

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1908**

232 (23.7.1908) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 109. öffentliche Sitzung

# Karlsruher Zeitung.

N. 232.

Donnerstag, 23. Juli

1908.

## Badischer Landtag.

### — Zweite Kammer. —

#### 109. öffentliche Sitzung

am Dienstag den 21. Juli 1908.

##### Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

Beratung der Berichte der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über:

1. die Ziffer 4 der Denkschrift vom 16. März 1908 (Drucksache Nr. 5b), Bahnlinie St. Blasien—Rheintal, sowie die bezüglichen Petitionen:
    - a. des „Vereinigten Eisenbahnkomitees“ und einer Anzahl Gemeinden und Interessenten um Erbauung einer Bahn (Titisee—) St. Blasien—Rheintal (Albtalprojekt);
    - b. einer Anzahl Gemeinden des Schlücht- und Rheintales um Erbauung einer Bahn (Titisee—St. Blasien und) durch das Schlüchtal nach Tiengen (Schlüchtalprojekt) (sowie Fortsetzung durch das Rheintal nach Günstingen und Günstwangen zum Anschluß an die schweizerische Bahn Schaffhausen—Gülzau—Büsch);
    - c. des „Stammkomitees“ für einen Bahnbau St. Blasien—Murgtal—Rheintal (Hohenwaldprojekt) — Drucksache „Zu Nr. 5b I“, Berichterstatter: Abg. Wittum;
  2. die Bitte sämtlicher Gemeinden zwischen Freiburg und St. Blasien um Erbauung einer Eisenbahn St. Blasien—Lobnau—Freiburg, Berichterstatter: Abg. Fröhlich;
  3. die Bitte der Gemeinden Mergelhausen, Au, Eßliden, Wittnau, Bollschweil, Ehrenstetten, Kirchhofen, Staufen, Unter- und Obermünstertal sowie der Stadt Freiburg, die Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn durch den Staat von Freiburg durch das Hexental über Staufen nach Obermünstertal betr., Berichterstatter: Abg. Wanschbach;
  4. die Bitte des Eisenbahnkomitees Titisee—Eisenbach—Wörsenbach—Billingen um Erstellung einer Bahnverbindung, Berichterstatter: Abg. Pfeiffle;
  5. die Ziffer 2 der obigen Denkschrift (Bahnlinie Mimmenshausen—Deggenhauserthal—Füllendorf), Drucksache „Zu Nr. 5b I“, Berichterstatter: Abg. Wittum;
  6. die Bitte der Gemeinde Tiengen wegen Anhaltens der Eilzüge und Errichtung einer Einsteigehalle daselbst, Berichterstatter: Abg. Weisbach;
  7. die Bitte der Gemeinden Karfau, Minseln, Adelhausen um Errichtung einer Güterabfertigung auf Station Weuggen, Berichterstatter: Abg. Duenzer.
- (Ziffer 3 bis 7 gelangten nicht zur Verhandlung.)

Am Regierungstisch: Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Wirl. Geh. Rat Frhr. von Marschall, Ministerialrat Wolpert.

Präsident Fehrenbach eröffnet kurz nach 4¼ Uhr die Sitzung.

Die eingelaufene Petition der Gemeinden des Neckartales und anderer Interessenten um Erstellung einer festen Brücke über den Neckar bei Diedesheim, übergeben vom Abg. Wanschbach, wird an die Kommission für Eisenbahnen und Straßen verwiesen.

Weiter liegt vor ein Schreiben des Herrn Präsidenten des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, wonach er zur Beantwortung der Interpellation der Abg. Kramer und Gen., betreffend die Abschaffung des Brückengeldes an der Rheinbrücke Mannheim-Ludwigshafen, bereit ist.

Hierauf wird in die Tagesordnung eingetreten.

Zu Ziffer 1 derselben erhält zunächst das Wort

Berichterstatter Abg. Wittum (natl.): Ich habe Ihnen namens der Eisenbahnkommission einen in Ihren Händen befindlichen gedruckten Bericht über Ziffer 4 der Denkschrift der Großh. Regierung vom 16. März 1908, soweit es sich um die Erbauung einer Bahn von St. Blasien nach dem oberen Rheintal handelt, sowie über die damit in Verbindung stehenden Petitionen erstattet. Bevor ich aber auf den gedruckten Bericht selber mit einigen Worten übergehe, möchte ich mir, mit eingeholter Erlaubnis des Herrn Präsidenten, gestatten, einige allgemeine Bemerkungen voranzuschicken.

In einer der ersten Kommissionsitzungen haben wir uns darüber unterhalten, in welcher Art und nach welcher Methode die der Kommission zur Berichterstattung übergebenen Petitionen zu behandeln seien. In den letzten Budgetperioden ist es nämlich vielfach vorgekommen, daß die Anträge der Kommission für Eisenbahnen und Straßen durch das Hohe Haus eine Abänderung erfahren haben oder aber an die Kommission zurückverwiesen worden sind. Dadurch entfielen dann längere, doppelte Debatten und damit ein erheblicher Zeitverlust. Außerdem wurde dadurch der Anschein erweckt, als habe die Kommission nicht gründlich und nicht sachgemäß genug gearbeitet.

In einer der nächsten Budgetperioden, in der verfloßenen, kam es sodann vor, vielleicht gerade im Hinblick auf jene Vorgänge, daß fast alle Petitionen, soweit

Die Wünsche um Erbauung neuer Eisenbahnen oder sonstige kleine Eisenbahnwünsche in sich enthielten, der Großh. Regierung empfehlend überwiesen worden sind. Das geschah aus allerhand Gründen, auf die ich aber nicht eingehen will, insbesondere aber aus dem an sich berechtigten Bestreben heraus, den Wünschen der Petenten entgegenzukommen. Dieses Verfahren hat nun aber zweierlei Nachteile im Gefolge. Einmal werden dadurch in den Kreisen der interessierten Bevölkerung Hoffnungen erweckt, die sich dann später nicht realisieren lassen. Dadurch entstehen dann Enttäuschungen, Unzufriedenheit und Verbitterung. Zum andern wird die Wirkung dieser Anträge auf empfehlende Ueberweisung an die Großh. Regierung, soweit sie nicht in der Sache selber begründet und ausführbar sind, bei der Regierung abgeschwächt und das Ansehen der Zweiten Kammer und das Gewicht ihres Votums beeinträchtigt.

Die Kommission kam demnach zu dem Ergebnis, den alten, guten und bewährten Traditionen zu folgen und die Anträge je nach dem Ergebnis einer gründlichen Untersuchung in die drei Klassen: Tagesordnung, Kenntnisnahme und empfehlende Ueberweisung einzureihen. Bei den Petitionen über Eisenbahnwünsche, die dringlicher Natur sind, deren Ausführung erfolgen kann und als geboten erscheint: Antrag auf empfehlende Ueberweisung. Bei den Petitionen, die weniger dringlich erscheinen, deren Erfüllung füglich auf spätere Zeit verschoben werden kann: Antrag auf Ueberweisung zur Kenntnisnahme. Bei den Petitionen schließlich, deren Wünsche unerfüllbar sind oder aber in absehbarer Zeit eine Verwirklichung nicht erfahren können: Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung.

Von diesen Gesichtspunkten aus sind wir also in der Kommission vorgegangen und haben wir unsere Anträge formuliert, und die Kommission für Eisenbahnen und Straßen hat die Genehmigung, daß das Hohe Haus bis jetzt allen ihren Anträgen ohne Ausnahme beigetreten ist.

Wir haben auf diesem Landtage mehr als die dreifache Zahl von Eisenbahnpetitionen zur Berichterstattung überwiesen erhalten, als dies in früheren Budgetperioden der Fall war. Ich habe mir gedacht, es wird das Hohe Haus interessieren, einmal eine Zusammenstellung dieser Petitionen zu erfahren, damit man eine Uebersicht gewinnen kann. Diese Aufstellung und die Schlussfolgerungen, die daraus zu ziehen sind, sind meines Erachtens sehr interessant. Unter 64 Petitionen, bei denen es sich um Eisenbahnwünsche handelt, befinden sich nicht weniger als 28, die die Erbauung neuer Bahnen betreffen. Ich will sie Ihnen der Reihe nach, wie sie beim Hohen Hause eingegangen sind, vorlesen und gleichzeitig die Kilometerzahlen angeben:

|  |        |
|--|--------|
| Brühl—Ketsch . . . . .   | 3,5 km |
| Rippoldsau—Wolfsach durch das Schap-<br>badtal . . . . .           | 19,6 " |
| St. Blasien nach dem oberen Rheintal . . . . .                     | 40 "   |
| Langenbrücken über Detsingen—Einsheim<br>nach Waibstadt . . . . .  | 28 "   |
| Fortsetzung der Elzachtalbahn von Elzach<br>nach Hausach . . . . . | 25,7 " |
| Eppingen—Mühlbach . . . . .  | 6 "    |
| Hörsibahn Radolfzell—Dehningen (schmal-<br>spurig) . . . . .       | 27,4 " |
| Schlüchthalprojekt Seebruck—Tiengen—<br>Hüntwangen . . . . .       | 66 "   |
| Freiburg—St. Peter—Furtwangen . . . . .                            | 58 "   |
| Ketsch—Linsenheim . . . . .  | 31 "   |
| Hardheim—Rilsheim—Brombach—(Wert-<br>heim) . . . . .               | 25 "   |
| Bretten—Pforzheim . . . . .  | 24 "   |
| Eberbach—Mudau—Buchten . . . . .                                   | 49 "   |

|  |       |
|--|-------|
| Welschingen (Engen)—Nack—Nenzingen . . . . .   | 18 km |
| Randenbahn Donaueschingen—Landesgrenze<br>(Hauptbahn, die Tunnels für 2 Gleise)<br>—Schaffhausen . . . . . | 19 "  |
| Direkte Bahn Offenburg—Lahr . . . . .  | 20 "  |
| Rosenberg—Merchingen . . . . .   | 9 "   |
| Schwezingen—Bruchsal (zweigleisige Haupt-<br>bahn) . . . . .   | 30 "  |
| Griesen—Festetten . . . . .  | 18 "  |
| Waldbshut—Hohentengen—Festetten . . . . .  | 38 "  |
| Willingen—Königsfeld—Fischbach . . . . .   | 25 "  |
| Titisee—Eisenbach—Böhrenbach—Willingen . . . . .   | 40 "  |
| Freiburg—Herental—Obermünstertal . . . . .   | 27 "  |
| St. Blasien—Tobtnau—Freiburg . . . . .   | 53 "  |
| Eppingen—Nischen—Landesgrenze—(Wimp-<br>fen—Jagstfeld) . . . . .   | 13 "  |
| Furtwangen—Weibach—(Waldbirch), elek-<br>trische Schmalspurbahn . . . . .                                  | 30 "  |
| Pforzheim—Landesgrenze—Weilberstadt . . . . .  | 22 "  |
| Lahr über Nonnenweiler zur Kaiserstuhlbahn,<br>d. i. Ottenheim—Sasbach (vollspurig) . . . . .              | 33 "  |

Das sind also im ganzen 760 km, etwa das Doppelte der Bahnstrecke von Basel über Heidelberg nach Würzburg. Ich habe mir die Mühe gemacht, auch die ungefähren Kosten dieser Bahnen auszurechnen. Natürlich nur ganz approximativ! Aber man sieht doch aus den verschiedenen schriftlichen und mündlichen Äußerungen der Großh. Regierung, welcher Betrag pro Kilometer etwa, je nachdem eine Bahn in der Ebene oder im Hügelland oder im Gebirgsland gelegen ist, zur Verwendung kommen wird. Ich habe darnach etwa 300 000 Mark pro Kilometer angenommen. Darin sind auch enthalten die Kosten für das rollende Material und die sonstigen Einrichtungen. Man kommt so auf eine Summe von 228 Millionen (Abg. Neuhaus: Das kosten die Bahnhöfe auch!). Nun, die Schlussfolgerungen daraus zu ziehen, möchte ich Ihnen überlassen.

Nun hatten wir heute Vormittag in der Eisenbahnkommission eine sehr ernste und auch hochinteressante Debatte. Es ist seitens mehrerer Mitglieder der Kommission darüber geklagt worden, daß es bis jetzt nicht üblich war, Berichte über hochwichtige Eisenbahnwünsche im Druck zu geben. Man hat gesagt, manchmal würden über ganz kleine Sachen gedruckte Berichte geliefert, während über so große Sachen, die die Bevölkerung großer Landstriche auf das allerhöchste interessierten, nur mündliche bzw. schriftliche Berichte gegeben würden. Es ist dabei auch darüber geklagt worden, daß es manchmal geradezu beelendend sei, wie bei dem Vortrag von Eisenbahnberichten eine Unaufmerksamkeit im Hause herrsche, die, wie besonders hervorgehoben worden ist, auch auf diejenigen Leute, die die Galerie besuchen, die ein hohes Interesse an der betreffenden Bahn haben und oft von weither kommen, einen sehr ungünstigen Eindruck machen müsse. Demgegenüber ist dann hervorgehoben worden, daß es manchmal garnicht zu verwundern ist, wenn die nötige Aufmerksamkeit fehlt. Ich selbst habe darauf hingewiesen, daß es auch mir in den letzten Tagen einmal so gegangen ist: Es waren hochpolitische, äußerst interessante Erörterungen vorhergegangen, die auf jeden Einzelnen einen großen Eindruck machten. Wenn solche Erörterungen zu Ende sind, und es folgt dann ein ganz prosaischer Eisenbahnbericht, dann haben die Herren Kollegen das Bedürfnis, einmal innerlich, geistig auszuruhen, vielleicht auch über den Eindruck, den sie von der Debatte empfingen, gegenfeitig sich auszusprechen. Es ist dann ein gewisses Ruhebedürfnis vorhanden, sodas der Berichterstatter, wenn er überhaupt die Aufmerksamkeit des Hauses erregen will, schon mit einer etwas kräftigen Stimme begibt sein muß.

