersten und der zweiten Klasse in einer Klasse vereinigt würde. Diese Vereinigung wird sehr einfach sein, da nur noch die zweite Klasse ein Vermögen hat, das jetzt als gemeinsames Vermögen erklärt wird und von jetzt ab zum Ausbrauchen bestimmt ist. Die notwendige Folge hiervon ist aber, nunmehr auch die zweite Klasse zu schließen, so daß also jetzt das Ende der ganzen Klasse zu beschließen sein wird.

Aus den Berechnungen, die uns vorgelegt sind, geht hervor, daß die letzten Mitglieder der ersten Klasse etwa bis zum Jahre 1920 gestorben sein werden, die letzten Witwen aus dieser Abteilung etwa bis zum Jahre 1940 u., falls das Gesetz zu Stande kommt und die zweite Klasse geschlossen wird, etwa bis zum Jahre 1960 die letzten Witwen aus der zweiten Klasse, daß also etwa bis zum Jahre 1960 die ganze Klasse aufhören wird. Die Mittel, die bis dorthin zu erhalten, reichen aber nicht aus. Das Vermögen der Klasse wird schon etwa bis 1925 vollständig aufgebraucht sein, und es tritt dann die Nötigung an den Staat heran, selbst einzugreifen und von da ab Zuschüsse zu leisten, um die Klasse noch bis zu Ende ihre Leistungen vollständig erfüllen zu lassen. Das ist auch in dem Regierungsvorschlag vorgeesehen.

Es ist keine Frage, daß den Offizieren und ihren Hinterbliebenen diejenigen Wohlthaten erhalten bleiben müssen, auf die sie durch ihre Beiträge einen Rechtsanspruch haben. Nach dieser Seite kann keinerlei Zweifel sein. Es kann auch keinerlei Zweifel sein, daß es der Staat ist, der hier eingreifen hat. Offiziere und Militärbeamte standen eben, solange sie noch im aktiven Dienst waren, in demselben Verhältnis zum Staate wie die Beamten. Der Staat hat ihnen gegenüber also dieselben Pflichten wie seinen übrigen Beamten gegenüber.

In der zweiten Klasse sind Unteroffiziere und Gemeine, die Beschränkungen, unter denen die Klasse ihre Leistungen an sie erfüllt, sind im Verichte und in der Begründung zur Regierungsvorlage ausführlich enthalten. Es war nun die Möglichkeit gegeben, daß bis in die jetzige Zeit hinein weitere Anwartschaften erworben, also weitere Ansprüche an die Klasse gewonnen werden konnten. Dem soll dadurch vorgebeugt werden, daß die Klasse als solche geschlossen wird. Daß das rechtlich zulässig ist, ergibt sich schon daraus, daß in dieser Klasse keinerlei Beiträge geleistet werden. Die Mitglieder haben also auch keinerlei Rechtsanspruch an den Staat. Es steht also dem Staate zweifellos das Recht zu, diese Leistungen einzustellen, die Klasse zu schließen, wenn er es für notwendig hält.

Die andere Frage ist die, ob es wünschenswert ist, daß die zweite Klasse geschlossen wird. Die Zugehörigen der zweiten Klasse sind gleichzeitig, solange sie aktiv sind, in der vom Reiche im vorigen Jahre neu gegründeten Witwenversorgung. Bis zum vorigen Jahre war es in hohem Grade wünschenswert, daß für die Hinterbliebenen dieser Unteroffiziere u. dgl. eine Versorgung geschaffen wurde, wie sie eben in unserer mili-

tärwitwenkasse bestanden hat. Nunmehr hat das Reich diese Verpflichtung, und zwar in einem höheren Maße als unsere bisherige Witwenkasse, übernommen. Wie aus der Begründung im Druckbericht zu ersehen ist, sind die Leistungen, wie sie nach dem Reichsgesetz den Witwen der Berechtigten zufallen, wesentlich höher, als dasjenige, was von unserer Militärwitwenkasse bezahlt werden konnte. Von diesem Augenblick an erhält die Badische Militärwitwenkasse den Charakter einer Zuschußkasse, ihre Leistung den Charakter eines Zuschusses zu dem, was das Reich leistet.

Ohne Frage wäre es nun wünschenswert gewesen, daß die badischen Unteroffiziere diesen Zuschuß behalten, und in der Kommission ist es auch auf das lebhafteste bedauert worden, daß gerade unseren badischen Staatsangehörigen dieser Zuschuß nun in der Zukunft nicht mehr zukommen solle. Es ist aber dem entgegengehalten worden, daß einerseits die Leistungen aus der Reichskasse wesentlich höhere seien, so daß man sie wohl als ausreichend bezeichnen könne, daß aber auf der anderen Seite in bestimmten Fällen der Zuschuß aus der Reichskasse auf die Einkünfte aus der Reichskasse aufgerechnet werde, so daß er also nicht den Beteiligten sondern bloß der Reichskasse zugute komme. Daß der badische Staat keine Veranlassung habe, zugunsten der Reichskasse etwas zu leisten, das liegt ja auf der Hand.

So ist die Kommission dazu gekommen, auch diesen Vorschlag der Großh. Regierung und damit auch dem ganzen Inhalt der Vorlage zuzustimmen.

Nun ist im Laufe der Verhandlungen von alten badischen Offizieren eine Bitte vorgebracht worden, die dahin geht, man möge ihnen die Beiträge erlassen. Sie bezahlen immer noch Beiträge nach Maßgabe des Organisationsstatuts. Sie finden nun, daß ihnen dadurch insofern ein Unrecht geschieht, als den badischen Beamten durch die letztmalige Ordnung der Hinterbliebenenversorgung die Bezahlung der Beiträge erlassen worden ist, und sie bitten aus diesem Grunde auch um Nachlaß ihrer Beiträge. Nun hat man hier zu unterscheiden zwischen solchen Offizieren, die nur der badischen Militärwitwenkasse angehören, und solchen, welche gleichzeitig auch noch in die preussische Militärwitwenkasse eingetreten sind. Es wurde nun erklärt, daß keine Veranlassung vorliege, der letzteren Art die Beiträge zu erlassen, da sie ja unter allen Umständen Mitglieder der preussischen Militärwitwenkasse seien und da sie zu der badischen Militärwitwenkasse eigentlich nur im Verhältnis wie zu einer Privatnachversicherung oder Zuschußversicherung stehen, daß also hier kein Anlaß vorliege, die Beiträge nachzulassen. Dagegen fand man es durchaus billig, der ersten Art von Offizieren — die nur der badischen Militärwitwenkasse angehören — diese Beiträge nachzulassen.

Sinsichtlich der Form, in der das zu geschehen habe, entschloß man sich, um die Sache ein für allemal endgültig zu regeln, dem Gesetz einen weiteren Artikel beizufügen, der bestimmt, daß denjenigen Mitgliedern der Militärwitwenkasse der ersten Klasse, welche nur Mitglieder der badischen Militärwitwenkasse sind, die Bezahlung der Beiträge nachgelassen würde. Eine große finanzielle Bedeutung hat die Sache nicht, sie wird die badische Staatskasse nicht wesentlich belasten, es sind zurzeit nur noch 19 Offiziere dieser Art vorhanden. Ich füge endlich noch hinzu, daß infolge dieser Einschlebung eines neuen Artikels 3 der bisherige Artikel 3 (der die Vollzugsanordnung enthält) zum Artikel 4 wird.

Ich möchte auch namens der Kommission beantragen, dem Gesetzentwurf zuzustimmen.

In der allgemeinen Beratung erhält das Wort

Präsident des Ministeriums der Finanzen Dr. ing. **Sonfell:** Nach einer in scharfen und klaren Linien gezeichneten geschichtlichen Darstellung hat Ihre Kommission zu der Begründung des Gesetzentwurfes durchweg zustimmend Stellung genommen. Die Kommission hat sich überzeugt, daß bei dem dermaligen Stande der Militärwitwenkasse etwas Eingreifendes geschehen muß, und sie ist in ihren Beratungen auch dazu gelangt, die Maßnahmen, die den Gegenstand des Gesetzentwurfes bilden, zu billigen.

Zu dem von der Kommission als Artikel 3 vorgeschlagenen Zusatz konnte die Großh. Regierung umso leichter ihre Zustimmung erteilen, als sie gewillt war, auf etwaiges Ansuchen der ehemaligen badischen Offiziere in ähnlicher Weise zu verfahren, wie dies in dem gegenwärtig vorliegenden Staatsvoranschlag bei den Einnahmen der Beamtenwitwenkasse hinsichtlich jener ehemaligen badischen Postbeamten geschehen ist, die der reichsgesetzlichen Versicherung nicht beigetreten sind. Im vorliegenden Falle verdient aber die gesetzliche Regelung ohne Zweifel den Vorzug. Der Ausfall für die Staatskasse ist in der Tat nicht von Belang; er beträgt in der Gegenwart 800 bis höchstens 1000 M. und wird in den folgenden Jahren bald abnehmen.

Ich bitte das Hohe Haus, den Gesetzentwurf nach den Anträgen der Kommission anzunehmen.

In der Einzelberatung ergreift niemand das Wort.

Der Gesetzentwurf wird in namentlicher Abstimmung einstimmig angenommen.

Hierauf wird zu Ziffer 2 der Tagesordnung, Beratung der Berichte der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über eine Anzahl Petitionen, übergegangen.

Ueber die Bitte des Komitees für Erbauung einer Bahn von Eberbach über Mudau nach Buchen um Aufstellung eines Projekts für eine normalspurige Bahn von Eberbach über Mudau nach Buchen erstattet Bericht Abg. **Leiser** (natl.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Das genannte Komitee bittet, die Kammer wolle das Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten ersuchen, die Bearbeitung eines Projekts für eine normalspurige Bahn Eberbach—Mudau—Buchen nochmals in Erwägung zu ziehen und tunlichst bald vornehmen zu lassen. Zur Begründung wird geltend gemacht, durch Erbauung der Schmalspurbahn Mosbach—Mudau sei lediglich ein Nothelfer für einige Orte geschaffen worden, die Frage der Erschließung des Odenwalds aber dadurch nicht endgültig gelöst worden. Doch werde diese Frage immer dringlicher, da das ganze Gebiet in ungeahnter Aufschwung begriffen sei. Ohne eine normalspurige Bahn sei sowohl der Bezug von Futter- und Düngemitteln, wie auch der des für eine gute Straßenunterhaltung so nötigen Schotter, sowie von Baumaterialien erschwert und verteuert. Andererseits sei der Absatz der Erzeugnisse, so vor allem der außerordentlich entwicklungsfähige Vieh- und Milchabsatz gehemmt. Gemüsebau könne überhaupt nicht aufkommen, auch der Absatz der Produkte der ausgedehnten Forstwirtschaft des Odenwalds sei sehr erschwert, solange eine ausreichende Beförderungsmöglichkeit fehle; als solche aber könne die schmalspurige Nebenbahn Mosbach—Mudau nicht gelten. Eberbach selbst habe ein hervor-

ragendes Interesse an der Erschließung seines Hinterlandes durch die geplante Bahn, die ihm auch wieder den zum Teil durch die Linie Mosbach-Mudau entzogenen Geschäftsverkehr mancher Orte bringe. Ein gleiches Interesse habe Buchen, das auch durch die genannte Nebenbahn geschädigt sei.

Die Großh. Regierung bleibt auf dem bereits in der 145. Sitzung der Zweiten Kammer vom 3. August 1906 zu der Frage einer Bahnverbindung Eberbach-Mudau-Buchen eingenommenen ablehnenden Standpunkt aus den dort dargelegten Gründen stehen, zumal die in Betracht kommenden Verhältnisse bereits früher nach allen Seiten eingehend untersucht worden seien und sich das Bahnprojekt dabei nicht als bauwürdig, auch als zu teuer herausgestellt habe. Neue ausschlaggebende Gesichtspunkte seien nicht vorgebracht.

Die Kommission verkennt nicht, daß die Erstellung der Bahn der in Betracht kommenden Gegend erhebliche wirtschaftliche Vorteile bringen würde, glaubt aber, besonders im Hinblick auf andere dringendere Bahnprojekte, nur den Wunsch aussprechen zu sollen, die Großh. Regierung wolle der Ausarbeitung eines Projekts für die fragliche Bahn näher treten, sobald andere dringendere Bahnbauten erledigt sind und ihr die geeigneten technischen Kräfte zur Verfügung stehen. In diesem Sinne stellt sie den Antrag:

Hohe Zweite Kammer wolle die vorliegende Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überweisen.

In der Beratung bemerken

Abg. **Duenzer** (natl.): Wenn ich ein empfehlendes Wort für die hier vorliegende Petition einlege, so geschieht das darum, weil es sich hier um die Befriedigung eines Verkehrsbedürfnisses handelt, dem durch die Mosbach-Mudauer Schmalspurbahn in keiner Weise Genüge getan ist. Es ist dies schon darum nicht der Fall, weil sehr viele Odenwaldborte von jener Bahn keinen Gebrauch machen können. Sie sind von allem Verkehr ausgeschlossen, und die Folgen davon treten auch nach allen Seiten klar und offen zu Tage. So erfreulich es ist, daß in dem hier fraglichen Teil des Odenwalds die Viehzucht einen beträchtlichen Aufschwung genommen hat, so muß doch gesagt werden: Wie ganz anders stünde es bei günstigeren Verkehrsverhältnissen! Die Milchwirtschaft hat kein Absatzgebiet, das Gemüse kann nicht auf den Markt gebracht werden, und seine Kultur ist darum ausgeschlossen. Holz und Getreide werden auf sehr beschwerlichem und kostspieligem Transport der hessischen Bahn zugeführt. Kurz, die fleißigen Bewohner dieses Teils unseres Landes befinden sich in einer recht üblen Lage.

Nun muß aber neben den tatsächlich vorliegenden Verhältnissen noch eines hier ganz besonders in Betracht gezogen werden, und das ist der Umstand, daß die hier vorliegende Petition die weitaus bescheidenste von allen der Eisenbahnkommission zugegangenen ist. Alle anderen Petitionen verlangen die sofortige Erstellung einer Eisenbahn. Hier dagegen heißt es: „Wir betonen, daß wir keineswegs wagen, auf die sofortige Erbauung einer Bahn anzutragen, sondern daß wir lediglich im Auge haben, eine Untersuchung darüber herbeizuführen, ob und wie sich eine Lösung finden läßt für eine Bahnverbindung, die nach unserer Ueberzeugung ein Bedürfnis ist.“ Diese Odenwaldgemeinden begnügen sich also mit der einstweiligen Aufstellung eines Bahnprojekts. Dem dürften doch keine unüberwindlichen Schwierigkeiten im Wege stehen. Ich meine auch, eine solche große Bescheidenheit verdient doch ihre Belohnung. Es ist anzunehmen, daß in den nächsten 18 Monaten für die Großh. Eisenbahn-

verwaltung ruhigere Zeiten kommen, und ich möchte die Hoffnung aussprechen, daß sie in dieser Zeit einen ihrer Techniker in den Odenwald schicken wird, um dem dringenden Wunsch jener Landesgegenden gerecht zu werden.

Abg. **Dieterle** (Zentr.): Gegenwärtig beschäftigen uns gar viele Bahnprojekte, und als ich die Reden von gestern Abend über die Wünsche in der Bodenseegegend gehört habe, hat mich das lebhaft an das Lied erinnert: „Preisend mit viel schönen Reden ihrer Länder Wert und Zahl“; also standen die Abgeordneten des Seekreises neben einander und verherrlichten die Schätze ihres Landes und ihrer Städte. In diesem Konzert kam ich nur die Rolle des Grafen im Bart spielen (Zwischenruf des Abg. Dr. Reimberger, Lachen) der gesagt hat: „Seht mein Land hat keine Städte, trägt nicht Berg und Silber schwer“. Ja, es sind die kleinen Gemeinden des Winterhauches vor allem, welche hier in Betracht kommen, die Gemeinden Strümpfelbrunn, Oberbalbach, Waldlagenbach, Schöllbrunn, Weisenbach und Miltenberg; von diesen Gemeinden kann man dann aber auch mit dem Grafen im Bart sagen: „Doch ein Kleinod hält verborgen“, und dieses Kleinod besteht darin, daß es ein bescheidenes Völkchen ist, das treu und ernst um seine Existenz kämpft, aber in diesen Kämpfen immer mehr und mehr sich verlassen sieht, und diesen Kampf immer nur schwieriger zu führen im Stande ist. Aus diesem Grunde haben diese Gemeinden schon im letzten Landtag und auch früher schon um eine Eisenbahn petitioniert.

Aber mit diesen Gemeinden ist der Interessentenkreis für diese Bahn noch lange nicht erschöpft. Wir sehen bei dieser Petition ein Komitee, das seine Mitglieder hat in der Stadt Eberbach, in Mudau, in Buchen, und dann in der ganzen Gegend des Winterhauches. Diese Gemeinden des Winterhauches gehören zum Amtsbezirk Eberbach und haben einen Weg von 10—16,8 Kilometer zur Amtsstadt zurückzulegen; es ist deswegen begreiflich, daß sie auf eine leichtere und möglichst günstige Art dorthin zu kommen suchen. Allein auch die anderen Gemeinden, die teilweise der Bahn Mudau-Mosbach näher liegen, haben ein großes Interesse an dieser Bahn, weil auch sie, teilweise wenigstens, zum Amt Eberbach gehören, und weil es ihnen außerordentlich schwer wird, ihre Bedürfnisse an die eigentlichen Absatzgebiete zu bringen, und von dorther auch wieder ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen. Denn das eigentliche Absatzgebiet für die landwirtschaftlichen Produkte dieser Gegend sind eben Heidelberg und Mannheim, und da ist es selbst für die Gemeinden, welche der Bahn Mosbach-Mudau ziemlich nahe sind, ein großer Unterschied, ob sie 25 Kilometer mehr zu fahren haben, oder ob sie diese weniger zu fahren brauchen; und letzteres wäre möglich für die oberen Gemeinden, wenn eben die Bahn Eberbach-Mudau gebaut würde. Umso mehr aber wäre dies von Interesse für die Gemeinden, welche im Winterhauch liegen und gegen Railbach hinunter ihre Richtung nehmen müssen, wenn sie nach Eberbach gehen und wenn sie ihre Erzeugnisse nach Mannheim, Heidelberg usw. bringen wollen. Es ist deswegen auch in der Petition hervorgehoben worden, und auch der Herr Vorredner hat es betont, daß die Verfrachtung der Güter eine viel leichtere und viel erträglichere für diese Gemeinden wäre, wenn diese Gemeinden eine normalspurige Bahn von Eberbach über Mudau hätten.

Sodann hat die Großh. Regierung auch früher schon zugegeben, daß in jener Gegend sich Zeichen des landwirtschaftlichen Niederganges bemerkbar machen, und sie

hat geschrieben, daß der Notsschrei nach Hilfe in jener Gegend ein berechtigter sei. Nun, wenn diese Gegend einem wirtschaftlichen Niedergang entgegengeht, so ist das gewiß eine böse Perspektive, und die Pflicht der Großh. Regierung, mit uns dieser Perspektive entgegenzuwirken, ist gewiß eine große. Wir können doch nicht eine Gegend ihrem Verfall entgegengehen lassen, während wir Geld haben für Bahnen in Gegenden, die damit schon wenigstens insoweit gesegnet sind, daß sie nicht allzuweit an eine bestehende Linie haben. Wenn ich mir die Karte für das Bahnprojekt Stöckach-Frickingen ansehe, so sehe ich eine Linie von Schwabenreuth über Pfullendorf, wir haben ferner die Bodenseelinie, und diese zwei Linien sind nicht weit auseinander; und jetzt soll zwischen hinein noch eine Konkurrenzlinie gebaut werden! Ich glaube, daß wir diese Millionen sparen könnten zu Gunsten von Bahnen in Gegenden, wo sie wirklich ein Bedürfnis bilden, denn dort oben kann nicht von einem eigentlichen Bedürfnis gesprochen werden (Abgg. Brodmann und Hilbert: Hört, hört!). Ich muß deswegen die Antwort der Großh. Regierung außerordentlich bedauern, die in der vorwürfigen Frage eine so ablehnende ist. Die Linie Eberbach-Mudau-Buchen ist schon durch die geographische Beschaffenheit der Gegend gegeben und für die Erschließung der ganzen Umgegend notwendig.

Von dem Herrn Vorredner ist schon hervorgehoben worden, wie auch in der Petition ausgeführt, daß die Gemeinde Mudau und Umgegend zum Amt Buchen gehörten und deswegen eine direkte Verbindung dort hinüberwünschten. Wir haben aber bereits eine Fortsetzung der Bahn Buchen-Wallbüren nach Hardheim, eine von Tauberbischofsheim nach Königheim soll jetzt kommen, und daß dann mit der Zeit auch Hardheim und Königheim miteinander verbunden werden müssen, ist wohl selbstverständlich; dann aber hätten wir mit der hier behandelten Strecke zusammen eine Linie durch den ganzen Odenwald hindurch, eine Durchgangslinie, welche gewiß als eine ertragreiche nach und nach sich ausgestalten würde.

Es ist ja auch außerordentlich wenig, was die Petenten verlangen. Der Herr Vorredner hat schon darauf hingewiesen, daß sie nur eine Untersuchung darüber wollen, ob und in welcher Linie der Bau einer allen wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechenden Normalspurbahn von Eberbach über Mudau nach Buchen zu ermöglichen wäre, und ich kann mich deswegen dem Wunsche des Herrn Vorredners auch nur anschließen, es möge in den nächsten Monaten, in den nächsten 18 Monaten, wie er gesagt hat, einmal ein Regierungsvertreter dorthin gehen, um sich die Sache doch noch einmal anzusehen und zu sehen, ob nicht doch irgend eine Linie zu finden ist, welche erstellt werden könnte.

Ich möchte damit schließen, daß ich zu meinem Anfange zurückkommend (weil mich der Herr Abg. Dr. Heimbürger darauf hingewiesen hat, daß der Graf im Bart der Reichste sei) sage, es möchte zur Wahrheit werden, daß die sämtlichen Vertreter, die gestern gesprochen haben und für andere Projekte noch sprechen werden, sagen werden: Graf im Bart, Ihr seid der Reichste, Ihr seid der Glückliche, Eure Bahn kommt sicher! (Heiterkeit).

Abg. Wittemann - Donaueschingen (Str.): Die beiden geehrten Herren Vorredner Quenzer und Dieterle haben bereits alles gesagt, was im Interesse dieser Petition vorgetragen werden könnte. Ich kann deswegen voll und ganz auf all das, was vorgebracht wurde, Bezug nehmen. Ich möchte darauf hinweisen, daß das Hinterland seitens der Regierung und seitens der Land-

stände bisher im allgemeinen immer etwas stiefmütterlich behandelt worden ist. Man hat an die Odenwaldgegend und was hinter dem Odenwald liegt, von jeher nur so gewisse Abschlagszahlungen gemacht, dagegen hat man den Staatsfädel für andere Gebiete des Landes immer in der allerreichlichsten Weise offen gehalten und den dortigen Bedürfnissen und Wünschen Abhilfe geschaffen. Was diesen Teilen des Landes recht war, das, meine ich, sollte dem Odenwald billig sein. Mein Kollege Dr. Schofer („Genosse“, in Anführungszeichen, um auf einen Ausdruck auf gestern zurückzukommen) hat bereits im letzten Landtag darauf hingewiesen, was ich eben vorgebracht habe, und den gleichen Gedanken geäußert. Wenn die Großh. Regierung selbst zugab, daß Spuren des Niedergangs im Odenwald bemerkbar seien, dann ist es ihre verdamnte Pflicht und Schuldigkeit, dem entgegenzuwirken, und das beste Mittel, mit dem sie das tun kann, ist eben eine Bahn, und die Bahn, die hier gewünscht wird, die Bahn von Eberbach über Mudau nach Buchen, ist eben die Bahn, die allein den Bedürfnissen des Odenwalds da hinten in jeder Beziehung gerecht werden wird. Diese Bahn ist so notwendig für die Erschließung des Odenwalds, für die wirtschaftliche Hebung desselben und damit im Interesse des ganzen Landes, wie überhaupt irgend eine Bahn von allen denen, die im ganzen badischen Lande projektiert sind. Ich bedauere deswegen den ablehnenden Standpunkt der Regierung und bedauere das umso mehr, als bei den wirtschaftlichen Verhältnissen der Gegend, die an dieser Bahn interessiert ist, für den Staat die Kosten des Bahnbaues nicht das bedeuten dürfen, was die Regierung daraus machen möchte. Ich möchte deswegen dringend wünschen, daß die Großh. Regierung dieser ganz bescheidenen Bitte des Komitees, das zunächst nur einmal verlangt, daß man der Frage überhaupt näher tritt, entgegenkommt, und ich zweifle nicht, daß bei einer erneuten ernstlichen und den Bedürfnissen der Gegend gerecht werdenden Prüfung diese Bahn sicher kommen muß.

Abg. Jhrig (Dem.): Ich bin den Herren Vorrednern sehr dankbar, daß sie sich so warm der Interessen jener Gegend, meiner Heimat, angenommen haben, und es entzieht mich das der Verpflichtung, hier noch einmal eingehend auf die Materie zu sprechen zu kommen. Ich möchte aber darauf hinweisen, daß ich wiederholt schon auf früheren Landtagen für dieses Projekt eingetreten bin und damals eine Reihe von Punkten, die unbedingt für die Erstellung dieser Bahn sprechen, angeführt habe. Das alles trifft heute noch zu. Die Bevölkerung des Winterhauchs und der östlich davon gelegenen Hochfläche kann bald, wenn sie an das Projekt denkt, das Lied anstimmen: „Schier 30 Jahre bist du alt“ (Heiterkeit). Ich hoffe, daß diese Zeit von 30 Jahren doch nicht ganz erreicht wird, bevor das Projekt einen ganz entschiedenen Schritt vorwärts gemacht hat. Diese Bahn ist für die wirtschaftliche Entwicklung jener Gegend von außerordentlicher Bedeutung. Das ist von den Herren Vorrednern mit Recht hervorgehoben worden. Es wird das auch von der Großh. Regierung nicht bestritten, im Gegenteil, auch sie hat, wie schon hervorgehoben worden ist, zugeben müssen, daß Spuren des wirtschaftlichen Niedergangs in jener Gegend sich zeigen. Das ist auch ganz selbstverständlich für eine Gegend, die vom allgemeinen Verkehr so entlegen ist wie eben jene Ecke des badischen Landes. Ich muß auch sagen, es berührt einem schmerzlich, wenn man sieht, wie die Großh. Regierung beispielsweise die Bodenseegegend und manche andere mit ganz besonderer Liebe bedient, während das Hinterland und das Unterland außerordentlich stiefmütterlich in der Richtung behandelt werden. Ich darf nur auf wenige Punkte hinweisen.

Es ist schon davon gesprochen worden, wie sehr entwicklungsfähig z. B. die Milchwirtschaft jener Gegend ist. Es ist selbstverständlich, daß die Leute, die auch Zeitungen lesen und da finden, daß z. B. in Mannheim 22 Pfg. für den Liter Milch bezahlt werden, während sie selbst nur 10 bis 12 Pfg. dafür erzielen können, sich sagen, unsere Produkte, die wir erzielen, müssen wir beinahe um den halben Preis loschlagen, und wer uns helfen könnte, das wäre eben der Staat, der in der Lage wäre, durch eine Bahn diesen wichtigen Erwerbszweig für uns rentabel zu machen. Es ist mit den Viehpreisen ganz ähnlich. Es ist mit all dem, was dort hinten sonst erzielt wird, was gebaut wird, mit der Masse des Holzes, das von dort herabzuführen ist, mit den Haussteinen, die dort gewonnen werden, ganz ebenso.