Ich möchte auch noch auf Folgendes hinweisen: Bei der ungeheuren Fülle von gedrucktem und schriftlichem Material, das wir bekommen, von Petitionen, von Regierungsvorlagen, von Berichten aus allen Kommissionen, das sich bergehoch anhäuft, ist es eigentlich physisch geradezu unmöglich, all das zu lesen, geschweige denn gründlich zu studieren. Es sind ja Kollegen hier im Hause, die auf diesem Landtag eine Arbeit zu leisten haben, die fast über die Kräfte eines einzelnen Menschen hinausgeht. Ich will u. a. nur die Herren Wildens, Obkircher, Vinz, Zehnter, Giesler erwähnen, die eine fast übermenschliche Arbeit zu bewältigen haben. Ich bin überzeugt (wenn der Schalk ein klein wenig zum Ausdruck kommen darf), daß, wenn diese Herren es bis zum Stande der Industriearbeiter gebracht hätten, die Großh. Fabrikinspektion längst eingeschritten wäre wegen mißbräuchlicher Ausnützung der menschlichen Arbeitskraft (Seiterzeit).

Nun ist es auch gar nicht so schlimm, wenn bei solchen Petitionsberichten keine besondere Aufmerksamkeit beim Hause vorhanden ist. Jeder Einzelne weiß eben, daß in den Kommissionen jede Sache ganz gründlich bearbeitet wird. Ich kann Ihnen die Versicherung geben, daß in der Eisenbahnkommission über jede einzelne Petition sehr genau berichtet worden ist, und daß wir die Sache sehr ernst genommen haben. Ich kann auch von der Tatsache Zeugnis geben, daß auch die Großh. Regierung zu allen Petitionen, wegen welcher sie schriftlich angefragt worden ist, die eingehendsten Untersuchungen angestellt hat und das Ergebnis durchaus vollständig der Kommission schriftlich mitgeteilt hat. Ebenso war die Großh. Regierung in der Lage, auch mündlich ihre Stellungnahme in den Kommissionsitzungen kundzugeben. Sie hat das auch in sehr eingehender Weise getan, und wenn der Wunsch ausgesprochen worden ist, mündliche Äußerungen auch noch schriftlich niederzulegen, ist sie auch diesem nachgekommen. Es ist das um so anerkennenswerter — das ist in der Kommission ausdrücklich ausgesprochen worden —, weil das Eisenbahnministerium in den letzten Monaten schon mit dem Eisenbahnbaubudget und mit den Beratungen hier im Hohen Hause außerordentlich beschäftigt war. Die betr. Interessenten können aber sehr ruhig sein, ihre Sache ist, wenn auch im Kleinen nicht immer die größte Aufmerksamkeit herrscht, bei der Zweiten Kammer und ihrer Eisenbahnkommission sehr gut aufgehoben. Auch von der Petitionskommission habe ich den gleichen Eindruck, daß sie in derselben gewissenhaften Weise arbeitet wie die anderen Kommissionen. Ich sage das ganz ausdrücklich, weil ich mehrfach in der Bevölkerung ungünstige Urteile über die Art der Erledigung der Petitionen gehört habe, weil die Leute meinen, jeder einzelne Abgeordnete müsse genau über jede einzelne der Hunderte von Petitionen, die in jedem Landtag eintreffen, Bescheid wissen. Das wollte ich vorausschicken.

Dann soll ich im Auftrag der Eisenbahnkommission auch noch nach außen hin eine Warnung aussprechen. Wenn Sie sich einmal der Mühe unterziehen wollten, in das Eisenbahnkommissionszimmer hinüberzugehen, so fänden Sie dort eine ganze Masse von Plänen ausliegen, teilweise ganz außerordentlich sorgfältig ausgearbeitet, wenigstens dem Anschein nach, in großen Mappen. Nun ist die Kommission der Meinung, man sollte die Bevölkerung davor warnen, daß sie so vielfach durch Privatingenieure Eisenbahnpläne ausarbeiten läßt. Ich weiß z. B. aus eigener Erfahrung, daß seinerzeit die Gemeinden des Pfingstales an der jetzigen Lokalbahnlinie Ettlingen—Bfrozheim es sich Tausende von Mark kosten ließen, um durch einen Ingenieur einen Plan ausarbeiten zu lassen, der sich hintennach als gänzlich unzulänglich erwies. Es mußten später ganz neue Pläne ausgearbeitet werden, die die Gemeinden dann wiederum viel Geld kosteten.

So ist es bei einer ganzen Reihe von solchen Projekten. Es sind Projekte hier, von denen die Großh. Regierung mündlich in der Kommission erklärt hat, daß sie geradezu abenteuerliche und phantastische seien. Diese Privatingenieure haben natürlich die Tendenz, mit dem Ausarbeiten solcher Pläne Geld zu verdienen. Sie machen dann die Projektbearbeitung so, daß die Kosten für die Bahn möglichst gering erscheinen, das finanzielle Erträgnis aber möglichst hoch. Wenn dann die Arbeit an die Großh. Regierung zur Begutachtung geht, dann stellt sich aber die Sache ganz anders heraus, und draußen beim Publikum herrscht dann große Enttäuschung. Wenn Eisenbahnwünsche vorhanden sind, dann mögen sich die Interessenten an die Großh. Regierung wenden; wenn die Zeit dazu vorhanden ist, werden sicher ganz andere Projekte ausgearbeitet, die man auch wirklich ausführen kann.

Nun zu meinem gedruckten Bericht selber. Ich will darüber nicht viel reden. Zu was werden gedruckte Berichte dem Hause vorgelegt? Doch der Zeiterparnis wegen; ich halte es also für zwecklos, daß der Berichterstatter seinen eigenen gedruckten Bericht, der in den Händen aller Mitglieder des Hauses ist, mit einigen Wortumstellungen wieder mündlich vorträgt. Das ist nichts anderes als Zeitverschwendung. Außerdem wird ja bei der folgenden Debatte eine ganze Anzahl Herren in der Lage sein, die Interessen ihres Bezirks zu vertreten, und sie werden alle die Gründe, die in den Petitionen des eingehenden dargelegt und hier in meinem gedruckten Berichte auszugsweise wiedergegeben sind, vortragen. Dann werden Sie daselbe zum dritten oder vierten Mal hören. Ich will mich also ganz kurz fassen.

Die Eisenbahnwünsche im Schwarzwald sind ja sehr alt. Die Großh. Regierung hat in dankenswerter und rein objektiver Weise eine Darstellung der Bestrebungen des südlichen Schwarzwaldes, der Bewohner des Amtes St. Blasien und der angrenzenden Gebiete gegeben. Sie hat auch, einem Beschluß des vorigen Landtags entsprechend, eine Untersuchung über eine Bahnverbindung zwischen Titisee—St. Blasien und dem Rheintal angestellt. Die Strecke Titisee—St. Blasien, für welche bereits 20 000 Mark zur weiteren gründlicheren Untersuchung angefordert und bewilligt worden sind, ist in dem Bericht des Herrn Abg. Pfeffeler eingehend behandelt worden; es handelt sich also jetzt im vorliegenden Bericht nur um die Fortsetzung dieser Linie. Die Regierung kam nun auf Grund ihrer Untersuchungen zu dem Ergebnis, daß sie dem Projekt einer Fortsetzung der Bahn Titisee—St. Blasien nach dem Rheintal vorerst nicht näher treten könne, weil sie glaubt, daß die Kosten von über 10 Millionen Mark gegenüber den Vorteilen, welche diese Linie der Bevölkerung bietet, in keinem Verhältnis stehen. Als die Denkschrift der Großh. Regierung bei der interessierten Bevölkerung im südlichen Schwarzwald bekannt wurde, ist eine große Bewegung entstanden, es wurden alsbald Versammlungen abgehalten, meist große Versammlungen der Vertreter der drei Konkurrenzprojekte St. Blasien—Schluchtal—Rheintal, St. Blasien—Albtal—Rheintal und St. Blasien—Hohenwald bezw. Murgtal—Rheintal. Diese Volksversammlungen haben in Tiengen, St. Blasien und Göttingen stattgefunden. Überall wurden sehr energische Resolutionen gefaßt, die in meinem Bericht alle abgedruckt sind. Die Kommission hat daraufhin die Großh. Regierung nochmals zu einer mündlichen Besprechung eingeladen, wie sie sich jetzt, seit dem Erscheinen der Denkschrift und seit jenen Volksversammlungen, zu dem vorliegenden Projekt verhalte; die Großh. Regierung hat aber erklärt, daß sie auf ihrem ablehnenden Standpunkt bestehen bleiben müsse.

Nun war unsere Kommission in Gemeinschaft mit der Budgetkommission und dem Vorstand der Zweiten Kam-

mer einer Einladung gefolgt und hat jene Gegend, die hier in Betracht kommt, selber besichtigt. Auch das Ergebnis der Prüfungen an Ort und Stelle ist dann in der Kommission einer eingehenden Erörterung unterzogen worden. Die Kommission gelangte nun zu der Meinung, daß das Projekt St. Blasien—Murgtal—Säckingen, also das Hohenwaldprojekt, ausscheiden müsse, weil es nach den schriftlichen und den mündlichen Erklärungen der Grob. Regierung viel teurer kommt wie die mittlere Linie St. Blasien—Albruck, und weil jenes Projekt auch eine 1/2mal größere Linie darstellt. Die Kommission kam aber auch zu dem Ergebnis, daß vorläufig das Schüchtalprojekt ausscheiden müsse, und zwar aus zweierlei Gründen: einmal, weil diese Linie viel zu sehr am östlichen Ende der großen eisenbahnlosen Strecke liegt, die sich erstreckt von der Bahnlinie Basel—Zell—Lodtnau bis zur Linie Waldshut—Zimmendingen, während eine Bahnlinie von St. Blasien direkt nach Albruck das eisenbahnlose Gebiet in der Mitte durchzieht — das Schüchtalprojekt würde zu nahe an die strategische Bahnlinie Waldshut—Zimmendingen heranreichen —, sodann weil noch eine Reihe von Ortschaften, die auf der Schüchtallinie in Betracht kommen, durch die Bahn Titisee—St. Blasien über Seebrod den großen Vorteil haben, daß sie dann viel näher an eine Eisenbahnlinie kommen, als das seither der Fall war.

Das Ergebnis der Kommissionsberatungen, wie ich es dann nach den eingehenden Erörterungen in der Kommission in meinem Bericht zusammengefaßt habe, möchte ich Ihnen nun im Wortlaut mitteilen, damit es auch in dem amtlichen Berichte lebhaft in die Erscheinung tritt und so zur Kenntnis der betreffenden Bevölkerungsjahrgänge gelangt. Es lautet:

#### Stellung der Kommission zu den Petitionen um Erbauung einer Bahn St. Blasien—Rheintal.

Wie schon in diesem Berichte ausgeführt wurde, ist der Landstrich des südlichen Schwarzwaldes zwischen den Bahnlinien Freiburg—Titisee und Basel—Waldshut weitaus der größte, welcher noch völlig eisenbahnlos ist, daher in dem wirtschaftlichen Wettbewerbe gegenüber anderen Landesteilen schwer im Nachteil und in mancher Beziehung geradezu konkurrenzunfähig. Die Eisenbahnkommission ist daher einhellig der Ansicht, daß nunmehr auch dieser Landesteil der Wohlthaten einer Eisenbahnverbindung teilhaftig werden sollte. Wenn auch die Grob. Regierung im Hinblick auf die Finanzlage des Staates und auf die erheblichen Opfer, welche durch eine Bahn St. Blasien—Rheintal dem Staate aufgebürdet werden, glaubt, vorerst dem Begehren der Petenten nicht näher treten zu können, so kam doch die Kommission — bei aller Würdigung der regierungsseitig dargelegten Gründe — auf Grund ihrer eingehenden Prüfung aller in Betracht kommenden Verhältnisse zu dem Ergebnis, daß dem Begehren der Petenten näher zu treten sei. Sie ist der Meinung, daß mehr als sonst irgendwo gerade in jenem eisenbahnlosen Landstrich des südlichen Schwarzwaldes der fiskalische Standpunkt nicht maßgebend sein dürfe, sondern in erster Reihe der volkswirtschaftliche, der, in richtiger Weise durchgeführt, befruchtend und segensbringend wirken kann. Manche Bahn war anfänglich unrentabel, aber mit der durch sie gesteigerten Konkurrenzfähigkeit und der hieraus resultierenden größeren Wohlhabenheit ist auch nach und nach die Rentabilität eingetreten. Außerdem liegt, wie schon öfters zutreffend hervorgehoben worden ist, in der gesteigerten Wohlhabenheit und dadurch bedingten größeren Steuerkraft eine, allerdings nicht in Prozenten ausdrückbare, aber immerhin erhebliche indirekte Rente. In Bezug auf die Notwendig-

keit und Wichtigkeit steht die hier angestrebte Schienenverbindung unzweifelhaft mit an erster Stelle.

Mit Recht wurde in einer der Petitionen auf die benachbarte Schweiz hingewiesen.

In der Tat ist das Land auf der linken schweizerischen Rheinseite und das dortige hohe Juragebirge, welches die Bewohner des südlichen Schwarzwaldes täglich vor Augen sehen, von einer Reihe von Bahnen durchzogen, während auf badischer Seite, von Basel bis Singen, also auf 115 Kilometer Entfernung, nur eine einzige, zudem ungünstige Linie in nordöstlicher Richtung — die strategische Bahn Waldshut—Zimmendingen — die Verbindung des südlichen Schwarzwaldes mit dem mittleren und nördlichen ermöglicht. Kein Wunder, wenn die petitionierenden Gemeinden mit einigem Neid auf die benachbarte eisenbahngesegnete schweizerische Seite hinüberblicken.

Die Kommission ist sich zwar wohl bewußt, daß bei der dormaligen Finanzlage unseres Staates alle die Eisenbahnwünsche, die gerade während des gegenwärtigen Landtages in so ungewöhnlich großer Zahl eingezogen sind, unmöglich in den nächsten Budgetperioden erfüllt werden können. Es kann eben auch in Beziehung auf Erbauung neuer Bahnen nur nach Maßgabe der ohne zu schwere Belastung aufzubringenden Mittel vorzugehen werden. Wohl aber gibt es Eisenbahnwünsche, die dringender Natur sind, solche, die weniger dringend erscheinen und solche, die füglich auf spätere Zeiten verschoben werden können. Zu den ersteren, also zu den dringlichen, rechnet Ihre Kommission eine Bahnverbindung von Titisee über St. Blasien nach dem Rheintal.

Die Kommission ist also der Ansicht, daß die eingehenden Untersuchungen und die spezielle Entwurfsbearbeitung auch gleichzeitig auf die südliche Fortsetzung bis zum Rheintal auszudehnen seien und zu diesem Zwecke nötigenfalls weitere Mittel angefordert werden sollten.

Dabei ist die Kommission auch der Meinung, daß neben der von der Grob. Regierung ins Auge gefaßten Linie Säulern—Frohnschwand—Birndorf—Rheintal auch die von dem Komitee für das Abtalprojekt gewünschte Variante St. Blasien—Zimmeneid—Höhenrieden links der Alb untersucht werden sollte. Sie kann nicht verkennen, daß die in der betr. Petition und in der St. Blasienischen Resolution vom 12. April vorgetragene Gründe sehr gewichtige und hehrzigenwerte sind. In der Tat würden durch Führung der Linie im Abtale, wenigstens bis Zimmeneid, auch die Bewohner des sogenannten Dachsberges rechts der Alb an den Vorteilen der Eisenbahn teilnehmen und auch die Ortschaften des Höhenriedenberges links der Alb hätten nur verhältnismäßig kurze Strecken zu den betreffenden Stationen zurückzulegen. Es ist ein sehr wahres Wort, das der Herr Eisenbahnminister in der Generaldebatte über den Eisenbahnbau ausgesprochen hat, daß nämlich nicht nur diejenigen Orte an einer Eisenbahn Interesse hätten, welche unmittelbar daran liegen, sondern auch die in der Peripherie liegenden Orte, und es anzustreben sei, diese in den Bereich der Bahn zu ziehen. Von diesem Gesichtspunkte aus wäre wohl der Variante St. Blasien—Zimmeneid der Vorzug zu geben.

Ihre Kommission stellt den Antrag:

- I. die bereits vom letzten Landtag empfehlend überwiesene Petition des vereinigten Komitees für das Abtalprojekt der Grob. Regierung wiederum empfehlend zu überweisen;
- II. die Grob. Regierung zu ersuchen, die bereits beschlossene Ausarbeitung eingehender Entwürfe für eine Bahnlinie Titisee—St. Blasien und deren

Variante (vergleiche Seite 29 der Druckfabe Nr. 16) auch auf die Fortsetzung ins Rheintal nach Waldshut oder Albrunck auszudehnen und erforderlichenfalls zu diesem Zwecke weitere Mittel anzufordern;

III. über die Petitionen für die Murgtal- und Schlüchtalprojekte zur Tagesordnung überzugehen. (Beifall bei den Nationalliberalen.)

In der Beratung erhalten das Wort

Abg. Blümmel (Zentr.): Nachdem wir uns vor kurzem anlässlich der Beratung des Eisenbahnbudgets mit dem Projekt Titisee-St. Blasien beschäftigt haben, steht heute die Fortsetzung dieser Bahn von St. Blasien nach dem Rheintal zur Diskussion. Wie bereits in früheren Landtagen hat auch diesmal wieder die Eisenbahnkommission und speziell der Herr Berichterstatter sich der Materie mit großem Wohlwollen angenommen, sie aber auch mit kritischem Auge geprüft, alle Gründe für und gegen abgewogen. Die reife Frucht dieser sorgfamen und gründlichen Arbeit ist der vorliegende Antrag, zu dem ich nur einige kurze Ausführungen machen möchte zur Hervorhebung dessen, worauf es den in Betracht kommenden Interessenten und ihrem Vertreter hauptsächlich ankommen muß. Sie werden es begreiflich finden, daß ich mich dabei nur mit der Linie befaße, die ich in Anlehnung an den Bericht als die Albtallinie bezeichnen möchte, für die ich seit nahezu 10 Jahren, nicht nur in diesem Landtag, arbeite, die bereits wiederholt in diesem Landtag behandelt und vor zwei Jahren empfehlend überwiesen worden ist, und die auch heute wieder von der Kommission in einem bestimmten Sinne empfehlend überwiesen wird.

Zunächst glaube ich dabei feststellen zu sollen — das ist mir wichtig —, daß auch die Regierung sich die Verbindung von St. Blasien nach dem Rheintal nur durch die als Albtallinie bezeichnete Linie geführt denkt, und daß sie nur diese Bahn herstellen will. Von diesem Boden aus möchte ich mir dann die folgenden Bemerkungen erlauben.

Zum ersten sollte die Linie St. Blasien—Rheintal gleichzeitig mit der Linie Titisee—St. Blasien erstellt werden. Das ist wohl schon ein Gebot der Billigkeit. Denn die Bevölkerung südlich von St. Blasien war es, die im letzten Jahrzehnt zunächst bei der Grobreg. Regierung und dann aber auch bei den Landständen wiederholt um die Erstellung einer Bahn petitionierte, und Dank der energischen Tätigkeit gerade dieser Bevölkerung kam der Stein überhaupt erst ins Rollen. Die Regierung trat ja der Sache näher, aber nicht in dem Sinne der vor 4 Jahren bereits zur Kenntnisnahme und im letzten Landtag empfehlend überwiesenen Petition, sie will zunächst nur die Bahn Titisee—St. Blasien bauen.

Man könnte also eigentlich sagen, das Pferd, das sich um den Hafer abmühte, soll ihn nicht bekommen. Aber, wenn wir trotzdem der Erstellung der Linie Titisee—St. Blasien gerne zustimmen, und ich habe ihr ja auch zugestimmt, dann muß man aus Gründen der Billigkeit die Forderung aufstellen, daß das zur Verhandlung stehende Projekt der Fortführung dieser Linie bis zum Rheintal, welches von dem Landtag wiederholt als bauwürdig anerkannt worden ist, und dessen Bauwürdigkeit auch die Regierung nicht bestreitet, zugleich mit ausgeführt werde. Die gleichzeitige Erstellung dieser Linie ist aber auch ein Gebot der Notwendigkeit. Erlassen Sie es mir, heute das alles wieder darzutun, was in einer Reihe von Petitionen, auch in der vorliegenden, was in früheren Verhandlungen, und was

auch in dem Berichte des Herrn Berichterstatters wieder ausgiebig und zutreffend behandelt ist. Ich kann mir längere Ausführungen in dieser Beziehung auch deshalb schon ersparen, weil, wie gesagt, das Bedürfnis für diese Bahn von dem Hohen Hause wiederholt anerkannt und auch von der Regierung nicht in Abrede gestellt worden ist.

Aber einen Gesichtspunkt muß ich doch hervorheben. Bei dem jetzigen Zustand sind die günstigen bzw. ungünstigen Chancen auf der ganzen Linie Titisee—St. Blasien—Rheintal gleich verteilt, d. h. das Fehlen der Bahn wird eben von Allen auf der ganzen Linie gleich unangenehm empfunden. Sobald aber die Bahn bis nach St. Blasien erstellt ist, aber von St. Blasien aus nicht weitergeführt wird, wird eine große Verschiebung zu Ungunsten der südlich von St. Blasien gelegenen Gegend eintreten. Schon Immeneich, aber auch die Gemeinden des Dachsberges, ein großer Teil des Höchenschwanderberges werden mit ihrem Verkehr nach wie vor das Albtal herunterfahren müssen und auf die Rheintalbahn angewiesen sein. Auf der anderen Seite wird sich von Norden her im Handel und Wandel das Schwergewicht der Stadt Freiburg fühlbar machen, und dadurch werden die Städte Tiengen und Waldshut auf das schwerste geschädigt werden, ja, man kann sagen, in mancher Beziehung in ihrem Wohlstand geradezu bedroht werden. Jetzt kommt z. B. an Sonn- und Feiertagen, auch an Markttagen, die Bevölkerung geradezu prozessionsweise vom Wald herunter, um in diesen Städten, besonders in Waldshut, ihre Einkäufe zu machen. Dies würde aber zum großen Teil aufhören, und sehr viele Geschäfte müßten ihren Kundenkreis an das größere und wichtigere Freiburg abgeben. Wir haben in Waldshut in Handel und Gewerbe einen gesunden Mittelstand; gerade dieser Mittelstand würde aber auf das erheblichste geschädigt werden. Und wenn man bedenkt, daß die Stadt Waldshut nach dem neuen Satz 40 Pfg. Umlage, also eine sehr hohe Umlageziffer, hat, so wird man begreifen, daß es ihr nicht gerade gleichgültig sein kann, ob ein bedeutender Teil ihrer Einwohner ihn seiner Existenz geschädigt wird; ähnlich liegen die Verhältnisse für Tiengen.

Eine möglichst baldige Herstellung der Bahn erfordert aber auch das Interesse des Feldberges. Die Herren Mayer u. Schladerer haben ja das in ihrer Petition sehr schön ausgeführt, und ich kann mich der Kürze halber lediglich darauf beziehen. Schon die badischen Städte von Tiengen bis nach Säckingen, aber auch die Nord-Schweiz mit den bedeutenden Städten Lurgi, Brugg, Aarau und Baden verbürgen einen sehr großen Fremdenzufluß nach dem Feldberg, dessen Anziehungskraft ja wie bekannt sehr weite Kreise faßt.

In diesem Zusammenhang möchte ich nun eine Tatsache erwähnen, die für unsere Bahnverhältnisse sehr bezeichnend ist. Schon wiederholt bin ich auf Schüllerwanderfahrten mit der obersten Klasse meiner Anstalt bis nach Andernatt gekommen. Dabei wurde auf dem Rigi übernachtet, es wurden die Schillerstätten des Vierwaldstättersees, Altdorf, Luarn mit seinem Gletschergarten, überhaupt alles besucht, was erreichbar war, und die ganze Reise konnte in 2 1/2 Tagen bequem gemacht werden; wenn man am Freitag Mittag von Waldshut fortfährt, ist man am Sonntag Abend um 7 Uhr wieder zurück. Das ist aber nur möglich durch die außerordentlich günstigen Eisenbahnverhältnisse, wie sie eben in der Schweiz, speziell in der Nordschweiz, existieren. Wenn ich auf den Feldberg gehen will, so brauche ich dazu rund auch 2 Tage. Diesen Ausflug habe ich einmal gemacht, und zwar im ersten Jahre, in dem ich in Waldshut war. Ich habe ihn seit der Zeit

wegen der großen Schwierigkeiten nicht wiederholt, trotzdem ich ein großer Freund des Feldbergs bin.

Das Weitere, das ich in dieser Beziehung hervorheben möchte, ist der riesenhafte Verkehr auf der Albtalstraße, welche eine der befahrensten, wenn nicht die befahrenste Straße des Landes ist. Der Verkehr auf dieser Straße ist derart, daß sie, wie bekannt, auch mit dem größten Aufwande nicht mehr in einem geordneten Zustande zu erhalten ist, und ich glaube nicht, daß die Eisenbahnverwaltung diesen Verkehr in seinem ganzen Umfange in den Kreis ihrer Berechnung gezogen hat. Es sind schon wiederholt an den Herrn Minister Einladungen ergangen, er möchte sich die oder jene Gegend des Landes ansehen. Auch ich möchte mir erlauben, eine solche Einladung auszusprechen, und zwar nach der Richtung, er möchte einmal die Güte haben, sich von morgens 6 Uhr bis abends 6 Uhr in Tiefenstein aufzuhalten. Dann würde er sehen, welche gewaltige Frachten dort im Laufe des Tages vorbeigeführt werden. Ich will in diesem Zusammenhang im Vorbeigehen nur erwähnen, daß die Papierfabrik Albrück allein im Jahre etwa 30 000 Ster Holz verarbeitet. Dieser Verkehr geht aber durch das Albtal und nicht über die Höhe, und damit komme ich zu dem zweiten Hauptteile meiner Ausführungen.