Nun hat der Herr Minister gestern bei einem anderen Bahnprojekt darauf hingewiesen, daß für jenes Projekt es wünschenswert sei, daß es nicht blos dem Nahverkehr sondern auch dem Fernverkehr diene. Ich muß darauf hinweisen, daß bei dieser Bahn vollständig das Gleiche auch zu sagen ist. Das Projekt ist viel zu vernünftig, als daß es nicht in absehbarer Zeit durchgeführt werden müßte. Nehmen Sie die Karte zur Hand, dann sehen sie das große Dreieck, dessen rechter Winkel ungefähr bei Mosbach oder bei Neckarelz liegt und dessen beide Katheten das Gelände mit bereits gebauten Bahnen einfassen. Die eine Kathete bringt die beiden Stichbahnen herein in das Gelände; sie führt von Seckach nach Buchen und Wallbürn, und von der Spitze des Winkels führt die kleine Nebenbahn von Mosbach nach Mudau, über die ja ständige Klagen auch hier im Hohen Hause gehört worden sind. Aber der größere Teil, der eigentlich von Eberbach nach Buchen durch eine der Hypothemuse entlang zu erbauende Bahn erschlossen werden müßte, dieser Teil hat von jenen Stichbahnen absolut nichts. Nun haben wir ja von dieser Strecke schon einzelne Teile ausgebaut und andere haben wir genehmigt und werden sie noch genehmigen. Ausgebaut ist der Teil, der von Buchen nach Wallbürn führt. Von Wallbürn nach Hardheim haben wir eine Strecke auf dem letzten Landtag genehmigt, und in einem Gesetzentwurf, der uns in den nächsten Tagen beschäftigen wird, wird eine andere Strecke, die von der entgegengesetzten Seite ausgeht, nämlich von Tauberbischofsheim herein nach Königheim führt, ihre Genehmigung hier finden. Dadurch wird dieser hintere Teil seine Bahn bekommen. Die Durchführung der Strecke von Königheim weiterhin nach Hardheim ist nur eine Frage der allernächsten Zeit, das schreit ja geradezu nach einer Fortsetzung! Dann haben wir aber etwas erzielt, was wir eigentlich als Badener doch nicht erzielen wollen, daß wir den Verkehr dieses Hinterlands zu einem großen Teil nach auswärts, nach Würzburg ablenken, und wir sollten doch dieses Hinterland seinem natürlichen Vorderland, das ist Heidelberg und Mannheim, nahe bringen. Also ich meine, dieser Gesichtspunkt müsse auch durchaus hier festgehalten werden. Wenn also die Strecke von Buchen nach dem Taubertale ausgebaut ist, so muß sie auch ihre Fortsetzung nach der anderen Seite, nach Eberbach zu, finden.

Die Gemeinden kommen mit einer wirklich bescheidenen Bitte, einer Bitte, die die Groß. Regierung ohne nennenswerte Kosten ja erfüllen kann. Sie muß ganz gewiß noch einen Techniker zur Verfügung haben, der diese Vorarbeiten machen könnte, und ich bin auch überzeugt, daß bei einigem Nachdenken dort eine Linie gefunden werden kann, die ohne übermäßige Kosten zu erstellen ist, sodas wir dann nicht mehr hören, die Bahn sei nicht baubar. Ich bin überzeugt, daß man sehr wohl einen Weg dort finden wird.

Der Herr Minister ist dafür bekannt, daß er ein Naturfreund ist und gern auch einmal eine hübsche Tour nach dem Schwarzwalde oder nach dem Kaiserstuhl macht. Ob er auch den Obenwald in den Bereich seiner Ausflüge einbezieht, weiß ich nicht gewiß. (Abg. Quenzer: Ja!) Jedenfalls möchte ich ihm, wenn es noch nicht geschehen sein sollte, empfehlen, dort oben auch den Winterhauch einmal mit seiner Anwesenheit zu beglücken. Ich glaube, wenn er oben auf dem Katzenbuckel steht und vom Turm herab hinüber schauen kann bis zur rauhen Alb und bis zu den Ausläufern des Schwarzwaldes und wenn er die schöne Gegend selber betrachtet, er sich an die Brust klopfen und sagen wird: Es war ein Fehler von uns, daß wir die Bahn noch nicht gebaut haben! (Heiterkeit.)

Ich hoffe, daß die Groß. Regierung bei eingehender Prüfung aller Verhältnisse sich freundlicher zu dieser Sache stellt, als bis jetzt geschehen ist, und ich hoffe, daß sie dann auch diesen stiefmütterlich behandelten Landesteilen endlich volle Gerechtigkeit widerfahren läßt.

Präsident des Ministeriums des Groß. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Frhr. v. Marschall: Ich würde außerordentlich glücklich sein, wenn ich preisend in die schönen Reden einstimmen könnte, die hier gehalten worden sind, und die — das muß ich ganz offen gestehen — auch mir zu Herzen gegangen sind. Aber ich bin leider in meiner Eigenschaft als Vertreter der Regierung nicht in der glücklichen Lage, einstimmen zu können, so gern ich es möchte; auch mir ist der Obenwald ans Herz gewachsen, und als eben der Herr Abg. Hrig sprach, da dachte ich eines schönen Sonntages im vorletzten Winter, an welchem ich, zum Teil bis an die Knie im Schnee wadend, hinauf stieg auf den Katzenbuckel und mich am Anblicke des Winterhauches im eigentlichen Sinne des Wortes erfreut habe. Aber als ich so hinaufstieg, da wurde mir auch recht klar, mit welchen Schwierigkeiten der Ingenieur zu kämpfen hat, welcher eine Bahn dort anlegen will. Sie müssen sich immer klar machen, daß der Höhenunterschied zwischen dem Neckartale und der Höhe des Winterhauches ein sehr beträchtlicher ist, daß derselbe nahezu 400 m beträgt. Wenn es sich da um die Erstellung einer normalspurigen Abfahrsbahn handeln soll, so muß derselben eine besondere Längenausdehnung gegeben werden, um bei einigermaßen angemessenen Steigungsverhältnissen die Höhe zu erreichen.

Wir sind, trotzdem wir uns der Schwierigkeiten sehr wohl bewußt sind, mit denen die Anlage einer derartigen Bahn zu kämpfen hat, doch der Frage schon näher getreten. Aber das Ergebnis unserer Erhebungen war kein erfreuliches. Es hat sich herausgestellt, daß die Kosten einer normalspurigen Nebenbahn — denn nur um eine Nebenbahn kann es sich handeln — sehr beträchtlich sein würden und wohl außer Verhältnis ständen zu den wirtschaftlichen Vorteilen, die die Bahn den Gemeinden bringen wird. Ich möchte so gerne hier Frühlingshoffnungen erregen (Heiterkeit), ich muß aber einen Winterhauch ausbreiten, und zwar in zwei Worten: Neunzehn Millionen! Das war der Kostenbetrag, zu dem wir bei unseren Erhebungen gekommen sind. 19 Millionen dürfte ungefähr der Bau einer normalspurigen Nebenbahn von Eberbach über Mudau nach Buchen kosten! Es ist sehr schwierig, auf die Höhe hinauf zu kommen, wie ich schon bemerkt habe. Es werden zwischen Eberbach und Strümpfelbrunn nicht weniger wie 5 Tunnel von im ganzen 5,5 km Länge anzulegen sein, und zwar Kehrtunnel, die sich spiralförmig hinaufwinden. Zwischen Mudau und Buchen werden zwei Tunnel von im ganzen 2,5 km Länge erforderlich sein. Die kilometrische Länge der ganzen Bahn wird ungefähr 49 km betragen, und

dabei werden, trotzdem wir diese Windungen und diese Kehrtunnels anbringen, doch Steigungen von 1:40, also von $2\frac{1}{2}$ Proz., nicht vermieden werden können. Daß das zu denken gibt, wird Ihnen klar sein!

Unter diesen Verhältnissen bin ich nicht in der Lage, eine derartige Bahn für bauwürdig zu erklären. Aber seien Sie überzeugt, mit der gleichen Liebe, mit welcher die Großh. Regierung die Bodenseegend umfängt, umfängt sie auch den Odental, und sie wird ganz gewiß bestrebt sein, soweit es nur irgend in ihren Kräften steht, und soweit es die finanziellen Interessen gestalten, den wirtschaftlichen Bedürfnissen des Odentalbes gerecht zu werden!

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Ueber die Bitte der Stadt Pforzheim und 9 weiterer Gemeinden um Erstellung einer Bahn Weilberstadt — Pforzheim erstattet Bericht Abg. Brodmann (natl.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Die Petenten (Mühlhausen, Lehningen, Neuhausen, Tiefenbronn, Steinegg, Hamberg, Schellbronn, Würm, Hohenwarth, Pforzheim) bitten, die Großh. Regierung wolle sich mit der württembergischen Regierung wegen Erstellung einer Bahn von Weilberstadt nach Pforzheim ins Benehmen setzen und das Projekt auch ihrerseits prüfen. Durch diese Bahn würde nach Ansicht der Petenten das Würmtal mit seiner zahlreichen Bevölkerung, seinen reichen Wasserkraften, seiner Industrie, seiner blühenden Land- und Forstwirtschaft erschlossen, der lebhafteste Arbeiterverkehr nach Pforzheim erleichtert, wie auch andererseits das schöne Tal dem Touristenverkehr eröffnet werden. Die Bahn sei von hoher Bedeutung auch für den Durchgangsverkehr von Ost nach West, eine baldige Entscheidung und Festlegung der Linie liege im Interesse aller Beteiligten, besonders Pforzheims, das auch in der Ausgestaltung seines Ortsbauplans gehindert sei, solange Ungewißheit über die Verwirklichung des Projekts bestehe. Die württembergische Regierung hätte im Einklang mit den württembergischen Landständen eine eingehende Prüfung des Projekts zugesagt.

Die Großh. Regierung erklärt sich außer Stande, sich zu dem Projekt zu äußern, da es ihr bei der Kürze der ihr seit Einreichung der Petition zu Gebote stehenden Zeit nicht möglich gewesen sei, eine Prüfung anzustellen.

Die Kommission bebauert, daß es der Regierung nicht möglich war, sich zu orientieren, kommt aber in Würdigung der von den Petenten dargelegten Gründe zu dem Antrag:

Hohe Zweite Kammer wolle die Petition der Großh. Regierung in dem Sinne zur Kenntnisnahme überweisen, daß die Großh. Regierung sich mit der königl. württembergischen Regierung wegen einer gründlichen Untersuchung dieses Projekts in Verbindung setze.

In der Beratung erhalten das Wort

Abg. Wittum (natl.): Die zur Beratung stehende Petition ist ein lebendiges Beispiel dafür, wie durch die unglückselige Gestaltung der territorialen Grenzen eine größere Stadtgemeinde und ein ganzer großer Bezirk um wirtschaftliche Vorteile gebracht werden kann. Das Gebiet, welches die projektierte Bahn durchzieht, das sogenannte „Gebiet“ zieht sich weit nach Württemberg hinein. Man sagt vielfach in Pforzheim, wenn das Würmtal und das umliegende Gebiet württembergisch wäre, dann hätten wir schon längst die Würmtalbahn.

Die Bewohner des württembergischen sogenannten „unteren Strohgäus“, das große wohlhabende Dörfer umfaßt, sind seit vielen Jahren bestrebt, eine Eisenbahnverbindung nach Pforzheim zu bekommen, und zwar aus dem Grunde, weil sie ihre landwirtschaftlichen und gewerblichen Produkte viel besser und zu höheren Preisen als wie im eigenen Lande in Pforzheim absetzen können. Es ist ja unlängst von dem Herrn Abg. Schmidt-Bretten schon darauf hingewiesen worden, daß in Pforzheim massenhaft die Durlacher Marktweiber sitzen. Diese würden die weit größere Reise nach Pforzheim gewiß nicht unternehmen, wenn sie dieselben Preise wie in Pforzheim schon in Karlsruhe bekämen, denn dann könnten sie das Reisegeld sparen. Sie finden auf dem Pforzheimer Markt aber auch eine ganze Menge von Händlern aus der Gegend von Bühl, die bei uns Gemüse aller Art und Obst verkaufen; diese würden gewiß auch die Fahrt in Karlsruhe unterbrechen und dort verkaufen, wenn sie dort dieselben Preise erlösen würden. Pforzheim hätte also das größte Interesse daran, daß das untere Strohgäu durch eine Bahn mit Pforzheim verbunden wird, weil es dadurch einen größeren Zustrom von Lebensmitteln erhielte und damit auch die Arbeiter billiger leben könnten.

Nun war ich selbst schon in einer ganzen Reihe von Eisenbahnversammlungen in württembergischen Dörfern, in Würm, Frieolzheim, Weisach und vielen anderen. Ich habe gesehen, daß die Bewohner das größte Interesse zeigten und große Opfer bringen wollten. Man ist auch mit verschiedenen Schultheißen bei der königl. württembergischen Eisenbahnbehörde vorstellig geworden. Man hat unsere Deputation sehr ruhig angehört, zum Schluß aber zu verstehen gegeben, daß man den württembergischen Verkehr nicht ins Ausland lenken wolle (Geiterkeit).

In diesem Zusammenhang möchte ich darauf aufmerksam machen, daß von Pforzheim aus über Tiefenbronn, Weilberstadt, Herrenberg eine durch das ganze Mittelalter hindurch hervorragende und belebte Heerstraße über Tübingen, Neutlingen nach Ulm und weiter zog, und daß, wenn diese Grenzgeschichten und Grenzerfahrungen nicht wären, wir schon vor Jahrzehnten eine Bahn von Tübingen direkt nach Pforzheim bekommen hätten. Jetzt sind aber die Schwierigkeiten außerordentlich groß. Es hat sich einmal bei einer Eisenbahnversammlung ein württembergischer Abgeordneter sehr für diese Bahn ereifert und mit großer Energie mir gegenüber ausgerufen, die Gemeinden brauchten überhaupt gar kein freies Gelände zu stellen und auch keine Beiträge zu zahlen — unter allen Umständen müsse das eine Staatsbahn geben, eine Staatsbahn mit durchgehendem Schnellzugsverkehr! Da fand er natürlich ein kolossales Bravo. Der Mann hat aber nicht bedacht, daß die Strecke von Weilberstadt bis Pforzheim innerhalb der württembergischen Grenze nur fünf Kilometer beträgt und dort durch durchaus ebenes Gelände geht. Der Staat Württemberg hätte also da nur sehr geringe Opfer zu bringen, während die eigentlichen technischen Schwierigkeiten erst auf badischem Gebiet ansetzen, wo die Würm sich tiefer und tiefer einschneidet und die Berge immer höher werden.

Aber nichtsdestoweniger haben wir in Pforzheim, wie ich das wiederholt ausdrücklich betonen möchte, das allerhöchste Interesse daran, daß diese Bahn erstellt wird. Die Kommission konnte jedoch bei ihren Beratungen zu einem anderen Ergebnis als zum Antrag auf Ueberweisung zur Kenntnisnahme nicht kommen, weil diese Petition sehr spät, erst vor wenigen Wochen, eingelaufen ist und weil die Großh. Regierung der Kommission schriftlich erklärte, daß es ihr bei der Kürze der Zeit ganz unmöglich sei, das vorliegende, sehr ein-

gehend von einem württembergischen Regierungsbaumeister ausgearbeitete Projekt auf seine Ausführbarkeit hin und auch bezüglich des Kostenpunktes einer näheren Prüfung unterziehen zu können. Die Kommission hat anerkannt, daß das eine zeitraubende Arbeit sei, die vielleicht Monate erfordert, und sie kam deshalb zu dem Ergebnis, zu beantragen, daß die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überwiesen werden möge. Ich möchte Sie bitten, diesem Antrag beizutreten, und möchte die Großh. Regierung bitten, auch diesem Projekt gegenüber eine wohlwollende Haltung einzunehmen und es, sobald es ihr möglich ist, auf seine Ausführbarkeit hin zu prüfen.

Abg. Meyer-Heidelberg (natl.): Gestatten Sie mir, dieser Petition einige Geleitworte mitzugeben. Wenn von jenen Orten die Rede ist, die auf badischer Seite von dem neuen Projekt berührt werden, so umweht es mich wie Heimatluft, denn einer der Orte, Tiefenbrunn, ist meine ursprüngliche Heimat gewesen. Ich habe dort meine Kindheit und den größten Teil meiner Jugendzeit verbracht. Ich erinnere mich noch sehr wohl daran, daß ich mit meinem längst verstorbenen Vater, der als Arzt in jenem Orte tätig war, alle diese Orte aufsuchte und Freud und Leid mit den Bewohnern teilte. So sind mir auch die Bedürfnisse und Verhältnisse jener Orte genau bekannt.

Die Verhältnisse in jenen Gemeinden sind allerdings, was die Verkehrsmittel anlangt, ungenügend. Ich erinnere mich, daß vor mehr als 30 Jahren nicht einmal eine Postverbindung bestand. Später wurde eine solche zwischen der württembergischen Stadt Weilderstadt und Pforzheim hergestellt. Es ist jeden Tag nur einmal ein Postfuhrwerk hin und her gegangen. In der jetzigen Zeit verkehrt ein solches zwischen Mühlhausen, Tiefenbrunn und Pforzheim und fährt abends wieder nach Mühlhausen zurück.

Die Bevölkerung jener Gegend treibt Landwirtschaft. Auch Industrie hat sich dort niedergelassen. Viele Bewohner wandern als Goldarbeiter nach Pforzheim, und es ist mir noch wohl erinnerlich, daß diese Leute in früher Morgenstunden aufgebrochen sind, um den weiten Weg von mehreren Stunden zurückzulegen, und abends wieder in die Heimat zurückgekehrt sind.

Die Kommission hat im allgemeinen eine wohlwollende Stellung gegenüber dieser Petition eingenommen. Ich danke auch meinem Freunde Wittum, daß er auf diesem Standpunkt steht. Er ist ja der Vorsitzende der Kommission für Eisenbahnen und Straßen. Ich möchte aber auch die Großh. Regierung bitten, daß sie der Petition gegenüber Wohlwollen zeigen möge. Die Großh. Regierung ist ja gern bereit, da einzugreifen, wo es gilt, die Verkehrsbedingungen in abgelegenen Orten zu erleichtern. Ich möchte daher der Hoffnung mich hingeben, daß die Verhandlungen zwischen der württembergischen und der badischen Regierung zu einem guten Endresultat führen, daß es gelingen möge, den Wunsch der beteiligten Orte zu erfüllen, daß alle die Orte auf württembergischer und badischer Seite, auf badischer Seite die sog. Gebietsorte, wenn der Plan einer solchen Bahn verwirklicht wird, einem gesunden wirtschaftlichen Aufschwung entgegengehen.

Ich bitte Sie, in diesem Sinne dem Kommissionsantrag Ihre Zustimmung zu erteilen.

Abg. Gek (Soz.): Ich kann mich den Ausführungen des Herrn Kollegen Wittum in jeder Beziehung anschließen. Es besteht selbstverständlich in Pforzheim in keinem Kreise irgendwelcher Widerspruch gegen die Auffassungen,

die der Herr Abg. Wittum hier vertreten hat. Er hat die volkswirtschaftliche, kommerzielle und landschaftliche Bedeutung der Bahn richtig hervorgehoben. Ich möchte nur wünschen, daß auch der „Graf im Barte“, wenn sich die badische Regierung mit ihm ins Benehmen setzt, recht bald einwilligen wird, daß diese Bahn in absehbarer Zeit ihrer Verwirklichung entgegengeht.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Hr. von Marschall: Ich muß mich auf die Mitteilungen beziehen, welche die Großh. Regierung schriftlich abgegeben hat, und hier noch einmal erklären, daß wir zu einem abschließenden Urteil nicht gelangen konnten, weil eben die Petition verhältnismäßig spät eingereicht worden ist. Aber immerhin haben wir uns für verpflichtet gehalten, soweit es in dieser kurzen Zeit möglich war, das Bahnprojekt auch im allgemeinen zu prüfen, und da kam uns der Umstand zustatten, daß mein verehrter Herr Kollege, der bautechnische Referent im Ministerium, in früheren Zeiten die Gegend bereist hat und sie darum ziemlich genau kennt. Leider waren auch hier die Ergebnisse, die ein approximativer Kostenanschlag hatte, nicht sehr erfreulich. Wie Sie wissen, ist das Württal außerordentlich gewunden, und es ist darum ausgeschlossen, daß eine Bahn mit Normalspur im Tale selbst geführt werden kann. Es werden von Pforzheim bis zur württembergischen Grenze nicht weniger als fünf größere Talübergänge erforderlich sein. Außerdem werden drei Tunnel von allerdings nicht sehr erheblicher Länge erstellt werden müssen. Die Strecke, soweit sie auf badischem Gebiet verläuft, beträgt 22 Kilometer. Der kilometrische Baupreis wird ungefähr 200 000 Mark betragen. Dazu kommen aber außerdem noch die Kosten der Erstellung der Talübergänge und der Tunnel. Es wird daher die Erstellung der Bahn, deren Länge auf badischem Gebiet wie gesagt 22 Kilometer beträgt, einen Betrag von rund 7,5 Millionen erfordern. Das sind allerdings auch wieder Zahlen, die zu denken geben. Ich bin leider nicht in der glücklichen Lage, wie bezüglich des Winterhauchs, die Gegend selbst zu kennen. Aber als ich heute früh an der Hand der Karte den Bericht des verehrten Herrn Berichterstatters las, da wurde in mir der lebhafteste Wunsch wach, auch diese Gegend nächstens zu Fuß zu bereisen, und ich hoffe, daß die Eindrücke, die ich dann gewinnen werde, einigermaßen der Verwirklichung des Projektes günstige sein mögen. Mehr kann ich aber nicht sagen.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zur Petition der Steinachtalgemeinden um Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn erstattet Bericht Abg. Kewirch (natl.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Die Gemeinden Schönau, Altneudorf, Heiligkreuzsteinach, Eiterbach, Wilhelmsfeld, Lampenhain, Bärzbach, Hilsenhain und Vorderheubach wenden sich wiederholt an die Zweite Kammer mit der Bitte um Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn durch das Steinachtal von Nedarsteinach über Schönau nach Heiligkreuzsteinach. Sie weisen insbesondere darauf hin, daß seitens der Regierung Deputationen gegenüber die Notwendigkeit und Berechtigung einer Bahn vollständig anerkannt worden sei, daß an einer Ausführung des Projektes aber nicht gegangen werde, weil die hessische Regierung nicht bereit sei, für den durch hessisches Gebiet führenden kurzen Teil dieser Bahn einen Zuschuß zu gewähren. Die wirtschaftlichen Verhältnisse des Tals gingen immer mehr zurück. Die Rentabilität der Bahn

fei durch das Vorhandensein und das im Fall der Erstellung einer Bahn weiter zu erwartende Ausfließen von Landwirtschaft und Industrie gesichert. Auch seien bedeutende Granitsteinbrüche im Betrieb, die gut erweitert werden könnten.

Die Großh. Regierung erklärt, das Bahnprojekt trotz des von ihr anerkannten Bedürfnisses vorerst zurückstellen zu müssen, da wegen der Weigerung der hessischen Regierung, an den Baukosten teilzunehmen, der badische Staat auch die Baukosten der auf hessischem Gebiet liegenden Strecke übernehmen müsse.

Die Kommission hält die Bahn durchaus für bauwürdig und bedauert die Stellungnahme der hessischen Regierung in dieser Frage. Die Kommission ist aber der Meinung, daß, um das Projekt zur Verwirklichung zu bringen, auch die Kosten der Strecke auf hessischem Gebiet auf die badische Staatskasse übernommen werden sollen, soweit nicht der Aufwand hierfür von den zu Leistungen bereiten Interessenten gedeckt wird. Sie beantragt daher, die Petition der Großh. Regierung empfehlend zu überweisen.

In der Beratung bemerken

Abg. **Quenzer** (nat.): Als Vertreter des Steinachtals sage ich dem Herrn Berichterstatter für die zutreffenden Ausführungen seines Berichts den wärmsten Dank.

Ich selbst möchte nun gerne zur Empfehlung des Kommissionsantrages etwas hinzufügen, und ich hoffe, daß es mir gelingen wird, das in vollständig ruhiger Weise zu tun. Sollte es mir nicht gelingen, so verübeln Sie es mir nicht! Denn mein Blut kommt in der Tat in Wallung (Geiterkeit), und es erfährt mich eine Art zorniger Entrüstung, wenn ich daran denke, daß 13 Gemeinden des Steinachtals lange Zeit immer und immer wieder betteln müssen um eine Bahn, die der Staat im Interesse seines eigenen Geldbeutels schon längst hätte erstellen müssen. Es ist vorhin von einer Reihe von Rednern hervorgehoben worden, wie der Odenwald gegenüber der Bodenseegegend stiefmütterlich behandelt werde. Ich kann dem nur meine volle Zustimmung geben. Aber im ganzen Odenwald ist es gerade der vordere Teil, der bis jetzt noch gar keine Gunst bezüglich des Eisenbahnbaues erfahren hat.

Wenn Sie eine Wanderung in den Odenwald unternehmen, eine Wanderung, die sehr zu empfehlen ist, dann besuchen Sie sicherlich auch das reizende schöne Steinachtal, und wenn Sie dahin ziehen, dann können Sie es nicht begreifen, daß nicht schon längst Eisenbahnen dieses Tal mit der Welt verbinden. Sie kommen nach der Stadt Schönau und Sie sagen sich, dieser Ort trägt nicht umsonst seinen Namen „Schönau“. Wenn Sie es von der Höhe aus betrachten, erscheint Ihnen dieses „Schönau“ wie ein hingehauchtes Zaubermärchen.

Nun, dieses Schönau und mit ihm zwölf andere und teilweise große Gemeinden sind direkt interessiert an dieser Bahn. Alle Einwohner dieser Orte müßten, wenn sie in ihre Amtsstadt Heidelberg wollen, eine lange, lange Wanderung unternehmen, um nur zur Odenwaldbahn zu gelangen, wenn sie nicht den ganzen weiten Weg nach Heidelberg über das Gebirge zu Fuß zurücklegen wollen. Das große Holzwarengeschäft von Stumpf in Schönau holt das meiste Holz in Neckarsteinach und führt es mit großen Kosten per Achse nach Schönau, und wenn es dort verarbeitet ist, wird dieses verarbeitete Holz wieder nach Neckarsteinach zurückgebracht. Welche Vergeudung von Kapital! Trotz der Weltabgeschlossenheit des Tales ist es aber von Industrie schon stark aufgesucht. Es befinden sich in diesem Tale eine ganze Reihe von Fabriken. Eine dieser Fa-

briken ist die große Freudenberger'sche Lederfabrik, die allein für den Bahnbau 50 000 M. Beitrag in Aussicht gestellt hat. Ich weiß nun, daß gerade diese Fabrik zu einem neuen Verfahren der Fabrikation überzugehen im Begriffe steht, und ich weiß aus sicherster Quelle, daß infolge davon die Frachten dieser Fabrik ganz bedeutend sich erhöhen werden. Das Tonlager bei Grain oberhalb von Schönau befindet sich im Besitze des Ziegelsebners Müldinger in Aglasterhausen. Dieser Herr hat, wie mir mitgeteilt wird, bei dem Kreisamte Heppenheim die schriftliche Erklärung abgegeben, daß er nach Erstellung einer Bahn 600 bis 800 Eisenbahnwagen Ton im Jahre verfrachten würde. Das sind für jeden Tag des Jahres zwei Eisenbahnwagen. Die Granitlager von Bärtsbach beschäftigen jetzt 40 Arbeiter. Da dieser Granit sehr gesucht ist, ist auf das Bestimmteste zu erwarten, daß, wenn nur die kolossalen Transportschwierigkeiten, die ja ungeheure Kosten verursachen, überwunden sind, die Zahl dieser Arbeiter sich verzehnfacht. In Unter-Abtsteinach sind bei der Gewinnung und Verarbeitung der dortigen Haussteine schon jetzt über 300 Arbeiter beschäftigt, und die Zahl dieser Arbeiter wird sich, wenn eine Bahn ginge, ganz beträchtlich erhöhen, wie mir von allen Seiten versichert wird.