Nach den Erläuterungen der Großh. Regierung soll die Bahn von Häusern am Berge entlang nach Frohnschwand, von da nach Bannholz, Unteralpfen geführt werden. Dieser Weg ist nach meiner Anschauung nicht der richtige. Zunächst bin ich davon fest überzeugt, daß die Bahn im Winter außerordentlich schwer offen zu halten wäre. Wer während der Wahlkampagne des Jahres 1907, die im Januar stattfand, in diese Gegend eine Reise machen mußte, bekam einen Begriff davon, welche ungeheure Schneemassen sich auf jenen Höhen anhäufen. Sodann wäre nur die eine kleine Hälfte der Peripherie des Interessentenkreises berücksichtigt; für den Kreisdurchmesser, in diesem Fall das Albtal, und die andere Hälfte, den Dachsberg, wäre die Bahn so gut wie wertlos. Ich möchte hier auf das Wort zurückkommen, das der Herr Minister vor einiger Zeit anlässlich der Beratung des Eisenbahnbaubudgets erwähnt hat, und das auch im Bericht erwähnt worden ist, wonach es darauf ankommt, möglichst auch die in der Peripherie liegenden Orte in den Bereich der Bahn zu ziehen. Gerade das würde mit der Linienführung über den Höchenschwanderberg nicht erreicht werden. Unser Wunsch geht daher dahin, die Bahn mindestens bis nach Immeneich im Albtal zu führen; von dort würde sie am Berge entlang bis zu einer Station zwischen Niedermühle und Remetschwiel gehen, um dann weiter nach Unteralpfen geführt zu werden. Die Station Immeneich ist heute schon Poststation für den Dachsberg und wäre die naturgemäße Station auch für die gesamten Dachsberg-Gemeinden. Bei einer Station Remetschwiel—Niedermühle hätten die meisten Gemeinden des Höchenschwanderberges den nötigen Anschluß. Voraussetzung für diese Linie wäre allerdings, daß die Bahn Titisee—St. Blasien, welche ja über Seeburg nach St. Blasien mit einer Stichbahn nach Menzenschwand geführt werden soll, von Menzenschwand wieder so nach St. Blasien vorgeführt würde, daß ihre Weiterleitung nach Immeneich möglich ist.

Als wir unlängst die Befähigungstour machten, die der Herr Berichterstatter vorhin erwähnte, erklärten die sachverständigen Vertreter der Großh. Regierung, daß die Ausführung dieser Bahn wohl möglich sei; sie würde jedenfalls nicht zu teuer kommen, ich glaube, nicht teurer als die Bahn über den Berg. Da nun durch die Bahnlinie, die ich vorhin näher bezeichnete, alle Interessentenkreise mit einbezogen wären, so dürfte auch der Kosten-

punkt, wenn er überhaupt in Anschlag gebracht werden muß, nicht den Ausschlag geben. Die Großh. Regierung sagt allerdings, wie auf Seite 10 des Kommissionsberichtes hervorgehoben ist, um die Rentabilität der Höchenschwanderlinie in Frage zu stellen, Folgendes: „Der Holzverkehr der übrigen von der Bahn berührten Gegend ist weniger bedeutend, da die Höhe des Höchenschwanderberges nur schwach bewaldet ist, während aus den gutbestockten steilen Talhängen der Transport von Holz nach den hochgelegenen Bahnhöfen so gut wie ausgeschlossen ist“.

Gerade diese Ausführungen der Großh. Regierung aber sprechen für die Tallinie, wie ich sie eben empfohlen habe. Freilich fahren die Leute mit ihren schwer beladenen Wagen nicht den Berg hinauf, aber sie können von der Höhe herab abwärts an die Station fahren, die ich als angemessen bezeichnet habe.

Im Anschluß nun an die Besprechung der Linienführung möchte ich noch eine Bitte vortragen. Ein sehr wichtiger Teil des Albtalgebietes ist der Görwihler Berg, und seine Bewohner sind von jeher mit unter den Petenten um diese Bahn gewesen. Es sollte darum auch dieses Gebiet möglichst in den Wirkungskreis der Bahn einbezogen werden, und dementsprechend sollten auch die Vorarbeiten in dieser Richtung hin ausgedehnt werden. Eine Linienführung längs der Alb bis nach Tiefenstein hinunter halte allerdings ich für ausgeschlossen. Aber nach meiner Ansicht könnte eine Linienführung, die von Unteralpfen in der Richtung nach Tiefenstein weitergeht, wohl in Betracht gezogen werden. Ich möchte also freundlich und dringend bitten, wenn die ganze Frage erwogen wird, auch diese Frage in den Kreis der Erörterungen zu ziehen.

Ich komme zum Schluß. Die Großh. Regierung rechnet für diese Linie einen Betriebsausfall von 30 000 M. und einen recht erheblichen jährlichen Gesamtverlust aus. Ich glaube aber, daß sich bei dieser Linie gerade die finanziellen Ergebnisse bei weitem besser gestalten, als man von vornherein annehmen oder vermuten kann. Gewerbetreibend und Intelligenz der Menschen verbinden sich hier mit den Gaben der Natur, um Bedingungen zu schaffen, auf denen, wenn günstige Verkehrsverhältnisse hinzukommen, gedeihlich weiter gearbeitet werden kann. Ich bitte die Großh. Regierung, wie ich schon auf dem letzten Landtage getan habe, hier ganze Arbeit zu machen; denn einmal muß es doch sein. Es ist dies, wie ich ausgeführt habe, ein Gebot der Billigkeit und der Notwendigkeit. Das andere wäre eine schwere Schädigung des leer ausgehenden Teiles der Bevölkerung, und das muß der Staat und muß die Regierung verhüten. Die Durchquerung des Schwarzwaldes vom Titisee bis zum Rheintal ist aber nicht nur ein volkswirtschaftlich bedeutendes, sondern auch ein schönes Werk, des Schweißes der Ebeln wert, wert des Schweißes einer weisen Regierung und eines weitausschauenden Ministers!

Ich bitte das Hohe Haus, den Anträgen der Kommission zuzustimmen.

Abg. Wittmann—Donauwörth (Zentr.): Ich kann an die letzten Worte meines Freundes Blümmel anknüpfen und kann das, was er am Ende seiner Ausführungen dem Herrn Minister zugerufen hat, diesem auch zurufen bezüglich des Projektes, das ich zu vertreten die Pflicht habe. Es handelt sich um das Projekt der Schluchtalbahn.

Es ist dem Hohen Hause und der Großh. Regierung bekannt, daß das Schluchtal in Verbindung mit einer zahlreichen Anzahl von Gemeinden des Rheintals die Idee einer Bahnverbindung von Titisee über Seeburg durch

das Schlichttal nach Tiengen oder Waldshut und von da durch den Klettgau und das Bohnenbierl nach Festsitten bezw. Hüntwangen vertritt. Dieses Projekt hat in seinem ersten Teil, soweit es die Linienführung Seebrunn nach Tiengen betrifft, zu meinem größten Bedauern und schmerzlichen Erstaunen in der Kommission für Eisenbahnen und Straßen eine Beurteilung erfahren, die mir als dem Vertreter der interessierten Gemeinden durchaus nicht angenehm sein kann: Die Kommission hat bezüglich dieses Projektes Uebergang zur Tagesordnung beschlossen. Ich kann mit diesem Standpunkt der Kommission durchaus nicht einverstanden sein. So sehr auch die Kommission sich sonst um verschiedene Projekte, die für unser Land in Frage kommen, und um die zahlreichen Bahnwünsche, die von ihr der Prüfung unterzogen worden sind, verdient gemacht hat, so glaube ich doch, daß sie bezüglich dieses Projektes der Schlichttalbahn ganz gewiß, wie man zu sagen pflegt, daneben gehauen hat. Es scheint mir, daß die Gründe für und Wider, die bei den einzelnen Projekten abzuwägen waren, hier seitens der Kommission für Eisenbahnen und Straßen nicht die Würdigung und die wohlwollende Prüfung gefunden haben, die sie tatsächlich verdient hätten.

Der verehrte Herr Abg. Wittum hat ausgeführt, die Kommission richte sich in der Beurteilung von Bahnwünschen nach der Dringlichkeit der Projekte; wenn ein Bahnprojekt sehr dringlich erscheine, dann beantrage sie „empfehlende Ueberweisung“; wenn das Projekt weniger dringlich erscheine, beantrage sie „Ueberweisung zur Kenntnisnahme“, und wenn die Wünsche unerfüllbar oder in absehbarer Zeit nicht erfüllbar wären, „Uebergang zur Tagesordnung“. Es hat nun der Herr Vorsitzende der Kommission für Eisenbahnen und Straßen, der gleichzeitig auch der heutige Berichterstatter ist, die Güte gehabt, in seinen Ausführungen wenigstens auszusprechen, daß die Linienführung, die ich vertrete (Titisee—Seebrunn—Schlichttal) nur deswegen die Behandlung durch Uebergang zur Tagesordnung erfahren solle, weil den Interessen der Interessenten „vorerst“ nicht gedient werden könne, ein Standpunkt, der in etwas meinen Schmerz mildert. Er hat diese Stellungnahme der Kommission damit begründet, daß er sagte, eine Schlichttallinienführung komme zu nahe an die strategische Bahn. Es mag das richtig sein; es ist aber in der Kommission und seitens des Herrn Berichterstatters offenbar übersehen worden, daß, wenn diese Bahnlinie auch noch so nahe an die strategische Bahn käme, immerhin beide Bahnen durch Berg und Tal getrennt sind, durch hohe Berge und einschneidende Täler, und hier jeder Verkehr unterbrochen ist. Hier mag ein Ort zwei, drei Kilometer in der Luftlinie auf der einen Seite bei der strategischen Bahn und auf der andern Seite bei der durch die Kommission bevorzugten Linienführung durch das Albthal liegen, allein diese Nähe nützt gar nichts, denn die Höhenzüge und die tief einschneidenden Täler bringen eben eine Unmasse von Schwierigkeiten mit sich, die nicht überwunden werden. Solchen Orten wird nur eine Bahn nützen, die direkt durch das Herz ihres Gebietes hindurchführt, d. i. eben hier das Schlichttal.

Sodann hat der Herr Berichterstatter auch darauf abgehoben, daß man ja nicht alle Bahnwünsche berücksichtigen könne, und daß die zahlreichen Petitionen, die eingekommen seien, 760 Kilometer Bahnlinie verlangen und 228 Millionen in Anspruch nehmen würden. Die 760 Kilometer und die 228 Millionen, die in Frage kämen, die sollen aber nicht in einem Jahre, nicht in drei oder vier Jahren ausgebaut und ausgegeben werden; die Ausbaugänge dieser großen Kilometerzahl und die Verbaugänge dieser Millionen sind ja eine Zukunftsmusik von zehn und zwanzig Jahren, und wenn sich diese Summen

und diese Kilometer auf Jahrzehnte verteilen, dann trifft auf das einzelne Jahr doch eben nicht zu viel. Es ist bei der Nennung dieser Zahl aus diesem Hohen Hause ein Zuruf gefallen: „Das kosten ja die Bahnhöfe auch!“, und ich möchte gerade auf diesen Zuruf ganz besonders abheben. Wenn man die Summen zusammenstellt, die im Interesse der großen Bahnhöfe des Landes, von Heidelberg angefangen für Mannheim, Karlsruhe, Offenburg, Basel, Konstanz usw. ausgegeben werden, dann kommen ganz andere Zahlen heraus und ich bin der positiven Ueberzeugung, von den Hunderten von Millionen, die auf diese Bahnhöfe und deren Umbau verwendet werden — ich bestreite die Notwendigkeit des Umbaus der Bahnhöfe aus technischen Gründen, aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs usw. gar nicht —, hätten viele Millionen eingespart werden können, wenn man die Projekte etwas billiger gestaltet hätte, wenn man früher daran herangegangen wäre und auch noch aus anderen Gründen mehr. Wenn man nun für die großen Bahnhöfe des Landes mit Millionen, ich möchte sagen, geradezu schleuderhaft umgeht, dann sollte die Regierung und ebenso die Kommission für Eisenbahnen und Straßen ein Einsehen haben, wenn es sich um Wünsche eines Volksteils und eines Gebietes wie des Schlichttals handelt, und sie sollten sich den dringlichen Gründen, die dafür sprechen, daß diese Gegend einmal eine Bahn erhält, nicht verschließen, und sie sollten auch hier sagen: Wir müssen sorgen und wir müssen darauf hinwirken, daß auch diese Gegend endlich einmal die Wohltat einer Bahn bekommt.

Es ist in diesem Hohen Hause mehrfach bei Bahnwünschen, speziell auch vom Herrn Kollegen Luenzer bezüglich der Bahn Schönan, der Ausdruck gefallen, es sei das eine Gegend, die geradezu nach einer Bahn „schreie“, und bei der der Staat förmlich zugreifen müsse. Ich glaube, was über den Bahnwunsch von Schönan gesagt worden ist, das kann ruhig auch über die Bahn gesagt werden, die durch das Schlichttal erstrebt wird. Auch hier könnte die Regierung ruhig zugreifen, und ich glaube, sie würde kein schlechtes Geschäft machen. Sie würde schon deswegen ein schlechtes Geschäft nicht machen, weil zum Bau einer Bahn durch das Schlichttal alle Vorbedingungen besser gegeben sind als zum Bau einer Bahn durch das Albthal. Zunächst ist die Verbindung von Freiburg über Titisee durch das Schlichttal der kürzeste Weg von Freiburg nach Schaffhausen; dann würde die Durchführung des Schlichttalprojektes zweifellos vor allen andern Projekten, die in Frage kommen, die geringsten Kosten sowohl für den Bau als für den Betrieb beanspruchen; bei einer dichteren Bevölkerung wäre zweifelsohne gerade aus dieser Linie der Personenverkehr wie der Güterverkehr ein größerer und die Rentabilität der Bahn wäre von vornherein eine sicherere.

Abgesehen von alledem ist bei dieser Bahnlinie, die ich vertrete, der Staat durch das Rothaus und durch seinen großen Waldbestand direkt beteiligt. Die Fortsetzung der Bahn, wie ich sie erstrebe, führt an dem Rothaus vorbei, führt durch das Herz der großen Staatswaldungen; und der Staat hat hier als Privatunternehmer, genau wie eine Gemeinde und eine ganze Gegend, das Interesse, sich die Wohltaten einer Bahn zu nütze zu machen, und wenn er das vom privatwirtschaftlichen Standpunkte aus tut, so sorgt er damit auch für die Allgemeinheit; denn was der Staat mehr erwirtschaftet und mehr aus dem Staatsbetrieb und aus den Staatswäldern erzielt, das kommt eben wieder der Allgemeinheit der Steuerzahler zu gut.

Dann kommen hier die großen Orte des Schlichttales und eine große Anzahl von kleinen Orten in Frage. Sie sind schon in der Petition, die eingereicht worden ist, aufgeführt worden. Zunächst die Orte, die direkt berührt sind:

Seebrug mit großen Steinbruchwerken, Grafenhausen, Rothaus, Birkendorf, Uehlingen, Nischen, Gurtweil, Tiengen. Weitere Gemeinden, die im Interessentkreis dieser Bahn und dieses Bahnggebietes liegen — es sind nicht weniger wie sieben —, sind die Orte: Faulenfürst, Schönenbach, Stausen, Buggenried, Mettenberg, Brenden, Hürllingen, Niedern a. B., Veran, Wittlekofen, Ebnet, Bettmaringen, Ober-, Unter- und Vordermettingen, Röhningen und Krenkingen. Wenn ich Ihnen diese Orte vorführe und die Zahl derselben benenne, so tue ich das, weil der Herr Eisenbahnminister bei anderen Gelegenheiten, und heute der verehrte Herr Vorsitzende der Eisenbahnkommission wieder darauf abgehoben haben, daß es bei der Frage der Bauwürdigkeit eines Bahnprojekts nicht bloß darauf ankomme, wie groß der Kreis der Interessenten sei, die direkt an der Bahn liegen, sondern auch, wie groß der Interessentkreis sei, dessen Interessen überhaupt in den Rayon eines Bahnbaus fallen. Ich denke nun: Acht Orte, direkt an der Bahn, und sieben Orte im Rayon einer solchen Bahn mit einer Bevölkerungsziffer, ohne Tiengen, von 8500 Seelen, das ist eine ganz respectable Zahl, die zu einer anderen Würdigung als zu der durch Uebergang zur Tagesordnung hätte führen sollen.

Ich betone, dieser Uebergang zur Tagesordnung bedeu- tet nach dem Herrn Kollegen Wittum vorerst nur ein Zurückstellen. Aber ich befürchte eben, das „vorerst Zurückstellen“ kehrt immer wieder, und die Bahn wird eben in absehbarer Zeit nicht gebaut. Deswegen wäre mir eine andere Entschliebung der Kommission viel lieber gewesen, und ich möchte die Großh. Regierung bitten, daß sie trotz der Stellungnahme der Kommission zu einer anderen Entschliebung kommt, und daß sie zum allermindesten, wie es bei den anderen Bahnprojekten auch erstrebt wird, und was ja auch hier vorerst einmal nur in Frage kommt, bei der Prüfung der Bahn und bei dem Näher- treten bezüglich der Vorarbeiten auch das Schlüchtalproj- ekt in den Bereich ihrer Arbeiten mit hineinzieht. Sie hat umfomehr Grund, dieses zu tun, als diese Bahn geradezu eine Lebensfrage für die tüchtige, trebsame Schlüchtalbevölkerung ist. Die Bevölkerung dort nimmt ab. Die Gegend könnte eine dreimal so große Bevölkerung ernähren, als jetzt da dro- ben wohnt. Die Bevölkerung war auch vor 20 und 30 Jahren eine zahlreichere, als sie es heute ist. Der Wohl- stand nimmt trotz allen Fleißes, aller Anstrengungen und aller Rührigkeit der Bevölkerung nur sehr langsam zu, weil eben die Lebensbedingung zu einem rascheren Stei- gen des Wohlstandes fehlt, nämlich die Erschließung durch eine Bahn. Diese Lebensfrage ist eine umso dringendere, als Landwirtschaft und Industrie dort oben vertreten sind und sehr hart zu kämpfen haben. Die Landwirtschaft ist besonders in der Viehzucht eine sehr hochstehende. Die Viehzucht ist ganz bedeutend und jeden- falls bedeutender, als sie im Alb ist. Die Holzindu- strie kann es vielleicht mit der im Alb ist. Die Holzindu- strie allein diese Holzindustrie ist auch im Auf- steigen begriffen. Wir haben heute dort schon Sägewerke und Holzstofffabriken in nennenswerter Zahl, und kommt erst eine Bahn, so werden bei den vorhandenen günstigen natürlichen Vorausbedingungen diese Industrien in der Zahl und in der Ausdehnung rasch in die Höhe gehen; denn diese Industrien sitzen ja direkt im Waldgebiet und können das, was sie benötigen, direkt an der Quelle be- ziehen.

Dann ist da droben auch Platz für eine reiche Stein- industrie. Porphyr- und Granitwerke könnten hier sich einrichten, wie ja vor Jahren Steinwerke dort oben auch schon geblüht haben. Sie sind aber durch die Un- gunst der Verhältnisse wieder zurückgegangen. Eine Bahn würde hier wieder neue Werke in das Leben rufen.

Wir haben da droben auch Puntweberei. Ich nenne nur den Ort Uehlingen, der der Sitz einer solchen ist.

Die elektrische Industrie, die Gewinnung elektr. Kraft und die Verwertung dieser elektrischen Kraft ist für das Schlüchtal von einer ganz besonderen Bedeutung, weil dort eben genug Wasserläufe vorhanden sind, durch die sich die elektrische Kraft herstellen läßt.

Außerdem aber ist das Schlüchtalgebiet auch ein Ge- biet, das sehr reich an Natur Schönheiten ist, und das gerade deswegen auch in steigendem Maße gern auf- gesucht wird. Es sind speziell die Höhenorte in diesem Schlüchtalgebiet heute schon gern gesuchte Luftkurorte. Ich nenne nur Rothaus, das sehr viel und gern besucht wird. Ich nenne Ihnen aber auch Uehlingen, das ich be- reits als industriellen Ort genannt habe.

Wenn man das alles in Erwägung zieht, so glaube ich, hat das Hohe Haus und hat die Regierung allen Grund, dafür zu sorgen, daß das Schlüchtal endlich ein- mal in den Besitz einer Bahn kommt. Man kann derartig bedeutende, an Waldbesitz reiche Orte, wie Grafenhausen, wie Birkendorf usw., nicht auf die Dauer an die Wand drücken. Diese Orte schreien förmlich nach Staatshilfe durch den Bau einer Bahn, und dieser Schrei wird von Jahr zu Jahr stärker und dringender werden, bis er durch dieses Hohe Haus die baldige und begründete Erhöhung findet.

Mein Unwohlsein hindert mich, das weiter auszufüh- ren, was Alles im Interesse des Schlüchtalprojekts noch vorgebracht werden kann. Die Stimme versagt mir. Ich muß deswegen leider abbrechen. Ich möchte aber noch ein- mal bitten: „Regierung, erbarme Dich und schaffe eine Bahn dem Schlüchtal!“ (Bravo! im Zentrum.)

**Abg. Birkenmayer (Zentr.):** Auf Grund des Studiums des Kommissionsberichts werden Sie mit mir der Ueberzeugung geworden sein, daß meine heutige Stel- lung im Hohen Hause eine besonders beneidenswerte Ge- rade nicht ist; denn die Petition, welche meinen Wahl- kreis insbesondere interessiert, hat das Schicksal gehabt, daß die Kommission den Antrag stellte, darüber zur Ta- gesordnung überzugehen. Selbstverständlich kann ich aber die Sache damit nicht als erledigt betrachten.

Es handelt sich, kurz gesagt, um die Murgtal- bahn, d. h. die Bahn von St. Blasien durch das obere Gebiet des Murgtals über den Hohenwald rechts des Abflusses nach dem Rhein, also mit anderen Worten, um die Bahn von St. Blasien durch den westlichen Hohenwald nach Säckingen. Als Vertreter eben dieses Teiles des Hohenwaldes muß ich bedauern, daß die Kommission den schon erwählten Antrag gestellt hat. Es liegt mir aber fern, der Kommission einen Vorwurf daraus zu machen, und ebensowenig werde ich einem der Herren Kollegen, wie man zu sagen pflegt, „über den Hag steigen“ (Seiterkeit). Ich spreche lediglich für das Projekt, das die Interessenten aus meinem Wahlkreis vorgelegt haben, und bin jetzt noch der Mei- nung, daß eben dieses Projekt den Vorrang vor den anderen verdient hätte. Trotzdem aber nun auf seiten der Regierung und auf seiten der Kommission eine andere Auffassung herrscht, mit der ich mich jetzt eben abfinden muß, gebe ich aber die Sache noch nicht verloren. Was ich heute nicht erreichen kann, das wird in einer vielleicht nicht allzufernen Zukunft erreicht werden. Es handelt sich ja überhaupt heute nicht um einen Eisenbahn- bau, sondern um die Vorarbeiten dazu, und es wird sich noch manches ereignen, bis es zum Bau kommt. Es ist leicht möglich, daß, bis einmal die Sache so reif wird, daß man sagen kann: „Jetzt muß gebaut werden“, sich manche Anschauungen geändert haben werden. Das

ist schon oft in der Welt der Fall gewesen, und so kann es auch kommen, daß später bezüglich dieses „Hohenwaldprojektes“ eine günstigere Anschauung herrscht als heutzutage.

Ich wende mich nun in dieser Angelegenheit an die Großh. Regierung; ich bin überzeugt, daß sie das Bestreben hat, alle Landesteile gleichmäßig zu behandeln, und daß es nur eine Frage der Zeit ist, bis der Wunsch der Bewohner jenes Landsteils erhört werden kann. Nur hätte ich es selbstverständlich lieber gesehen, wenn jetzt schon der Hohenwald „als Nummer 1“ an die Reihe gekommen wäre und dann die anderen als Nummer 2 und Nummer 3. Allein jetzt kann es eben noch nicht geschehen, secundum ordinem! Aber die Gr. Regierung kann doch wenigstens, unabhängig von diesem Hohen Hause und unabhängig von der Kommission, von sich aus noch weitere Erhebungen machen, Prüfungen anstellen, Berechnungen machen lassen, so daß wenigstens keine zu lange Zeit vergehen muß, bis auch dieses Projekt in Angriff genommen wird.

Wenn nun gefragt wird: Was wollen denn diese Petenten aus dem westlichen Hohenwald?, so müssen wir sagen: Ihre Bitte ist wirklich eine sehr beachtenswerte. In der Petition, die sie im September 1907 eingereicht haben, bringen sie ihre Wünsche in folgender Weise an: „Wir wollen uns der Anerkennung der Berechtigung der Bestrebungen der Schlicht- und Albtäler nicht verschließen.“ Sie wollen also nicht sagen: „Nur uns gehört etwas und den anderen nichts“; sie gönnen auch den anderen Einwohnern der oberen Gegend ganz wohl eine Eisenbahn. Sie sagen aber noch weiter: „... bitten jedoch, bei Beurteilung vorliegender Petition um gefällige Beleuchtung und Erwägung aller Verhältnisse auch auf dem geographisch begrenzten Landesteil rechts des Abflusses, also westlich der Alb von St. Blasien—Tach—Tödnau längs der Murg bis zum Rheintal.“ Das ist gewiß ein sehr bescheidenes Begehren. Ebenso sagen sie ferner, daß sie an die Höhe Regierung und die Höhe Kammer die Bitte richten, man möchte bei der Beratung der vorliegenden Frage auch ihre Petition einer näheren Prüfung unterziehen, „um“ — damit wird ihr Begehren motiviert und gezeigt, daß sie die Bahn nicht zum Vergnügen oder zum Luxus wollen — „durch Erschließung dieser Landesteile der nachgewiesenen Notlage der Bevölkerung zu steuern“, und sie fügen noch bei, daß sie durchaus nicht gegen das Hauptprojekt St. Blasien—Tittsee Einprüche erheben wollten, weil dies ja die Voraussetzung für alle Linien sei. Man muß wirklich sagen, diese Leute im westlichen Hohenwald halten sich in ganz mäßig gezogenen Grenzen. Aber sie haben ebenso gut das Recht, für ihre eigenen Interessen aufzutreten und vorstellig zu werden, wie es die Bewohner des Alb- und Schlichttals haben! Es wäre also nicht gerechtfertigt, wenn man ihnen Vorwürfe machen wollte, daß auch sie eine Petition eingereicht haben.

Die für die anderen Linien beabsichtigten Vorarbeiten sind in der Denkschrift der Großh. Regierung ausführlich dargelegt. Bezüglich des Projekts St. Blasien—Hohenwald—Säckingen aber finde ich nichts Besonderes hierüber. Es ist der Budgetkommission von der Großh. Regierung nur mitgeteilt worden — es ist das auf Seite 13 des Kommissionsberichts zu lesen —: „Was in der Denkschrift über die beträchtlichen Opfer, die die Durchführung einer Eisenbahn über St. Blasien hinaus bis zum Rheintal vom Staate verlangen würde, gesagt ist, gilt für die Linie St. Blasien—Murgtal—Rheintal in noch viel höherem Maße“, und außerdem wird hingewiesen auf die Baulänge, die die Murgtal- bzw. Hohen-

waldlinie beansprucht. Es wird gesagt: „Es steht außer Zweifel, daß die Bahn St. Blasien—Murgtal—Rheintal nicht nur wegen ihrer etwa einundeinhalbfachen Länge, sondern auch wegen der hier vorliegenden weit größeren Geländeschwierigkeiten einen beträchtlich höheren Bauaufwand bedingen würde als eine Bahn St. Blasien—Albtal.“ Da haben wir es also, es ist der Kostenaufwand! Wie oft haben wir es schon hier in diesem Hause gehört, daß die Kosten weniger in Betracht kämen als die Notwendigkeit, einer hilfsbedürftigen Gegend aufzuhelfen. Wenn die Verhältnisse so liegen, daß einer Gegend aufgeholfen werden muß, sollte man nicht sagen, die Sache sei zu teuer, und das fiskalische Interesse in den Vordergrund schieben, sondern das wirtschaftliche Interesse ist die Hauptsache! Man muß einer bedürftigen Gegend aufhelfen, sonst haben wir immer nur die frommen Wünsche und kommen nie zur Tat! Der westliche Hohenwald hat aber diese Hilfe notwendig, wenn er in dem harten Konkurrenzkampf, den er seit vielen, vielen Jahren zu bestehen hat, nicht unterliegen soll.