Nun denken Sie zu alledem, was ich schon berichtet habe, auch daran, welche kolossale und von Jahr zu Jahr wachsende Zahl von Touristen den Odenwald jährlich aufsuchen! Und welcher Tourist käme in den Odenwald, ohne das schöne Steinachtal zu besuchen! Denken Sie an die Tausende von Heidelberger und Mannheimer Ausflüglern; an jedem Sonn- und Feiertag kommen mindestens 5000 Mannheimer allein in den Odenwald, und bei günstiger Witterung noch sehr viel mehr. Denken Sie an die große Zahl von Heidelberger Studenten. Diese Studenten sind nicht ausschließlich zum Studieren in Heidelberg (Zurufe, Geiterkeit), sie freuen sich auch ihres Lebens und machen Ausflüge in den Odenwald. Jetzt bleiben sie meist in Neckarsteinach hängen, und wie gerne würden sie ihre frohen Weisen auch in dem Steinachtale hören lassen!

Beachten Sie weiter auch, daß diese Bahn sehr wesentlich zur Alimentierung der Odenwaldbahn beitragen würde. Ich übertreibe wahrlich nicht; aber wenn der Herr Minister vor einiger Zeit erklärt hat, wenn man ihm eine rentierende Bahn nachweisen könnte, so werde sie sofort gebaut, so sage ich: „Erzählen, hier haben Sie eine solche; greifen Sie zu! Ein solch guter Bissen wird Ihnen sicherlich lange nicht mehr werden!“ (Geiterkeit). Ich meine, der Staat müßte geradezu danach schnappen wie nach einem saftigen Knochen! (Stürmische Geiterkeit). Auch wenn ich nicht Vertreter des Bezirkes wäre, würde ich so sprechen: Es ist meine felsenfeste Ueberzeugung, daß diese Bahn in wenig Jahren ihre vier Prozent Rente einbringen wird! (Zustimmung und Widerspruch.) Ich lasse mich in dieser meiner tiefen und starken Ueberzeugung durch die gar zu vorsichtig taftende Berechnung der Regierung nie und nimmermehr auch nur im geringsten irre machen. Ich bin fest überzeugt, daß diese Bahn von allen Bahnen, die Baden noch bauen wird, am allerfrühesten eine Rente einbringt!

Ich konstatiere nun freudig, daß die Großh. Regierung schon vor einem Jahre sich zum Bau dieser Bahn bereit erklärt hat. Unter gewissen Voraussetzungen. Die Gr. Regierung ließ ein Projekt aufstellen; der Herr Minister — ich bekenne das mit großer Freude — ist selbst ins Steinachtal gewandert. Wenn die Bewohner des Tales es damals gewußt hätten, dann hätten sie ihn mit Bollerbüchsen empfangen. (Große Geiterkeit.) Also das

Eisenbahnministerium hat vor einem Jahre sich zum Bau der Bahn bereit erklärt unter der Voraussetzung, daß die hessische Regierung für den ins Hessische fallenden Teil der Bahn ihren Beitrag leisten werde. Das ist nun leider nicht erfolgt. Aber das darf doch wahrlich für uns nicht ein Hindernis sein bei dem Bau derartiger Bahnen! Das darf doch den Bau dieser Bahn nicht ins Wanken bringen! Stoßen Sie doch diese emporstrebende Gegend nicht völlig vor den Kopf! Es besteht, seitdem diese Bahn nicht unmittelbar unter die zu bauenden Bahnen aufgenommen worden ist, in dem ganzen Tale eine Aufregung, die sich nicht mehr legen will. Schon hörte man viele Stimmen, die sagen: Wenn wir hessisch wären, hätten wir längst eine Bahn! Ich denke doch wahrlich, Baden kann das auch leisten, was Hessen sicherlich leisten würde!

Aber von allem anderen abgesehen sage ich, es ist ein Frevel an der badischen Staatskasse, und es ist eine Verfündigung an den Steinachtälern, wenn wir unnötigerweise auch nur ein weiteres Jahr vergehen lassen, bevor wir diese Bahn bauen, die Baden nach der Erbauung der Odenwaldbahn als allererste Bahn hätte in Angriff nehmen müssen! Und ich rufe dem Herrn Minister nochmals zu: Greifen Sie zu, bauen Sie diese Bahn! Stoßen Sie sich nicht an den — um mit meinem Freunde Franz zu reden — an den lumpigen 100 000 M.! (Heiterkeit.) Die badische Regierung wird es niemals bereuen, diese Bahn gebaut zu haben! (Beifall.)

Abg. Pfeiffle (Soz.): Nach der begeisterten und temperamentvollen Rede, die wir eben gehört haben, vertraue ich mich kaum noch ein Wort zu sprechen; denn wenn jemand durch die Ausführungen des Herrn Kollegen Quenzer sich noch nicht überzeugt hat von der Notwendigkeit dieser Bahn, dann glaube ich kaum, daß es einem anderen gelingen wird, ihm diese Ueberzeugung beizubringen.

Wenn ich trotzdem das Wort genommen habe, so geschah es deshalb, weil auch ich recht oft Gelegenheit habe, in das Steinachtal hereinzukommen, weil ich dort die Verhältnisse kenne, und daher auch meinerseits die Notwendigkeit der Erstellung einer Bahn nachzuweisen mich berufen fühle.

Der seitherige Verkehr wird durch eine Post aufrecht erhalten. Diese Post geht, soviel ich weiß, tagsüber von Redarsteinach bis Heiligkreuzsteinach dreimal am Tage. Eine solche Verbindung genügt aber den örtlichen Verhältnissen nicht im entferntesten. Die Orte Redarsteinach, Schönau und Heiligkreuzsteinach haben nicht allein eine Industrie sondern auch eine sehr große Arbeitermasse. Die Industrie dort kann aber diese gewaltige Arbeitermasse nicht allein beschäftigen. Daher ist ein großer Teil dieser Arbeiter genötigt, auswärts Arbeit und Verdienst zu suchen. Ein beträchtlicher Teil der Arbeiter geht nach Heidelberg, ein Teil davon besucht die Fuchs'sche Waggonfabrik in Rohrbach. Wieder andere müssen ihre Arbeit zum Teil in Steinach und auch insbesondere in Mannheim suchen. Nun gehört es doch sicher nicht zur Bequemlichkeit des Lebens für die Arbeiter, morgens früh, bevor sie an Ort und Stelle kommen, zuerst eine Wegstrecke von 1 Stunde oder 1½ Stunde zurücklegen zu müssen, und abends mit ihren müdegeschafften Knochen wieder einen solchen Weg zurück machen zu müssen.

Das Fehlen einer Bahn erschwert, wie gesagt, sehr den Zugang weiterer Arbeitsgelegenheit an Ort und Stelle durch Anlage weiterer Industrien. Wie mir erzählt wurde, war in den letzten Jahren eine ganze Anzahl von Kapitalisten in Schönau, die dort nach Bau-

plätzen fragten. Bauplätze können ja die Gemeinden zur Verfügung stellen; aber die Bahn, die notwendig ist für die Erstellung und Entwicklung solcher Industrieanlagen, fehlt. Und nachdem den Nachfragenden gesagt werden mußte, daß in absehbarer Zeit an eine Bahn nicht gedacht werden könne, zogen sie sich immer wieder zurück.

Wir haben aus dem Berichte gehört, daß dieser Bahnwunsch schon 8—10 Jahre zurückdatiert. Das Hohe Haus hat sich schon im Jahre 1898, insbesondere auch im Jahre 1900, mit diesem Projekte beschäftigt; leider bis jetzt ohne Erfolg. Ich kann sagen, so oft ich in dieses Tal hinein komme, kann ich die Bemerkung machen, daß eine ungeheure Erbitterung über diese stiefmütterliche Behandlung besteht, welche diese Gemeinden seither seitens der Regierung erfahren haben.

Inwiefern die Kalkulation der Regierung Anspruch auf Berechtigung und Richtigkeit hat, kann ich als Laie nicht genau prüfen. Ich glaube aber, sie ist auch nur eine approximative; wenn die Bahn einmal erstellt wäre, könnte jeder-falls der Nachweis erbracht werden, daß diese Kalkulation, wenigstens soweit sie sich auf die Rentabilität bezieht, unrichtig war. Man darf nicht die Verhältnisse, wie sie gegenwärtig liegen, zu Grunde legen und darnach rechnen, sondern man muß in die Zukunft blicken. Ich habe schon vorhin bemerkt, daß dieses Gebiet dort entwicklungsfähig ist. Aus der Steinach kann Wasserkraft gewonnen werden, und gerade dieser Umstand könnte Veranlassung geben, daß sich weitere Industrie ansiedelt. Vielleicht könnte aber die Tatsache der Möglichkeit einer Gewinnung von Wasserkraften auch für die Groß-Regierung eine Veranlassung geben, dem Projekt näherzutreten, ob nicht gerade dort eine elektrische Bahn erstellt werden könnte.

Der Herr Kollege Quenzer hat vorhin schon auf den Touristenverkehr hingewiesen. Die Leute, die von Mannheim und noch weiter her kommen, vermissen stets sehr eine Bahnverbindung von Schönau nach Redarsteinach; die Leute sind abends müde und möchten gern zurückfahren und gerade deshalb, weil eben eine solche Bahnverbindung fehlt, zieht es eine sehr große Anzahl von Fremden vor, diese Tour nicht zu machen.

Die Industriellen, die gegenwärtig mit ihren Fabriken dort in Schönau angesiedelt sind, geben jährlich sehr viel Geld für Fracht aus, und wären, wie wenigstens mir erzählt wurde, gerne zu Ausgaben für eine Bahn bereit.

Ich glaube also, wenn irgendwo die Bedürfnisfrage beachtet werden kann, so trifft das hier zu. Ich möchte deshalb wünschen, daß dieses Bahnprojekt die wohlwollende Behandlung, die es in der Kommission gefunden hat, nicht allein beim Hohen Hause sondern auch bei der Groß-Regierung wieder finden möchte und daß baldmöglichst dieser Gegend die Wohltat einer Bahnverbindung zuteil wird.

Abg. Müller (natl.): Als Kenner des Steinachtals und der dortigen Verhältnisse möchte auch ich einige Worte zu dieser Petition reden. Ich möchte besonders der verehrlichen Eisenbahnkommission und dem Herrn Berichterstatter namens der dortigen Bevölkerung für die wohlwollende Behandlung danken, die die Petition in der Kommission erfahren hat. Ich kann mich im großen und ganzen vollständig dem anschließen, was die beiden Herren Vorredner ausgeführt haben, ja ich möchte ihre Ausführungen Wort für Wort unterschreiben. Ich möchte aber denselben noch Einiges hinzufügen.

Der Bau dieser Steinachtalbahn ist eine absolute Notwendigkeit, soll nicht die Bevölkerungszahl, die seit Jah-

ren im Niedergang begriffen ist, immer weiter zurückgehen. Heiligkreuzsteinach speziell, der bedeutendste Ort im oberen Teil des Tales, geht von Jahr zu Jahr an Einwohnerzahl zurück; 50 bis 60 Bürger leben heute dort weniger wie vor zehn bis zwanzig Jahren. Die Jugend, besonders die männliche Jugend, die im Frühjahr konfirmiert wird, geht vollständig nach auswärts, nach den Städten Heidelberg und Mannheim; kein einziger kommt in die Heimat zurück. Die Bodenwerte und damit die Steuerkraft gehen infolge der Landflucht, wie ich sie eben geschildert habe, von Jahr zu Jahr rückwärts, was doch keineswegs im Interesse des Staates gelegen ist. Die Industrie, die sich in Schönau zu einer schönen Blüte emporgeschwungen hat, kann sich infolge der teuren Frachten der Rohmaterialien und der fertigen Waren nicht weiter entwickeln; sie ist gegenüber den Unternehmungen, die an Bahnlagen liegen, nicht konkurrenzfähig. Mit dem Bau dieser Bahn wären die vorhandenen Industrien in der Lage, ihre Geschäfte zu erweitern; besonders im oberen Teil würden neue Etablissements entstehen, und der Landflucht würde ein Damm entgegen gesetzt werden.

Der Herr Kollege Dieterle hat vorhin bei Gelegenheit der Petition um Erstellung einer Bahn von Eberbach über Mudau nach Buchen ausgeführt, man dürfe eine Gegend nicht verarmen lassen; was er dort ausgeführt hat, trifft hier für die vorliegende Petition voll und ganz zu.

Der Herr Kollege Quenzer hat das Holzgeschäft Stumpf angeführt. Ich kenne jenes Geschäft weniger; allein ich kenne die Lederfabrik Freudenberg, die in Weinheim ihren Hauptsitz und in Schönau eine Filiale hat. Diese Fabrik wäre schon lange willers gewesen, den dortigen Betrieb zu verdoppeln und zu verdreifachen, wenn eben die Frachten nicht zu teuer gewesen wären. Wenn die Bahn gebaut würde, würden die Frachten wesentlich billiger werden. Das Geschäft wäre jedenfalls ein besseres, ein blühenderes, das Geschäft würde sich unbedingt erweitern.

Ich möchte deshalb nur wünschen, daß dieses Bahnprojekt, das bei der Eisenbahnkommission eine sehr wohlwollende Behandlung erfahren hat, auch bei der Großh. Regierung dieselbe Behandlung erfahren und in kurzer Zeit zur Ausführung kommen möge.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Herr v. Marschall: Wenn die Großh. Regierung der ersten der heute zur Behandlung kommenden Petitionen sich ablehnend gegenüber stellen mußte, und bei der zweiten genötigt war, ein Fragezeichen zu machen, so kann sie bei der hier vorliegenden erklären, daß sie ihr wohlwollend gegenüber steht. Sie haben bereits aus den Darlegungen der Großh. Regierung, die Ihnen von dem Herrn Berichterstatter vorgelesen worden sind, ersehen, daß das Projekt sehr eingehend geprüft, daß es bereits einigermaßen ausgereift ist. Ich war selbst im Sommer vorigen Jahres im Steinachtal, und nachdem ich von dem Herrn Abg. Quenzer gehört habe, daß ich mit Wöllerschüssen empfangen worden wäre, wenn meine Ankunft dort bekannt geworden sein würde, bin ich nur froh, daß ich infognito gegangen bin (Heiterkeit), und ich sehe mich infolgedessen veranlaßt, auch bei der Durchstreifung anderer Gegenden bei meinem Infognito zu verharren. Sie haben gesehen, daß die Großh. Regierung zunächst noch keine bestimmte Erklärung abgeben kann, daß sie das Ergebnis weiterer Verhandlungen abwarten muß. Ganz einfach ist ja auch dieser Eisenbahnbau nicht. Ich stimme vollständig in das Lob der Lage von Schönau ein, welches der Herr Abgeordnete des Bezirkes hier in

begeisterten Worten bekundet hat. Aber gerade die Lage von Schönau bietet beim Bahnbau auch einen Haken: Hier treten beide Talwände sehr nahe aneinander; gerade in diese Längle ist der Ort Schönau gebaut, und das erfordert, daß die Bahn ausweicht, daß eine starke Steigung von 1:30 eingefügt wird, um ein Seitental zu überqueren. Weiter bietet nachher in unmittelbarer Nähe von Heiligkreuzsteinach der Uebergang über das Wiesental zu dem projektierten Bahnhof Heiligkreuzsteinach hin einige Schwierigkeiten.

Der Herr Abgeordnete des Bezirkes, der — dieses Zeugnis muß ich ihm geben — schon seit Jahren auf das eifrigste bemüht war, den Bewohnern des Steinachtals zu einer Verwirklichung ihrer Bahnwünsche zu verhelfen, hat gemeint, daß die Rentabilität der betreffenden Bahn außer Frage stehe. Ich bin überzeugt, daß die Bahn große wirtschaftliche Vorteile haben wird, aber von einer finanziellen Rente wird für absehbare Zeit keine Rede sein. Ich möchte Sie daran erinnern, daß nach den von uns gemachten Erhebungen die Einnahmen für Personen- und Güterverkehr nur 15 000 M. jährlich für die ganze Strecke Neckarsteinach—Heiligkreuzsteinach betragen werden, daß die Betriebsausgaben dagegen auf 40 000 M. veranschlagt sind, daß wir also mit einem Betriebsausfall von 25 000 M. werden zu rechnen haben. Auch möchte ich nochmals hervorheben, daß die Gesamtanlagelkosten auf 1 950 000 Mark veranschlagt sind. Von einer Verzinsung dieses Anlagekapitals ist gar nicht zu reden. Trotzdem nehme ich keinen Anstand, hier der Hoffnung Ausdruck zu geben, daß die Schwierigkeiten, die der Verwirklichung dieses Bahnbauwerks entgegenstehen, in nicht zu ferner Zeit gehoben werden. Die Regierung wird ihrerseits alles tun, um die Sache einem gedeihlichen Ausgang entgegenzuführen.

Abg. Dr. Wildens (natl.): Der Herr Minister hat ja eben dem Projekt gegenüber eine wohlwollende Erklärung abgegeben, mit der man im großen und ganzen zufrieden sein kann. Ich habe aber den Eindruck, daß, wenn die Sache in nächster Zeit, wie wir doch alle wünschen, zu einem gedeihlichen Ende gebracht werden soll, nichts anderes übrig bleiben wird, als daß die Großh. Regierung den Weg betritt, welcher in dem Kommissionsbericht angegeben ist, den Weg nämlich, daß sie sich entschließt, auf den Beitrag, der Sessen angefohlen war und der, soviel ich weiß, etwa 120 000 M. ausmacht, ihrerseits zu verzichten. Wegen die Dinge doch so, daß Sessen in absehbarer Zeit einen derartigen Beitrag offenbar nicht leisten wird, so daß, wenn an demselben regierungsfestig festgehalten wird, die Gemeinden nach wie vor ihre Hoffnung unerfüllt sehen werden.

Im Uebrigen bin ich der Meinung, die ja auch der Herr Minister teilt, daß gerade dieses Bahnprojekt eines derjenigen ist, die in bezug auf ihre Verwirklichung in die erste Linie gestellt werden müssen. Es ist das in der Tat eine Bahn, die für die ganze in Betracht kommende Gegend einen großen wirtschaftlichen Fortschritt bedeutet wird, ja für das Steinachtal geradezu eine wirtschaftliche Notwendigkeit ist. Ob freilich die Hoffnungen in bezug auf die Betriebsergebnisse sich realisieren werden, denen der Herr Kollege Quenzer heute Ausdruck gegeben hat, oder ob nicht vielmehr dasjenige zutreffen wird, was der Herr Minister hinsichtlich der Rentabilität der Bahn dargelegt hat, das ist natürlich schwer vorauszusagen. Mir kommt es so vor, als ob der Herr Kollege Quenzer die Sachlage vielleicht etwas zu optimistisch beurteilt hätte, dagegen der Herr Minister zu pessimistisch. Ich glaube, die tatsächlichen Ergebnisse werden ungefähr in der Mitte liegen. Es wird aber, wenn einmal die Bahn eine ge-

wisse Zeit hindurch im Betriebe ist, wohl auch dahin kommen, daß sie wenigstens eine bescheidene Rente abwirft. Die Rentabilität kann aber überhaupt in der Sache nicht entscheidend sein. Es ist ein so hervorragendes volkswirtschaftliches Interesse dabei in Frage, daß, auch wenn die Rentabilitätsfrage zurzeit ungünstig beurteilt werden müßte, eben doch der Staat die Verpflichtung hätte, mit aller Entschiedenheit der Ausführung dieses Projektes näher zu treten. Der Aufwand, um den es sich handelt, ist ja ein verhältnismäßig nicht sehr hoher. Es wird, wie wir gehört haben, die ganze 11 Kilometer lange Strecke von Redarsteinach bis Heiligkreuzsteinach voraussichtlich mit Kosten im Betrage von nahezu zwei Millionen herzustellen sein, und es sollte meines Erachtens im Interesse unseres badiſchen Odenwaldes dieses Opfer gebracht werden. Ich möchte daher die Großh. Regierung dringend bitten, die Verhandlungen wegen Erstellung der Bahn mit aller Entschiedenheit fortzuführen und, wenn nicht schon in allernächster Zeit zu erreichen ist, daß Hohen den ihm angemessenen Beitrag zuzahlt, jedenfalls an dieser verhältnismäßig untergeordneten Frage die alsbaldige Erbauung der Bahn nicht scheitern zu lassen. (Beifall bei den Nationalliberalen).

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zur Petition der Gemeinde Groß-Eicholzheim um baldige Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes auf der Station Eicholzheim erstattet Bericht Abg. Vanschbach (konf.) Aus dem verlesenen Bericht ist zu entnehmen:

Bei der Station Groß-Eicholzheim ist die Erstellung einer Straßenüberführung geplant. Die Gemeinde bittet nun, anlässlich dieses Baues zweckmäßigerweise gleichzeitig auch das Aufnahmegebäude auf die Westseite des Bahnhofes zu verlegen. Das alte Aufnahmegebäude könnte zu Dienstwohnungen ausgebaut werden, die doch geplant seien.

Die Großh. Regierung erachtet diese Verlegung des Aufnahmegebäudes für sehr vorteilhaft und will Mittel hierfür und für den Umbau des alten Aufnahmegebäudes zu Dienstwohnungen in dem Budget 1910/11 einstellen. Eine sofortige Ausführung des neuen Gebäudes im Zusammenhang mit der Herstellung der Straßenüberführung sei aber nicht angängig; die Verbindung der Straßenüberführung mit dem jetzigen Aufnahmegebäude könne durch einen Fußweg längs der östlichen Einschnittsböschung hergestellt werden.

Die Kommission ist mit dem Vorschlag der Regierung im allgemeinen einverstanden, nur möchte sie wünschen, daß die Straßenüberführung und der Neubau des Aufnahmegebäudes zusammen erstellt werden, auch wenn das erst in der Budgetperiode 1910/11 geschehen könnte. In diesem Sinne wird empfehlende Ueberweisung beantragt.

In der Beratung bemerkt

Abg. Leiser (natl.): Die von der Regierung in Aussicht genommene Beseitigung des schienenenebenen Wegübergangs und die Erstellung einer Wegüberführung hat die Gemeinde Groß-Eicholzheim zu der vorliegenden Petition veranlaßt. Die derzeitigen Verhältnisse auf dem dortigen Bahnhof sind nicht besonders günstig. Der jetzige Straßenübergang führt schräg über die Bahn. Unterhalb desselben, rechts von der Bahnlinie, liegt das Aufnahmegebäude, oberhalb des Straßenübergangs, links der Bahnlinie, die Güterhalle. Wenn nun der jetzige Uebergang beseitigt wird und eine Straßenüberführung erfolgt, so ist diese Straßenüberführung in-

sofern gut auszuführen, als einige 100 Meter unterhalb des jetzigen Uebergangs ein Einschnitt besteht, über den jetzt schon die Ueberführung eines Feldweges geleitet ist. Die Straße müßte also rechts der Bahn weiter und über diesen Uebergang geführt werden.

Ein weiterer Grund für die Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes ist, daß die Räumlichkeiten im jetzigen Aufnahmegebäude unzureichend sind und sowieso neue Beamtenwohnungen erstellt werden müßten.

Die Gemeinde Groß-Eicholzheim wünscht also, daß das Aufnahmegebäude auf die gleiche Seite wie die Güterhalle gestellt werde. Die Regierung stellt sich, wie wir gehört haben, dem Projekt freundlich gegenüber, es ist aber im Budget nur eine Anforderung enthalten für die Ueberführung der Straße, eine solche für die Verlegung des Aufnahmegebäudes dagegen nicht. Die Gemeinde Groß-Eicholzheim wünscht aber, daß beide Arbeiten gleichzeitig ausgeführt werden, und hat darum nachgesucht, einen Betrag für die Verlegung des Aufnahmegebäudes in das Nachtragsbudget einzustellen. Ich möchte die Bitte unterstützen. Falls es jedoch nicht mehr möglich sein sollte, diesen Wunsch im Nachtragsbudget zu berücksichtigen, so möchte ich den Wunsch, den die Gemeinde auch geäußert hat, mit unterstützen, daß auch die Ueberführung jetzt noch zurückgestellt werde und dann beide Projekte, die Bahnüberführung und die Verlegung des Aufnahmegebäudes, erst in der nächsten Budgetperiode gemeinsam zur Ausführung gebracht werden.

Au das Hohe Haus möchte ich die Bitte richten, dem Antrag der Kommission seine Zustimmung geben zu wollen.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Ueber die Bitte der Gemeinderäte und Interessenten von Griesen, Weisweil, Nieden, Erzingen, Reckberg, Schwarzen, Geißlingen, die Erstellung eines fahrbaren Uebergangs beim Bahnhof in Griesen betr., erstattet Bericht Abg. Blümmel (Zentr.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Es handelt sich im Interesse einer bequemeren Zufuhr um den Ausbau eines dicht beim Getreidelagerhaus Griesen vorbeiziehenden schienenenebenen Bahnübergangs für Fußgänger zu einer fahrbaren Straße.

Die Großh. Regierung spricht sich gegen diesen Wunsch aus, da der Uebergang unübersichtlich sei und es insbesondere nicht angehe, in einer Zeit, in welcher die schienenenebenen Uebergänge über die Bahn aus Sicherheitsgründen beseitigt werden, solche Uebergänge neu zu erstellen. Die Eisenbahnverwaltung ist aber bereit, die Kosten für Verbesserung des fahrbaren Uebergangs beim Bahnwartshaus (km 342,1) zu übernehmen. Im übrigen wäre den Interessenten anheimzugeben, auf ihre Kosten den Parallelweg zum Kornhaus auszubauen.

Die Kommission kann bei aller Anerkennung der Stellungnahme der Interessenten den Einwänden der Regierung die Berechtigung nicht absprechen. Sie ist dabei der Meinung, daß der Uebergang bei km 342,1, der jederzeit genügend bewacht ist, verbessert werden sollte; Sache der Gemeinden wäre alsdann, den Parallelweg zum Kornhaus herzurichten. In diesem Sinne wird Ueberweisung zur Kenntnisaufnahme beantragt.