Nun haben die Petenten ein Beilagenheft nebst einer Karte darin mit der Petition vorgelegt. Diese ist für eingehende Studien in dieser Angelegenheit sehr interessant. Ich will aber zugleich darauf aufmerksam machen, daß der Wunsch durchaus nicht dahin geht, daß diese Linie gerade in allen Einzelheiten eingehalten werden muß; es gibt noch verschiedene Punkte, wo vielleicht billigere Abzweigungen oder billigere Teillinien zu erstellen sind. Wir haben heute von Görwihl gehört. Es ist nicht ausgeschlossen, daß auch Görwihl noch in den Kreis dieser Bahn eingeschlossen werden kann. Görwihl ist ein Ort von großer Bedeutung, und es ist in der Petition selbst in einer Note gesagt: „Wir ziehen Görwihl auch in das Interessengebiet dieser Bahn, da die Verbindung durch eine Schmalspurbahn leicht bewerkstelligt werden könnte.“ Ich gebe aber zu, daß, wenn die Linie durch das Albtal hinunter nach Waldshut vielleicht die Priorität zu beanspruchen hat, Görwihl vielleicht auch in der Weise, wie Herr Kollege Blümmel es gesagt hat, berücksichtigt werden kann. Das Reitmeyer'sche Projekt übrigens, scheint mir, obgleich ich kein Techniker bin, doch empfehlenswert. Wenn man von Terrain-schwierigkeiten spricht — ja, wo gibt es eine Gebirgsbahn ohne Terrainschwierigkeiten? Diese muß man mit in Kauf nehmen, und es ist nicht die erste Gebirgsbahn, die wir bauen. Die Technik ist heute so weit voran, daß von eigentlichen Schwierigkeiten in jener Gegend nicht gesprochen werden kann. Es ist auch nicht lauter Felsboden, den man sprengen muß, man kann auch Einschnitte in weichen Boden machen.

Und was dann die Bemerkung betrifft, die von mir vertretene Bahnlinie sei länger als die anderen, so ist es doch ein Vorzug, wenn mehr Orte durch sie berührt werden als weniger, und so in mehr Orten nicht nur der wirtschaftlichen Notlage abgeholfen wird, sondern auch dadurch, daß sie mehr Ortschaften berührt, die Bahn besser alimentiert wird. Ich will nicht prophezeien, ich will mich auch nicht dem Vorwurf aussetzen, daß ich aus der Bahn mehr gemacht habe, als daraus gemacht werden kann, aber eine bloße „Lokalbahn“ würde nichts nützen. Wenn die Linie gebaut wird, muß sie als eine groß angelegte Bahn betrachtet werden, die gegen Westen gegen Säckingen ausmündet und den Großverkehr aus dem hohen Schwarzwald hinunter in das Rheintal befördert. Der beste Ausfuhrartikel bei uns droben ist das Holz, das Bauholz. Nun geht das Holz jetzt schon vorzugsweise nach Frankreich und der Schweiz. Nach badischen Landesteilen kann das Holz im Großen nicht so gut

verschickt werden, weil man sonst fast überall in Konkurrenzbezirke hineingerät. Seit vielen Jahren geht daher das Holz von dort oben hauptsächlich nach der Schweiz oder nach Besoul, wo es sich auf zwei Wege teilt; ein Teil geht Lyon, ein anderer Paris zu. Wenn einmal der Anschluß von Rottweil her nach Titisee—St. Blasien gebaut sein wird und — woran ich nicht zweifle — bei Säckingen oder Rheinfelden eine Eisenbahnbrücke gebaut wird, dann hätten wir die kürzeste Verbindung mit der Juralinie, auch die nächste Verbindung zwischen Stuttgart und Genf und sodann weiter gegen Lyon. Wenn ich auch nicht sagen will, die Hohenwaldlinie ist eine Weltlinie, so bin ich doch weit davon entfernt, zu sagen, sie sei bloß eine „Kleinbahn“. Daß sie einmal „kommt“, daran zweifle ich nicht, denn die Zeit marschirt auch in solchen Angelegenheiten sehr schnell voran. Ich glaube deshalb, daß die Sache noch nicht abgetan ist.

Durch diese Bahn würde auch der Produktionskraft der sehr fleißigen Bevölkerung dieser Gegend wesentlich nachgeholfen und selbstverständlich auch ihre Steuerkraft vergrößert werden. Zudem wäre nicht zu bezweifeln, daß auch die Bahn im oberen Rheintal, die Strecke Konstanz—Vasel, durch diese Nebenbahn besser alimentiert würde, als sie es jetzt ist, und sie könnte größere Einnahmen schon ertragen. Durch solche Seitenbahnen wird der Hauptbahn manches zugeführt.

„Und nun zur Kostenfrage! Glauben Sie nicht, die Bevölkerung macht sich auch Gedanken darüber, was in den großen Städten die Eisenbahnhöfe kosten? Die Leute sagen: „Wenn man an jedem dieser Bahnhöfe nur einige Millionen sparen würde, könnte man unsere Bahnen bauen.“ Da haben sie ganz recht. Sie wissen auch, daß wir es vielfach einem Wettstreit der Techniker zu verdanken haben, daß die Bahnhöfe so teuer ausfallen. Die Landbevölkerung fragt auch mit Recht: „Was bleibt schließlich noch für unsere Landbezirke übrig, wenn man diese großen Städte, so (ich möchte fast sagen) über Gebühr immer bedent?“ Man sagt, für die Städte geschieht alles, und für uns Landbezirke immer nur sehr wenig, wenigstens im oberen Schwarzwald.

Man würde auch sehen, daß die Bahn nicht darunter leiden würde, daß sie zu wenig verfrachten könnte; das geht hervor aus Berichten des Großh. Forstamts Todtmoos im Amt St. Blasien (dieses kommt ja an die Linie zu liegen) und auch des Großh. Forstamts Säckingen. Das Forstamt St. Blasien z. B. sagt, es sei darauf zu rechnen, daß tatsächlich verladen werden: an Langnußholz 5650 Festmeter, an Papierholz 1800, an sonstigem Nußstückholz 400 und an Brennholz 4650 Festmeter, zusammen 12500 Festmeter zu je 15 Zentner, macht rund 187000 Zentner. Das bedeutet schon eine schöne Summe bezüglich des Verfrachtens.

Der Petition ist auch ein eingehendes Register angehängt über die Produkte der Landwirtschaft und der Industrie. Die Ausfuhr an Holz — also nicht nur von Holz aus Staatswaldungen, sondern auch aus Gemeinde- und Privatwaldungen — berechnet sich auf 595500 Zentner. An Vieh auf ca. 5600 Stück, an landwirtschaftlichen Erzeugnissen auf 26000 Zentner. Ich will von der landwirtschaftlichen Einfuhr nicht einmal reden. Dann kommen aber auch von der Industrie große Zahlen. Hier machen die ausgeführten Frachtgüter der Fabriken 203000 Zentner aus und die Einfuhr von Baumaterialien 164000 Zentner. Zudem, wenn man die Bahn einmal haben wird, muß sich der Verkehr noch erheblich steigern, denn der Verkehr wächst ja bekanntlich mit der Verbesse-

rung der Verkehrsmittel. Daran ist ja auch dort kein Zweifel.

Andererseits aber wäre es eine sehr große Schädigung, wenn man zu lange auf diese Bahn warten müßte. Wir können doch nicht wünschen, insbesondere auch die Regierung nicht, daß der hohe Schwarzwald allmählich sich entvölkert; diese Gefahr liegt aber nahe. Sie lesen das auf Seite 9 dieses Heftes, und abgesehen davon weiß ich das aus eigener Erfahrung. Aus vielen Orten ziehen Leute weg, auch kapitalkräftige Leute. Aus den Ortschaften, die da in Betracht kommen, z. B. Wehrhalden, Grobherrschwand, Segeten, Mütte, Niedergebischach, Hogschür und andere, sind in den letzten fünf Jahren, abgesehen von Einzelpersonen, die auch eine ziemliche Zahl darstellen, 121 Familien weggezogen. Das ist für eine solche Gegend denn doch viel, und es ist wirklich zu befürchten, daß, wenn nicht aufgeholfen wird, die Abwanderung noch zunimmt. Es kann aber doch nicht gewünscht werden, daß der obere Schwarzwald allmählich geradezu verödet! Sie können aus dem Heft sehen, daß ich nicht übertreibe. Soll die dortige brave landwirtschaftstreibende Bevölkerung, die, soweit man denken kann, unter schweren Entbehrungen hat müssen arbeiten, und die es unter ungünstigen Verhältnissen als Ehrensache ansah, „sich über Wasser zu halten“, kräftig zu bleiben und diesen Widerwärtigkeiten der Natur und der Verhältnisse zu widerstehen, nun allmählich aussterben? Das kann niemand wünschen und auch nicht verantworten. Die Reserve der Volkskraft ist aber doch in den Landgemeinden, und der Staat hat kein Interesse daran, diese zu schwächen. Und wer sorgt dafür, daß in den kleineren Städten und in den Mittelstädten die Handwerker und der Handelsstand kapitalkräftig bleiben? Wenn die Bauern, Waldbesitzer usw. nicht mehr in die Städte hereinkommen und dort ihre Einkäufe machen können, so spüren das die Städte zu ihrem großen Mißvergnügen gewiß auch.

Der Herr Kollege Wittum hat vor einigen Tagen sehr schön ausgeführt, wie auch Stockach wohl begründete Ansprüche auf eine weitere Bahn hat, da es in Kriegsjahren sehr viel gelitten hat. Der Herr Kollege Wittum hat ganz recht gehabt, aber da kann auch der Hohenwald in die erste Linie treten, auch die Hauensteiner haben ungeheuer viel mitzumachen gehabt. Von den Burgunderkriegen will ich ganz absehen, dort hat das Land nicht direkt gelitten, aber die Leute sind mitgezogen in die Schlacht von Murten und haben dort gekämpft für die Ehre des deutschen Landes, wie ein Feldherr der Schweizer, Thüring von Hallwyl, mit Recht gesagt hat, denn die Schweiz gehörte damals noch zum Deutschen Reiche, und es ist auch dann in dem „Murtener-Liede“ der Hauensteiner gedacht worden; es hat geheißen, daß der obere Schwarzwald auch Kriegsknechte geschickt habe, „die nit zu verachten sind, weil sie halber Schwitzer sind“. Die Schweizer haben für die Allertapfersten gegolten, und die Oberschwarzwälder würden wenigstens in ihre Nähe gerückt. Dann kam der dreißigjährige Krieg. Mehrmals sind die Schweden in den Hauenstein eingefallen und haben alles zerstört. In der Folge ist auch die Pest aufgetreten. Als der dreißigjährige Krieg zu Ende war, war nicht ein Fünftel der Einwohner mehr vorhanden, ganze Ortschaften waren leer, und statt der Einwohner haben Wölfe dort gehaust. Dann kam der spanische Erbfolgekrieg; da hat der Hauenstein tapfer gegen die Franzosen gekämpft, und zwar unter Anführung des Pfarrers von Luttingen, der vom Oberkommando als Anführer des Hauensteiner „Landfahrens“ eingesetzt wurde. Er war ein geborener Waldhüter, Namens Kaspar Albrecht.

Er hat einen schönen Grabstein mit historischer Inschrift in seiner früheren Pfarrkirche zu Luttingen am Oberrhein. Die Franzosen waren die allerärmsten, viermal ist der Hauenstein von den französischen Horden überfallen und durch Tötung, Plünderung, Brand usw. heimgejucht worden, so daß ein Ratschreiber aus dieser Gegend geschrieben hat, daß die Franzosen „wie Rascalle“ über den Hauenstein eingefallen sind. Die Folge aller dieser Kriege war die, daß ungeheure Schulden angewachsen sind, und es hat noch bis in die 1830er Jahre hinein gedauert, daß die Leute darunter gelitten haben; um diese alten Kriegslasten abzutragen — man nannte sie den „großen Klog“ —, haben sie neue aufnehmen müssen, die alten sind bezahlt, aber sie leiden vielfach noch an den neuen. Also auch in dieser Beziehung verdient der Hauenstein Berücksichtigung.

In ihrem Kampfe um die Erhaltung der Existenz und um die Hebung der ökonomischen Verhältnisse des ganzen Gebietes wendet sich die Bevölkerung in dem schon angeführten Sinne an die Groß-Regierung, und ich sage Ihnen: Wenn auch jetzt der Erfolg nicht so eintritt, wie es von mir gewünscht wird, so wird die Petition schon im nächsten Landtag und auch später wieder wiederkommen. Die kräftige Natur des Hauensteiners läßt in dieser Sache nicht nach; wenn ihm etwas für richtig erscheint, so bleibt er dabei und läßt nicht davon ab, in dem Bewußtsein, daß er etwas Gerechtes verlangt. Ich bin fest überzeugt, wie das Rad der Zeit unaufhaltsam weiter geht, so wird es auch dem Hohenwald das Rad der Eisenbahn bringen, und ich hoffe, in Bälde!