In der Beratung bemerken

Abg. Wittmann-Donauerschingen (Ztr.): Es haben 7 Gemeinden an dem Schicksal der vorliegenden Petition ein großes Interesse, und nicht bloß diese 7 Gemeinden sondern auch die rund 500 Mitglieder, welche jetzt

zu dem Lagerhaus von Griesen gehören, und welche sich aus den 21 Gemeinden, die in diesem Lagerhaus einen wirtschaftlichen Zentralpunkt haben, rekrutieren. Die Bitte, um die es sich hier handelt, ist alten Datums. Bereits im Jahre 1892 hat die Gemeinde Griesen sich an die Großh. Generaldirektion gewendet, und damals hat die Gr. Generaldirektion nach dem Material, das Ihnen vorliegt, durchaus keine Bedenken gehabt, das, was in der Petition erstrebt wird, zur Ausführung zu bringen, nämlich den Fußübergang, der bei dem Lagerhaus in Griesen über den Bahnkörper führt, zu einem fahrbaren Wege zu erweitern. Ich bin nun mit meinem beschränkten Untertanenverstand der unmaßgeblichen Meinung, daß das, was im Jahre 1892 der Gr. Regierung möglich gewesen wäre, zweifellos auch heute noch gemacht werden kann, und zwar schon deswegen, weil die Verhältnisse bezüglich der Bahn und der Benützung des Bahnkörpers heute durchaus nicht stark von denjenigen im Jahre 1892 abweichen. Die Verhältnisse haben sich höchstens dadurch geändert, daß der eine oder der andere Zug mehr fährt, sonst aber nicht, und das ist meines Erachtens kein stichhaltiger Grund, sich ablehnend gegen die Petenten zu verhalten. Es ist das deswegen auch kein Grund, weil die Haltung der Gr. Regierung sich auf Grundsätze stützt, die die Gr. Regierung tatsächlich selbst nicht einhält. Wir haben heute genau vor einer Woche uns in diesem hohen Hause über den neuen Bahnhof von Karlsruhe unterhalten; der Herr Kolleg Kolb hat damals beanstandet, daß die Zahl der Niveauübergänge eine außerordentlich große sei, und der Herr Vaudirektor Basmer hat in seiner Antwort zugegeben, daß bei dem neuen Bahnhof wenigstens 6—8 Niveauübergänge mehr in Frage kämen. Wenn nun beim Bahnhof Karlsruhe mindestens 6—8 Uebergänge frisch geschaffen werden können, dann frage ich, wo bleibt denn die grundsätzliche Stellungnahme der Regierung, keine derartigen schienenparallelen Uebergänge mehr zu belassen? — Es handelt sich hier auch nicht um etwas, was frisch eingeführt werden soll, es besteht ja schon ein schienenparalleler Fußweg, der zwei Meter breit ist und viel benutzt wird, und es handelt sich nur darum, diesen schienenparallelen Fußweg zu einem fahrbaren Weg auszubauen. Dieser Ausbau würde aber im Interesse der Bahnverwaltung selbst liegen, denn oberhalb dieses Fußweges in der Richtung nach Schaffhausen befindet sich beim Bahnwartshaus ein schienenparalleler Weg für die Fuhrwerke, und unterhalb des Bahnhofes selbst in der Richtung nach Basel führt die Landstraße Basel-Schaffhausen direkt über den Bahnkörper schienenparallel herüber. Diese Landstraße wird aber außerordentlich viel von Passanten und von Fuhrwerken benützt, und gerade an dieser Stelle ist der schienenparallele Uebergang ein besonders gefährlicher, und zwar deswegen, weil hier namentlich auch manövriert wird. Ich bin schon häufig in Griesen gewesen und habe, gerade weil ich die Wünsche der Petenten kenne, mir die Verhältnisse angesehen und Einblick in die Bahnverhältnisse genommen und habe da wahrgenommen, daß hauptsächlich gerade beim Uebergang der Landstraße manövriert wird. Die Fuhrwerke sind jetzt gezwungen, die Landstraße zu benützen, sie müssen warten, wenn wegen Manövrierens geschlossen ist; die Gefahr, daß irgend ein Unfall passiert, ist aber gerade an dieser Stelle ganz besonders groß, und wenn nun alle Fuhrwerke, die jetzt zum Lagerhaus die Landstraße benützen müssen, künftig den Weg benützen könnten, der durch Ausbau des Fußübergangs gewonnen wird, so würde eine Entlastung des Landstraßenübergangs eintreten, die durchaus im Interesse der Bahnverwaltung wäre. Außerdem würde aber auch der fahrbare Uebergang in der entgegengesetzten Richtung, beim Bahnwartshaus, gleichfalls entlastet wer-

den. Er würde schon deshalb entlastet werden, weil er heute schon nicht besonders stark in Anspruch genommen ist und weil die schweren Fuhrwerke, die hauptsächlich in Frage kämen, eben den neuzuschaffenden Weg benutzen würden. Der neuzuschaffende Uebergang kommt namentlich deswegen in Frage und empfiehlt sich, weil heute schon vom Orte Griesen her ein Fahrweg direkt bis zu dieser Stelle des Bahnkörpers führt und weil jenseits des Bahnkörpers von der Kreisstraße nach Erzingen her direkt in senkrechter Linie ein Fahrweg bis zu der gleichen Stelle schon gebaut ist. Die Verbindung dieser zwei Wegstrecken würde eben durch den Ausbau des bisherigen Fußwegs zum Fahrwege hergestellt werden. Dieser neue Weg hätte den großen Vorteil für alle, die ihn benützen, daß der ganze Weg, sowohl von Griesen wie von Erzingen, Reckberg, Schwerzen usw. her, in einer Ebene verlaufen würde und daß er die kürzeste Verbindung zum Lagerhaus ist. Das ist aber bei dem Wege, der nach Ansicht der Eisenbahnverwaltung von den Interessenten benützt werden soll, und der beim Bahnwartshaus oberher führt, nicht der Fall. Vom Bahnwartshaus ist ein starkes Gefälle bis herunter zum Lagerhaus. Es ist auch nicht richtig, was die Großh. Regierung ausführt, daß die Uebersichtlichkeit dort oben beim Bahnwartshaus eine größere wäre; ich habe eben schon angeführt, daß das Gelände dort Steigung hat, und es ist das auch deswegen nicht richtig, weil die schweren Fuhrwerke, wenigstens die überwiegende Zahl, von der Kreisstraße Erzingen her kommen und weil diese Kreisstraße und der neue in Frage kommende Weg vom Bahnkörper aus sehr wohl und leicht übersehbar werden könnten. Es könnte eine Schranke mittels eines Kurbelwerkes, sobald es nötig ist, den Uebergang schließen, und diese Schranken könnten recht wohl vom Bahnhof aus bedient werden, sodaß eine große Gefahrssteigerung durch den Ausbau des Weges sicher nicht eintreten würde.

Nun schlägt die Großh. Regierung vor, es solle bei dem Bahnwartshaus oben die Einbiegung in den Paralleweg, der vom Bahnwartshaus bis zum Lagerhaus führt, verbessert werden; es könnten dann die Interessenten diesen Weg recht gut benützen. Die Großh. Regierung erklärt sich sogar bereit, die scharfe Kehre in diesen Parallelweg so auszubauen, daß er von Fuhrwerken leicht benutzt werden könnte. Ich will den guten Willen der Großh. Regierung anerkennen, allein für die Interessen der Petenten wäre damit nichts gewonnen. Die Landwirte, die hier in Frage kommen, sind wohl die besten Beurteiler, und ich habe hier eine neue Zuschrift seitens der Lagerhausverwaltung Griesen, in der mir geschrieben wird, daß das, was die Großh. Regierung anempfiehlt und was sie beabsichtigt, einfach den Wünschen und Bedürfnissen der Lagerhauses nicht entsprechen würde. Dieser Parallelweg ist schmal, er ist gefährlich, wie die Großh. Regierung selbst anerkannt hat. Wenn die Fuhrwerke direkt neben der Bahn fahren müssen, so können die Tiere durch die rasch fahrenden Züge leicht erschreckt werden. Das siele alles weg, wenn die Fuhrwerke direkt von Griesen, direkt von Erzingen her ihre Zufahrt zum Lagerhaus hätten.

Es wird dann schließlich noch darauf hinzuweisen sein, daß, wenn die Großh. Regierung dem Wunsche der Petenten nachgeben würde, sie im Interesse des allgemeinen Staatswohls handeln würde. Man sucht immer mit allen möglichen Mitteln der Landwirtschaft aufzuhelfen und all das zu unterstützen und zu fördern, was für die Landwirtschaft nützlich ist. Das Lagerhaus in Griesen ist ein sehr bedeutendes Lagerhaus. Es ist, wie ich schon erwähnt habe, für 21 Gemeinden der Ort, an dem sie ihre Produkte absetzen und zahlreiche Bezüge für ihre landwirtschaftlichen Bedürfnisse mit in

Empfang nehmen. Wenn man nun die Benützung des Lagerhauses dadurch, daß man den Petenten entgegenkommt, günstiger und besser gestaltet, so nützt man damit den Landwirten der dortigen Gegend. Ich richte deshalb an die Eisenbahnverwaltung die dringende Bitte, von ihren Grundsätzen bezüglich der Niveauübergänge, wie sie es ja in Karlsruhe beim neuen Bahnhof tut, auch in Griesen abzuweichen und dem Wunsche der Petenten zu entsprechen. Meiner Auffassung nach kommen dadurch besondere Interessen der Eisenbahnverwaltung nicht in Gefahr, es wird aber besonderen Interessen der dortigen Bevölkerung in der von den Petenten gewünschten Weise entgegengekommen.

Ministerialrat Wolpert: Die Interessenten bezwecken hauptsächlich die Abkürzung des Weges zu der Kornhalle, weil sie jetzt auf der Straße von Erzingen her den Uebergang der Landstraße am Südwestende des Bahnhofes Griesen benützen müssen. Dieser Uebergang ist allerdings stark belastet, und die Entlastung wird eintreten nicht erst durch die Erfüllung des Wunsches der Petenten, sondern schon dann, wenn der Uebergang am Bahnwarthaus bei Kilometer 342,1 in der Weise ausgebildet wird, daß von dort aus die Leute von Erzingen, Rechberg usw. zur Kornhalle kommen können. Es wird dadurch der Umweg für sie vermieden. Die Lehre will ja die Eisenbahnverwaltung an dieser Stelle verbessern. Wenn der Parallelweg auf der Südseite der Bahn sich nicht in entsprechendem Zustand befindet, so muß eben den Gemeinden überlassen werden, ihn so herzurichten, wie es nötig ist. Der Uebergang bei der Kornhalle aber zu einer Fuhrwerkspassage zu erweitern, das kann unter keinen Umständen zugegeben werden. Die Ueber-sichtlichkeit ist an dieser Seite nicht in der Weise vorhanden, wie sie für einen Uebergang erforderlich wäre, wenn auch für die Wegbenützung von Erzingen her die Ueber-sichtlichkeit nicht gerade besonders zu beanstanden wäre, so ist dies aber sehr der Fall für die umgekehrte Wegrichtung, wenn die Leute von der Kornhalle wieder nach Hause fahren; da ist der Uebergang durchaus unüber-sichtlich. Außerdem ist an dieser Stelle nicht bloß das Hauptgleis zu überschreiten, sondern es ist, wie bereits in der schriftlichen Regierungsantwort gesagt und im Bericht aufgenommen wurde, noch ein Nebengleis des Bahnhofes zu überschreiten, wo auch Rangierbewegungen vorgenommen werden. Wir würden durch eine Willfährigkeit der Petition den Uebergang der Landstraße wohl entlasten, dafür aber einen anderen Uebergang über den Bahnhof belasten. Die Regierung kann daher dem Wunsche der Petenten nicht entgegenkommen, sondern bleibt auf dem Standpunkt stehen, der schon ausgesprochen wurde.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Ueber die Bitte der Pfingztäler Steinhauermeister um Berücksichtigung bei Vergabung von Steinhauerarbeiten zu Staatsbauten erstattet Abg. **Kohrhurst** (natl.) aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Die Petenten weisen darauf hin, daß der stetige Rückgang im Baugewerbe gerade in diesem Jahre eine bedenkliche Dimension angenommen und die Existenz der Arbeiter und Unternehmer im Steingewerbe ernstlich in Frage gestellt habe. Der vorhandenen Notlage der badischen Steinindustrie könne wirksam abgeholfen werden, wenn bei Vergabung von Steinhauerarbeiten zu Staatsbauten,

insbesondere auch zu dem Bahnhofneubau in Karlsruhe, die Pfingztalunternehmer einige Berücksichtigung erfahren.

Die Steine des Pfingztales eigneten sich auch besonders zu solchen Arbeiten, weil sie alle anderen roten Sandsteine, insbesondere die des Auslandes, an Güte und Härte übertrafen und etwaige nicht allzu hohe Mehrkosten durch die besondere Vorzüglichkeit des Materials aufgewogen würden. Sie bitten, Hohe Zweite Kammer wolle ihre Bitte um Berücksichtigung bei Vergabung staatlicher Steinlieferungen bei Großh. Regierung befürworten.

Die Gr. Regierung nimmt in ihrer Äußerung zu vorliegender Petition Bezug auf die Verhandlung in der 67. Sitzung der Zweiten Kammer vom 2. Mai l. J. über eine ähnliche Petition der Steinhauermeister des Main- und Taubertales und erklärt, daß bei der Vergabung von Hochbauten für die Staatseisenbahnverwaltung darauf Bedacht genommen werden wird, der zurzeit darnieder liegenden badischen Steinindustrie Aufträge zuzuwenden.

Die Kommission spricht die volle Zustimmung dazu aus, daß die Gr. Regierung bereit ist, bei Vergabung von Steinlieferungen zu staatlichen Bauten die einheimische Steinindustrie soweit als möglich zu berücksichtigen und ihr damit zu helfen, die gegenwärtige ungünstige Geschäftslage tunlichst zu überwinden. Bei Durchführung dieses Grundsatzes, den die Gr. Regierung auch in der erwähnten 67. Sitzung der Zweiten Kammer vom 2. Mai l. J. vertreten hat, wird auch dem Wunsche der Petenten des Pfingztales gebührend Rechnung getragen und dem Steingewerbe jenes Landesteils Aufträge zugewendet werden können. Eine ausnahmsweise Bevorzugung der Steinindustrie des Pfingztals wird von den Petenten nicht beanprucht, wäre auch nach der bestehenden Verordnung über das staatliche Verdingwesen nicht zulässig und stände im Widerspruch mit gleichberechtigten Interessen des Steingewerbes anderer Landesteile, das sich ebenfalls gegenwärtig in wenig günstiger Lage befindet und Anspruch auf Berücksichtigung seitens des Staates zur Hebung seiner wirtschaftlichen Verhältnisse erhebt.

Die Kommission beantragt daher:

Hohe Zweite Kammer wolle die Bitte der Pfingztäler Steinhauermeister um Berücksichtigung bei Vergabung von Steinhauerarbeiten zu Staatsbauten Großh. Regierung zur Kenntnisnahme in dem Sinne überweisen, daß auch dieser Bitte tunlichst Rechnung getragen werde, soweit dies nach den bestehenden Vorschriften über das staatliche Verdingwesen zulässig und mit den berechtigten Interessen der Steinindustrie anderer Landesteile vereinbar ist.

Hierzu bemerkt

Abg. **Gierich** (kons.): In vorliegender Sache habe ich neulich schon, bei der Beratung des Budgets des Eisenbahnbaues, in gleichem Sinne wie die Petenten gesprochen und kann daher unterlassen, nochmals deren Beschwerden vorzutragen. Der Herr Regierungsvertreter hat sich damals in gleichem Sinne, wie das auch anlässlich der Beratung der Maintäler Petition seitens der Großh. Regierung geschehen ist, geäußert, und diese Äußerung wurde dann durch ziffermäßige Nachweise, die der Herr Ministerialpräsident Frhr. von Marschall in der 104. Sitzung anlässlich der Debatte über die Vergabung von Eisenbahnwaggons gab, dahin ergänzt, daß die Groß. Behörden bei Vergabung von Haussteinarbeiten immer inländische Unternehmer und inländisches Material bevorzugen.

Da anzunehmen ist, daß, nachdem nun der Großh. Regierung die Beschwerden aus zwei großen Produktionsgebieten bekannt geworden sind, die heimische Industrie noch mehr als seither zur Geltung kommt, möchte ich

noch die Bitte an die Großh. Regierung richten, bei gegebener Gelegenheit das Pfinztäl, speziell das aus Ittersbach und Umgebung stammende Material in Anbetracht seiner qualitativen Vorzüge den Bauinspektionen zur Berücksichtigung bei Vergabe von Lieferungen zu empfehlen.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zur Petition der Jakob Wimmer Ehefrau in Mühlsburg, frühere Aufseherin in der Weiberstrafanstalt in Bruchsal, um Gewährung einer fortlaufenden Unterstützung oder Rente und um Entschädigung erstattet Bericht Abg. Wiedemann-Bruchsal (Zentr.). Aus dem Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Die Petentin war 14 1/2 Jahre lang als Aufseherin an der Weiberstrafanstalt in Bruchsal angestellt. Zur Begründung ihres Gesuchs führt sie aus, daß sie sich im Dienst ein Bruchleiden zugezogen habe. Sie sei deshalb in den Jahren 1898—1904 im ganzen 8 mal operiert worden. Die Kurkosten hätten etwa 3000 M. betragen, wovon ihr vom Ministerium 420 M. ersetzt worden seien. Jetzt sei sie fast ganz arbeitsunfähig. Sie bittet die Hohe Zweite Kammer, zu veranlassen, daß ihr die Kurkosten abzüglich der schon erhaltenen Beträge ersetzt und gleichzeitig eine jährlich wiederkehrende Unterstützung oder Rente gewährt werden möge.

Die Großh. Regierung hält es auf Grund ihrer Erhebungen für ausgeschlossen, daß das Bruchleiden bei Ausübung des Dienstes erworben sei. Für Gewährung der verlangten Entschädigung für die Kurkosten oder einer Rente fehlten auch die rechtlichen Voraussetzungen.

Die Kommission ist ebenfalls zu der Ansicht gelangt, daß dem Begehren auf Gewährung einer fortlaufenden Unterstützung (Rente) die rechtlichen Grundlagen fehlen. Dagegen hält sie die Möglichkeit nicht für ausgeschlossen, daß die Petentin ihr Leiden sich im Dienst zugezogen habe. In Anbetracht der bedürftigen und bedauernswerten Lage der Petentin stellt sie daher den Antrag:

Das Hohe Haus wolle beschließen, über die Bitte um Gewährung einer fortlaufenden Rente (Pension) zur Tagesordnung überzugehen, die Bitte um Gewährung einer Unterstützung jedoch der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Die Petitionen des Zentralverbandes deutscher Händler, Markt- und Messtreisender in Magdeburg sowie des Badischen Gastwirterverbandes, die Zusammenlegung der Kirchweihen betreffend, werden nach kurzen geschäftlichen Bemerkungen des Präsidenten, der Abgg. Quenzer und Jhrig im Hinblick auf die vorgerückte Zeit von der Tagesordnung abgesetzt.

Ueber die Bitte des Schuzmanns a. D. August Henninger, z. St. Untererheber in Friesenheim, um Erhöhung seiner Pension oder etatmäßige Anstellung erstattet Bericht Abg. Jhrig (Dem.) Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Der Petent wurde als Schuzmann nach 8 Dienstjahren (einschließlich Militärdienstzeit) unter dem 21. Dezbr. 1903 unter Gewährung von 30 Proz. seines Einkommensanschlags als Ruhegehalt wegen Krankheit zur Ruhe gesetzt. Er bittet nun, daß sein Ruhegehalt gemäß § 85 des Beamtengesetzes auf 66 2/3 Proz. festgesetzt werde, weil er sich seine Krankheit im Dienst zugezogen habe. Außer-

dem bittet er, man möge ihm auf Grund des § 49 des Beamtengesetzes eine etatmäßige Steuereinnahmestelle übertragen.

Die Großh. Regierung führt aus, zur Festsetzung des Ruhegehaltes nach § 85 a. a. O. fehlten die gesetzlichen Voraussetzungen. Sie sei jedoch bereit, dem Petenten nach Aenderung des § 29 des Statgesetzes bei Hilfsbedürftigkeit Unterstützung zu gewähren, auch könnten ihm nach Aenderung des Beamtengesetzes bei event. Zurufsetzung die in der jetzigen Dienststellung zugebrachten Dienstjahre angerechnet werden. Eine höhere Vergütung könne dem Bittsteller z. St. nicht gegeben werden, doch habe er Anwartschaft auf eine der neu vorgeesehenen Steuereinnahmestellen 3. Gehaltsklasse. Da er jedoch viele Vordermänner habe, könne er hier noch nicht etatmäßig angestellt werden. Mit den Bezügen der nichtetatmäßigen Beamten würden auch seine Bezüge aufgebessert werden.

Die Kommission stellt den Antrag:

Hohe Zweite Kammer wolle die Petition der Gr. Regierung in dem Sinne empfehlend überweisen, daß Großh. Regierung das Einkommen Henningers, solange er in nichtetatmäßiger Stelle verwendet sei, so hoch gestalten wolle, als dies nach den zu erwartenden neuen Bestimmungen überhaupt geschehen kann, und ihm eine der für Zivilpensionäre in Aussicht genommenen etatmäßigen Steuereinnahmestellen 3. Gehaltsklasse übertragen, sobald sich das Ermögliche lasse.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Ueber die Bitte des städtischen Polizeiwachmeisters Karl Wiedenmaier in Ueberlingen um Abänderung des Gesetzes, die Fürsorge für Gemeinde- und Körperschaftsbeamte betr., oder des Beamtengesetzes erstattet Bericht Abg. Jhrig (Dem.): Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Der Petent ist als Gendarm unter Gewährung eines Ruhegehaltes pensioniert worden und nunmehr als städtischer Polizeiwachmeister in Ueberlingen angestellt. Hier bezieht er einen festen Gehalt und erhebliche Remunerationen. Er beschwert sich darüber, daß seine im Jahre 1907 unter Beanspruchung der in § 69 Abs. 3 des Gesetzes, die Fürsorge für Gemeinde- und Körperschaftsbeamte betr., vorgeesehenen Anrechnung seiner Dienstzeit eingereichte Anmeldung zur Fürsorgekasse abgelehnt worden sei, weil eben diese Vergünstigung auf ihn keine Anwendung finden könne, da er bereits früher als freiwilliges Mitglied hätte beitreten können. Außerdem beschwert er sich darüber, daß nach § 51 des Beamtengesetzes sein jetziges Einkommen (Gehalt und Pension) sein früheres Gehalt nicht um mehr als 10 Proz. übersteigen könne. Er bittet deshalb, auch um ähnlichen Fällen vorzubeugen, um entsprechende Abänderung des Fürsorgegesetzes und Beamtengesetzes in den erwähnten Richtungen.

Die Großh. Regierung legt dar, daß eine Anrechnung der Dienstzeit des Petenten nach § 69 Abs. 3 anlässlich des Aufnahmegesuchs nicht angängig gewesen sei, da es ihm schon früher möglich gewesen wäre, der Kasse freiwillig beizutreten. Die weitere Beschwerde werde durch die Aenderung des § 51 des Beamtengesetzes, der Gehaltsordnung und des Gehaltstariifs in der Hauptsache hinfällig, wodurch das erreicht werde, was Petent wünsche. Bei Eintritt der Aenderung könnte er (auf 1. Juli d. J. gerechnet) von der Gemeinde eine Vergütung von 1361 M. erhalten, ohne daß eine Kürzung des Ruhegehaltes einzutreten hätte.

Die Kommission teilt den Standpunkt der Regierung und beantragt, das Hohe Haus wolle über das eigentliche Petikum zur Tagesordnung übergehen. Sie glaubt aber, es solle der Grob. Regierung nahegelegt werden, mit der Stadtgemeinde Ueberlingen in Verbindung zu treten, ob diese nicht den Gehaltsbezug Wiedenmairers auf die durch die neue Fassung des § 51 des Beamten-Gesetzes ermöglichte Höhe bringen wolle, und beantragt in diesem Sinne die Ueberweisung der Petition an die Grob. Regierung zur Kenntnisnahme.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Hierauf wird abgebrochen.

Es wird noch folgende Interpellation der Abgg. Ged (Soz.) und Genossen verlesen:

„Ist der Grob. Regierung bekannt, daß eine Reichselektrizitätssteuer in Aussicht genommen ist?“

Welche Stellung gedenkt die Grob. Regierung im Bundesrat gegenüber einer solchen Gefährdung wichtiger Volks- und Staatsinteressen einzunehmen?“

Schluß der Sitzung gegen 1 Uhr 10 Min.

* Karlsruhe, 18. Juli. 108. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Montag den 20. Juli 1908, nachmittags 1/25 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

Beratung der Berichte der Petitionskommission über die Petitionen:

1. des Gemeinderats Schentzengell, das Beitragsverhältnis zum Aufwand des Schulverbands, eventuell Aenderung der §§ 83 ff. Elementarunterrichtsgesetzes betr., Bericht-erfasser: Abg. W i e d e m a n n - B r u d s a l ;
2. des Schneidermeisters Sebastian Himmelsbach in Karls-ruhe um Rechtshilfe, Berichtserfasser: Abg. K r a m e r ;
3. der Ehefrau des Malers Philipp Heuberger, Maria Anna geb. M o s v o n O f f e n b u r g, um Rechtshilfe, Berichtserfasser: Abg. M e y e r - S e i d e l b e r g ;
4. des zurubegeleiteten Kanzleiaffistenten Benedikt Herzog von Waldshut um Erteilung einer Gnadengabe, Berichtserfasser: Abg. S i l b e r t ;
5. des kath. Stiftungsrats St. Märgen, sowie der politischen Gemeinden des Kirchspiels St. Märgen um Zuwendung eines Staatsbeitrags für den Wiederaufbau der abge-brannten Kirche in St. Märgen, Berichtserfasser: Abg. W i t t e m a n n - D o n a u e s c h i n g e n ;

6. der Grundstückseigentümer des Baublochs Gewann Göh-ren, Gemarlung Müppurr, um Aufhebung des § 7 des mit dem Domänenarar abgeschlossenen Vertrags vom 7. März 1903, Berichtserfasser: Abg. W i e d e m a n n - B r u d s a l ;
7. der Gemeinde Hohentengen um Verlegung der Steuer-einnahmehereit Hötteln nach Hohentengen, Berichtserfasser: Abg. D i e t e r l e ;
8. des Konrad Kellermann von Karlsruhe um Gewährung eines Ruhegehalts als gew. Eichmeister, Berichtserfasser: Abg. M ü l l e r ;
9. der Gemeinden Evangel. und Kathol. Tennenbronn um ein Postfuhrwert, Berichtserfasser: Abg. M ü l l e r ;
10. a. des Zentralverbandes deutscher Händler, Markt- und Mehreisen in Magdeburg, b. des Bad. Gastwirteverbands (Drucksache Nr. 88), c. des Gemeinderats Wilhelmshof (mündlich), die Zu-sammenlegung der Kirchweihen betr. Berichtserfasser: Abg. F r i e g .

* Karlsruhe, 18. Juli. 25. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer. Tagesordnung auf Dienstag den 21. Juli 1908, vormittags 1/210 Uhr:

1. Anzeige neuer Einläufe.
2. Beratung der Berichte der Kommission für die Beamten-vorlagen über
 - a. den Gesekentwurf, die Aenderung des Beamten-Gesetzes vom 24. Juli 1888 betreffend, samt den einschlägigen Pe-titionen, B.-Nr. 374, Berichtserfasser: Oberbürgermeister Dr. W i n t e r e r ;
 - b. den Gesekentwurf, die Gehaltsordnung und den Gehalts-tarif betreffend, samt den einschlägigen Petitionen, B.-Nr. 377, Berichtserfasser: Freiherr R ü d t v o n C o l l e n-b e r g .
3. Beratung der Berichte der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über die Petitionen.
 - a. des Eisenbahnkomitees Rippoldsau, den Bau einer nor-malspurigen Nebenbahn von Wolfach nach Rippoldsau be-treffend, Berichtserfasser: Freiherr v o n G a h l i n g .
 - b. der Gemeinde Niedermasser um Verlegung der Bahnsta-tion daselbst, Berichtserfasser: Geh. Kommerzienrat S a n d e r ;
 - c. 1. der Gemeinde Griechen und anderer, den Bau einer elektrischen Rollbahn von Griechen nach Zetteten, und 2. der Gemeinden des Follauschlußgebietes und der Stadt Waldshut, den Bau einer Lokalbahn von Waldshut über Hohentengen-Dettighofen nach Zetteten betreffend; Berichtserfasser: Freiherr v o n S t o k i n g e n ;
 - d. 1. des Gemeinderats Aach, Engen u. a., den Bau einer nor-malspurigen Bahn von Engen über Aach-Eigeltingen-Ordingen nach Neuzingen, und 2. des Gemeinderats Ueberlingen, die Verbindung der Bo-denseggürtel- mit der Schwarzwaldbahn (Waldwies-Engen) betreffend; Berichtserfasser: Freiherr v o n S t o k i n g e n .