Abg. Ries (natl.): Wenn auch mein Wahlkreis an diesen Petitionen nicht direkt beteiligt ist, so möchte ich doch, da ich durch 10jährige dienstliche Tätigkeit in dieser Gegend deren Verhältnisse genau kennen gelernt habe, hier bestätigen, daß tatsächlich ein Notstand in dieser Gegend herrscht, und daß diesem Notstand nur abgeholfen werden kann durch die Erschließung mittelst Bahnen. Währenddem in anderen Gegenden unseres badischen Landes seit 20 und 30 Jahren ein ganz bedeutender Aufschwung zu beobachten ist, ist das gerade im südlichen Schwarzwald nicht der Fall. Es drückt sich der üble Zustand in diesen Gegenden wohl am besten in der starken Bevölkerungsbahnahme aus. Ich will z. B. nur erwähnen, daß in den 60er Jahren Görwihl mehr Einwohner zählte als Waldshut; es ist inzwischen von 1200 Einwohnern auf 900 Einwohner zurückgegangen, während die Orte, welche an der Bahn liegen und teilgenommen haben an dem wirtschaftlichen Aufschwung, wie wir ihn sonst überall beobachten, eine Zunahme aufweisen. Es kann auch garnicht anders sein; denn die Verhältnisse in diesen hochgelegenen Gemeinden im südlichen Schwarzwald haben sich in den letzten 30 Jahren außerordentlich verschlechtert. Die Landwirtschaft kann in diesen Gegenden nicht in der Weise betrieben werden wie in den von der Natur aus begünstigteren Gegenden. Es war deshalb die Bevölkerung schon seit Alters her auf Nebenerwerb angewiesen. Die Hausindustrie auf dem südlichen Schwarzwald ist schon mehrere hundert Jahre alt. Durch das Aufkommen der Fabrikindustrie wurde aber diese Hausindustrie größtenteils vernichtet, es wurde ihr die Existenz entzogen, und die Folge davon war, daß ein großer Teil der Bevölkerung genötigt war und ist, von dem Lande abzugehen. Ich möchte speziell auch noch darauf aufmerksam machen, daß die Landwirtschaft namentlich wegen der schlechten Verkehrsverhältnisse nicht sachgemäß betrieben werden kann. Die Verwendung der Hilfsmittel der Landwirtschaft, namentlich auch die Verwendung von

Kraftfuttermitteln, von Kunstdünger, ist in dieser Gegend beinahe unmöglich; denn die Frachtkosten und die Zufuhrkosten sind viel höher als der Ankaufspreis. Infolge davon kann selbstverständlich unter den dortigen Verhältnissen die Landwirtschaft ohne Nebenerwerb nicht aufkommen. Es gibt in dieser Hinsicht für die in Frage stehende Gegend nur ein Mittel, und das ist eben die Erbauung von Bahnen. Bisher ist die Gegend angewiesen auf ein paar Straßen, und diese sind namentlich in der Frühjahrszeit bis in den Sommer hinein in einem wirklich traurigen Zustand. Wenn auch durch die Einführung des Decksystems z. B. die Albtalstraße jetzt etwas besser geworden ist, so kann man doch oft im Frühjahr beobachten, daß sie stark zusammengefahren ist. Die Kosten für die Zu- und Abfuhr der Lebensmittel und der Produkte des Landes betragen 50 Pfg., 1 Mark und darüber hinaus für den Zentner. Wenn die Bevölkerung nicht weiter zurückgehen soll, so muß eben der Industrie möglich gemacht werden, sich dort anzusiedeln. Arbeitskräfte sind genügend vorhanden, und es stehen auch namentlich sehr viele Wasserkräfte zur Verfügung, welche noch ausgenützt werden könnten. Auch für die Orte im Rheintal, namentlich für die Städte Waldshut, Säckingen usw., ist die Erbauung von solchen Bahnen außerordentlich wichtig, weil durch die topographischen Verhältnisse das Rheintal eigentlich von seinem Hinterland ganz abgeschlossen ist. Durch die Erbauung von Bahnen würde die Industrie, die sich dort ansiedelt, viel eher Arbeiter erhalten, als das jetzt der Fall ist. So sehen wir aber das merkwürdige Bild, daß in den Dörfern auf dem Wald die Bevölkerung aus Mangel an Arbeitsgelegenheit auswandert, und einige Stunden davon drunten im Rheintal, z. B. in Waldshut oder in Laufenburg, die Industrie sich nicht ordentlich entwickeln kann, weil keine Arbeiter zu gewinnen sind. In Säckingen, Laufenburg, Waldshut kann man tagtäglich sehen, wie hunderte von Arbeitern aus der Schweiz morgens die Fabriken aufsuchen, um nachher am Bahntag große Summen aus unserem Lande hinaus zu nehmen.

Die Linienführung ist allerdings außerordentlich schwierig, weil das ganze Gelände durch tief eingeschnittene Täler, welche ungefähr direkt von Nord nach Süd verlaufen, vollständig durchschnitten und getrennt ist. Es hat nun die Linie von St. Blasien nach Waldshut durch das Albtal jedenfalls zunächst am meisten Aussicht, und ich möchte da der Ansicht des Herrn Kollegen Klimmel beitreten, daß der Bau wenigstens teilweise durch das mittlere Albtal geführt werden sollte, nicht über Frohnschwand. Auf dem oberen Gächenschwanderberg sind nur wenige Dörfer vorhanden, das Holz steht alles drunten am Talhang, und es würde nach wie vor der ganze Holzverkehr auf der Achse bewältigt werden müssen. Ganz besonders möchte ich den Wunsch aussprechen, daß bei der Erbauung dieser Linie jedenfalls wenigstens der Görwihler Berg, Görwihl zum mindesten, berücksichtigt wird, nicht bloß deshalb, weil dadurch sehr viele Dörfer in den Bereich der Bahn hereingezogen werden, sondern auch namentlich deshalb, weil sich die Bahn dann jedenfalls besser rentieren wird.

Das Hohenwaldprojekt soll viel zu teuer sein. Ich möchte aber hier doch deutlich zum Ausdruck bringen, daß die Uebelstände infolge der Verkehrsmittelarmut sich gerade im Hohenwald, also in dem Landstrich, welcher zwischen der Alb und der Wehra liegt, am schlimmsten zum Ausdruck kommen (Abg. Birkenmayer: Sehr richtig!). Die Orte sind weitaus die entlegensten. Wir haben da Orte, welche 6 und noch mehr Wegstunden zur Bahnstation haben, und wenn diese Dörfer überhaupt er-

halten bleiben sollen, so ist die Erbauung einer Bahn unbedingt notwendig. Ich möchte darauf hinweisen, daß gerade dieser Bezirk viel größer ist wie die anderen. Zwischen dem Albthal und dem Wehratal liegen vielleicht 30 oder 40 Gemeinden, während es auf dem Höhen- schwander und Wannholzer Berg ja bedeutend weniger sind. Auch steht auf dem Höhenwald sehr viel Holz. Ich erinnere nur an die großen Waldungen um Todtmoos, an den großen Kirchspielwald, an den großen und kleinen Freiwald. Auch der Staat ist ja da mit einer großen Waldfläche beteiligt.

In Schlichttal liegen die Verhältnisse etwas günstiger. Namentlich wenn die Linie von Titisee nach St. Blasien über Seebrugg geführt wird, ist ein ziemlich großer Teil des Bonndorfer Bezirks, also der Schlichttaler Gemeinden, der Bahn durch den Bahnhof in Seebrugg viel näher gerückt. Der Ansicht, daß eine Schlichttalbahn zu nahe an die strategische Bahn komme, kann ich nicht beipflichten; denn es ist noch ein ziemlich weiter Weg von dem Schlichttal bis an die strategische Linie. Es ist ganz richtig, was hervorgehoben wurde: Der Schlichttalbezirk ist von der Butachlinie, also von der strategischen Linie, durch ein tiefeingeschnittenes Tal, das Steinatal, derart abgetrennt, daß die strategische Linie für diese Gemeinden gar nicht in Betracht kommen kann.

Es haben sich dieser Petition wegen Erbauung einer Bahn durch das Schlichttal auch die Gemeinden des Bohnendviertels, also des oberen Rheintales, angeschlossen, und ich möchte auch bezüglich dieser Gemeinden hervorheben, daß sie tatsächlich, namentlich was den Absatz anlangt, außerordentlich schwierige Verhältnisse haben. Insbesondere durch den neuen schweizerischen Zolltarif ist der Absatz von Vieh in die Schweiz so gut wie unmöglich. Auf der anderen Seite sind sie von ihren Markorten durch einen ziemlich hohen Gebirgszug vollständig abgetrennt.

Es ist in der Petition noch hervorgehoben worden, daß sich dort Fabriken ansiedeln wollten, z. B. in Hohentengen, und daß eine solche nur mit Rücksicht darauf, daß die Verkehrsverhältnisse so außerordentlich schwierige sind, nicht in Hohentengen sondern in Erzingen angelegt worden ist. Es trifft das durchaus zu; ich habe diese Dinge alle selbst miterlebt.

Es befinden sich im oberen Rheintale zwischen Waldshut und Schaffhausen auch ziemlich reiche Wasserkraft im Rheine. So ist ein Projekt ausgearbeitet bei Dienheim, und weiterhin sind ja schon lange Verhandlungen bezüglich Rheinau im Gange. Solange dort keine Bahn erstellt wird, wird es aber selbstverständlich unmöglich sein, größere Unternehmungen anzusetzen.

Ich möchte meine Ausführungen damit schließen, daß ich meiner Freude darüber Ausdruck geben möchte, daß die Kommission wenigstens bezüglich des einen Projektes, bezüglich des Albthalprojektes, zu einem günstigen Resultat gekommen ist. Wenn aber mit dem dritten Abschnitt des Antrages der Kommission bezüglich des Schlichttalprojektes und des Murgthalprojektes vielleicht zum Ausdruck gebracht werden sollte, daß diese Bahnlösungen nicht notwendig wären, so kann ich selbstverständlich dem nicht zustimmen. Ich möchte die Sache aber so auffassen, daß unter den gegenwärtigen Verhältnissen diese Linien eben zurückgestellt werden müssen, und ich möchte mich auch der gleichen Hoffnung hingeben wie der Herr Kollege Birkenmayer, daß eben in dieser Hinsicht die Zeit auch einmal günstigere Verhältnisse bringt.

Abg. Duffner (Zentr.): Nachdem die beiden Herren Vorredner zu der Murgthalpetition gesprochen haben, möchte ich in das Schlichttal zurückkehren, mir aber zunächst einige kurze Bemerkungen zu der Rede des Herrn Kollegen Wittum gestatten.

Der Herr Kollege Wittum hat als Berichterstatter wie auch als Vorsitzender der Eisenbahnkommission die Warnung in das Land hinausgegeben, daß die Gemeinden sich bei ihren Eisenbahnpetitionen den großen Aufwand für die umfassenden Pläne und Berechnungen in Zukunft doch sparen möchten, in der Regel seien diese Pläne und Berechnungen doch vielfach falsch und nicht baufähig und anderes mehr. Die Gemeinden sollten sich an das Hohe Haus und an die Grosh. Regierung wenden, es würden dann schon Pläne und Berechnungen aufgestellt werden, die sachdienlicher seien und als richtiger angesehen werden müßten. Ich bin mit dieser Warnung, die der Herr Kollege Wittum nach außen hin gegeben hat, durchaus einverstanden. Aber ich möchte denn doch darauf hinweisen, daß wir schon sehr oft den Bescheid von der Grosh. Regierung erhalten haben, wenn bei den einzelnen Eisenbahnpetitionen die Vorarbeiten, Pläne und Berechnungen fehlten, die Petitionen seien nicht ausreichend begründet, es fehlten ihnen die Unterlagen, es seien keine Pläne da usw., und aus diesem Grunde könne die Grosh. Regierung den Wünschen der Petenten nicht näher treten. Die Grosh. Regierung verlangt also im Gegensatz zu dem Herrn Vorsitzenden der Eisenbahnkommission ausdrücklich, daß diese teureren Unterlagen und Vorarbeiten den Eisenbahnpetitionen beigegeben sind. Es sind daher die Gemeinden zu diesen Auslagen geradezu gezwungen, wollen sie überhaupt einen Erfolg haben. Es wäre allerdings sehr zu wünschen, daß den Gemeinden diese, wie ich gern zugebe, vielfach unnötigen Ausgaben erspart bleiben würden, und ich hielte es für einen sehr großen Erfolg, wenn aus den Ausführungen des Herrn Abg. Wittum die Grosh. Regierung die Konsequenzen ziehen würde.

Zu der Petition selbst möchte ich mir kurz Folgendes zu bemerken erlauben:

Ich habe schon in der Kommission erklärt, daß ich dem Kommissionsantrage, soweit er den Uebergang zur Tages- über die Petition der Schlichttal-Gemeinden beantragt, meine Zustimmung nicht geben kann. Ich bin aber in der Kommission in der Vertretung der Interessen des Schlichttals allein geblieben, der Kommissionsantrag ist mit allen gegen meine Stimme angenommen worden. So sehe ich mich eben veranlaßt, hier im Plenum noch einmal das Wort zu ergreifen, um namentlich die Grosh. Regierung dringend zu bitten, auch ihre eigenen Interessen bei der Wahl der in Betracht kommenden Linie in die Waagschale zu werfen und andererseits den Interessen der Schlichttalgemeinden diejenige Würdigung zuteil werden zu lassen, die sie sicherlich auch verdienen. Diese Interessen scheinen mir nicht weniger bemerkenswert und bedeutsam zu sein als die Interessen des Albtales, und deshalb bedauere ich den Beschluß der Eisenbahnkommission, der auf Uebergang zur Tagesordnung über die Wünsche des Schlichttals lautet, wenn auch — wie ich gern zugebe — aus den Ausführungen des Herrn Berichterstatters hervorgeht, daß er damit die Wünsche des Schlichttals nicht begraben wissen will.

Die Kommission hätte meines Erachtens zu dem Ergebnisse kommen müssen, daß auch die Schlichttallinie noch einmal gründlich untersucht werden sollte, denn das, was in der Petition selbst, was in den Debatten hier im Hause und in der Kommission überall gesagt ist zugunsten des Albtales, das alles kann in vollem Maße auch geltend gemacht werden zugunsten des Schlichttals.

Wenn z. B. im Berichte gesagt worden ist, die Kommission sei der Meinung, „daß mehr als sonst irgendwo gerade in jenem eisenbahnlosen Landstrich des südlichen Schwarzwaldes der fiskalische Standpunkt nicht maßgebend sein dürfte sondern in erster Reihe der volkswirtschaftliche, der, in richtiger Weise durchgeführt, befruchtend und segenbringend wirken kann“, so trifft das keineswegs allein für das Albthal zu, sondern in ebensolchem Maße auch für das Schlichttal wie für den ganzen übrigen eisenbahnlosen Schwarzwald überhaupt. Ich gebe zu, daß im Texte des Berichts eine direkte Ablehnung der Schlichttallinie vermieden ist; sie kommt lediglich im Antrag der Kommission zum Ausdruck. Ich habe vielmehr den Eindruck, als ob der Herr Berichterstatter die Interessen des Schlichttals nicht so ganz abseits hat stellen wollen. Umso mehr kann ich dann natürlich den Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung, soweit er das Schlichttal betrifft, nur bedauern.

Aus dem Berichte geht dann nicht hervor, wie hoch die Bevölkerungsdichtigkeit des Albtales überhaupt anzuschlagen ist (Abg. Blümmel: Das ist auf dem letzten Landtage und vor vier Jahren bereits geschehen!). Es ist unmöglich, Herr Kollege Blümmel, daß man alle Druckschriften und Petitionen und Berichte der früheren Landtage durchsieht. In dem gegenwärtigen Berichte habe ich diese Feststellung vermisst. Es ist meines Wissens auch jetzt nicht hervorgehoben worden, sonst hätte ich das nachträglich hören können. Aus dem Berichte selbst erfährt man vielmehr, daß, soweit das Schlichttal in Frage kommt, immerhin Gemeinden mit einer Zahl von 5500 Einwohnern hier ihre Petition stellen, eine Einwohnerzahl, deren Interessen immerhin eine etwas freundlichere Beurteilung hätte finden können, als das durch den Beschluß auf Uebergang zur Tagesordnung der Fall ist.

Es darf auch hervorgehoben werden, daß die Kosten für eine Schlichttalbahn lange nicht an diejenigen heranreichen werden, die eine Albthalbahn erfordert. Dann aber möchte ich auch darauf hinweisen, daß das Interessengebiet des Schlichttalprojektes mit dem Schlichttal überhaupt nicht aufhört; es sind an diesem Projekte vielmehr eine Reihe weiterer Interessenten, ein großer Teil des oberen Rheintales interessiert (der Herr Abg. Ries hat vorhin schon darauf hingewiesen), es ist außerdem das Bohnenviertel daran interessiert, und ebenso das ganze Zollausflußgebiet in hervorragendem Maße. Das Schlichttal steht also hier nicht allein und keineswegs verlassen da, es hat seine sehr berücksichtigungswerte und nicht weniger wertvolle Interessensphäre, als sie auch für das Albthal geltend gemacht worden ist. Das kommt auch in der Petition Seebuck-Hintwangen deutlich zum Ausdruck.

Es ist dann von den Albthalinteressenten die Befürchtung ausgesprochen worden, daß mit dem Bau der Schlichttalbahn die Albthalbahn für alle Zeiten begraben sein würde. Das könnte man umgekehrt gerade so gut für das Schlichttal geltend machen. Allein ich halte das nicht für einen Standpunkt, den man vertreten kann, und ich glaube, es darf hier auch ausgesprochen werden, nicht die Mißgunst sollte den verschiedenen Landesteilen (ich spreche da ganz allgemein) ihre Eisenbahnwünsche diktiert, sondern der Grundsatz: „Leben und leben lassen!“ muß auch hier zu seinem Rechte kommen. Was dem Einen recht ist, ist auch dem Andern billig. Es sind deshalb auch, das möchte ich ganz besonders hervorheben, die Interessen des Schlichttales nicht weniger hoch anzuschlagen als die Interessen des Albtales. Der berechtigte Wunsch des schönen Schlichttales und der Schlichttalgemeinden

— Grafenhausen, Rothaus, Birkendorf, Nicken, Brenden, Niedern und wie sie alle heißen mögen — besteht schon sehr lange; alle diese Orte erhoffen von einem Anschluß an die Bahn eine wesentliche Hebung ihrer wirtschaftlichen Kraft. Die Albthalbahn bringt ihnen aber zweifellos diese Hebung nicht oder nur in einem sehr beschränkten Maße. Und dann die Staatsbrauerei Rothaus! Wenn die Großh. Regierung die Staatsbrauerei behalten will (ich will die Frage natürlich hier nicht weiter diskutieren), dann hat der Staat das denkbar größte Interesse daran, seinen Brauereibetrieb auch so lukrativ als möglich zu gestalten und zwar nicht allein durch den Absatz seines Bieres, sondern namentlich auch durch ein Herabschrauben des Rothauer Unkostenkontos. Das kann natürlich in allererster Linie durch eine Verbilligung des sehr großen Frachtaufwandes für Rohmaterial und fertige Produkte geschehen. Das wäre mithin durch die Erbauung einer Schlichttalbahn zu erreichen. Der Staat ist also hier in allererster Linie interessiert, und ihm zur Seite stehen als gleiche bedeutende Interessenten eine Reihe von sehr leistungsfähigen Gemeinden.

Der Herr Abg. Wittmann hat in einer überaus warmen Weise die Interessen seines hier in Frage kommenden Wahlkreises vertreten. Ich kann mich deshalb darauf berufen und kann nur nochmals mein Bedauern darüber aussprechen, daß man zu diesem harten Kommissionsbeschluß auf Uebergang zur Tagesordnung gekommen ist. Ich kann weiterhin nur noch wiederholen, was vorhin schon zum Ausdruck gelangt ist, daß trotz dieses Kommissionsbeschlusses die Regierung die Schlichttalbahnfrage im Auge behalten und ihre Bauwürdigkeit prüfen möge. Ich hoffe, daß sie dann zu einem Resultat gelangen werde, das für die Petenten ein günstiges sein wird!

Angeichts der Ausichtslosigkeit, die ein Gegenantrag haben würde, sehe ich von der Stellung eines solchen ab. Ich setze aber voraus, daß über die einzelnen Punkte des Kommissionsantrags getrennt abgestimmt wird, damit die einzelnen Mitglieder des Hohen Hauses, die mit dem Punkt III des Antrags (der über die Petitionen für die Murgtal- und Schlichttalprojekte zur Tagesordnung übergehen will) nicht einverstanden sind, dies auch zum Ausdruck bringen können. Ich bin ausdrücklich beauftragt, auch namens meines Freundes Dr. Schofer seine gegenüber diesem Kommissionsantrag abweichende Stellung hier zum Ausdruck zu bringen.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Freiherr von Marschall: Es hat mich ganz außerordentlich gefreut, daß der Herr Vorredner auf die Bemerkungen allgemeiner Art, mit denen der Herr Berichterstatter, der Vorsitzende der Kommission für Eisenbahnen und Straßen, seine lichtvollen Ausführungen eingeleitet hat, näher eingegangen ist, und daß diese Ausführungen auch einen Widerhall in diesem Hohen Hause gefunden haben. Ich kann namens der Großh. Regierung dem verehrten Herrn Abg. Wittum nicht dankbar genug für diese Bemerkungen sein, die er dem Berichte vorangeschickt hat. Sie waren mir geradezu aus der Seele gesprochen; ich habe auch gesehen, wie das ganze Hohe Haus mit gespanntester Aufmerksamkeit diesen seinen Ausführungen zugehört ist, und ich bin überzeugt, daß, wenn dieselben durch die Berichterstattung ins Land hinausgehen, sie auch hier Verständnis und volle Beachtung finden werden. Ich meine, die Bewohner jeder Gegend, welche sich eine Eisenbahn wünschen, sollten sich diese Ausführungen gegenwärtig halten und sollten sich dadurch auch der

Schwierigkeiten bewußt werden, die der alsbaldigen Verwirklichung ihrer Wünsche entgegenstehen.

Nach verschiedenen Richtungen hin hat der verehrte Vorsitzende der Kommission für Eisenbahnen und Straßen seine warnende Stimme erhoben. Ich bin ihm dankbar dafür. Ich will nicht wiederholen, was er gesagt hat; ich könnte damit den Eindruck, den seine Ausführungen auf Sie gemacht haben, und den sie jedenfalls auch auf die Bevölkerung machen werden, nur abschwächen. Ich bin immer glücklich, wenn ich als Vertreter der Großh. Regierung mich im Einklang mit der Volksvertretung befinde; und ich glaube, daß die Mehrheit der Volksvertretung den Ausführungen des Berichterstatters zustimmt, und ich konstatiere daher mein Einverständnis mit der Mehrheit dieses Hohen Hauses.

Wenn ich glücklich bin, mich in einem Punkte in vollem Einverständnis mit diesem Hohen Hause zu befinden, so ist es auf der andern Seite auch meine heilige Pflicht, offen zu sagen, wenn dieses Einverständnis nicht besteht; denn das wahre Vertrauensverhältnis zwischen Regierung und Volksvertretung beruht auf gegenseitiger Offenheit.

So muß ich denn erklären, daß ich zu meinem Bedauern nicht zustimmen kann, wenn hier die Bitte geltend gemacht wird, gleichzeitig mit dem Bahnbau von Titisee nach St. Blasien auch den Bau der Fortsetzung von St. Blasien nach dem Rheintal in Angriff zu nehmen. Es ist zwar von einer Seite geltend gemacht worden, daß, wenn die einzelnen Teile der großen Verbindung von Titisee nach dem Rheintal nicht gleichzeitig miteinander oder sehr schnell nacheinander hergestellt werden, dann verschiedene Orte empfindliche Einbuße erleiden würden. Nun, gut Ding will Weile haben. Auch unsere erste Bahn, die Rheintalbahn, bedurfte zu ihrem Bau eines längeren Zeitraumes, obgleich derselbe nicht mit so großen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, wie der Bau einer Bahn durch diese Gebirgsgegend; auch dort gingen mehr als zehn Jahre ins Land, bis die Bahn von Mannheim bis zur Schweizer Grenze vollendet werden konnte. Was uns aber auch weiter hindert, jetzt schon an diesen weiteren Bahnbau zu denken, das sind die erheblichen Kosten, die er bedingen wird. Wir müssen uns immer wieder die Resolution gegenwärtig halten, die im vorigen Landtag gefaßt worden ist, und welche dahin geht, daß wir uns beim Bau neuer Bahnen in der abgelaufenen, in der laufenden und in den nächsten drei Budgetperioden im Rahmen eines Betrages von 25 Millionen zu halten haben. Und in den Ausführungen der Großh. Regierung, die im vorliegenden Berichte enthalten sind, ist Ihnen dargelegt, daß, wenn nur die Bahnen, deren Bau jetzt vorgeschlagen ist, ganz gebaut werden, diese Summe bereits überschritten wird, und daß diese Ueberschreitung sich nur insofern rechtfertigen läßt, als unter diesen Bahnen, deren Kostenbetrag 32 Millionen Mark ausmacht, sich auch solche befinden, die bereits in früheren Landtagen genehmigt wurden, aber infolge besonderer Umstände erst später ausgeführt werden konnten oder noch in der Ausführung begriffen sind. Die Regierung bedauert daher, zunächst nicht so bald zu dem Bau der Fortsetzung der Bahn von St. Blasien nach dem Rheintal schreiten zu können.

Was ihr aber ihr Bedauern einigermaßen abschwächt, ist der Umstand, daß noch keine rechte Einigkeit besteht über die Linie, in welcher diese Bahn geführt werden soll. Auch heute mußte ich wieder an das schöne Gedicht denken: „Preisend mit viel schönen Reden ihrer Taler Wert und Zahl.“ Ich habe mich gefreut, mit welcher Begeisterung die einzelnen Herren Abgeordneten

für ihr Tal eingetreten sind. In einer Beziehung kann ich völlig mit ihnen übereinstimmen: Die landschaftlichen Schönheiten dieser Täler verdienen ohne Zweifel, daß sie mehr, als es bisher geschehen ist, von den Fremden aufgesucht werden. Aber was die Frage des Baues einer Bahn durch diese verschiedenen Täler betrifft, so muß ich doch bekennen, daß es mir sehr lieb war, daß die Kommission zwei Täler, das Murgtal und das Schlüchttal, bereits ausgeschieden hat. Ich glaube, daß eine Bahn, wenn sie durch eines dieser Täler geführt würde, ihren Zweck nicht vollständig erreichen würde. Wir werden es uns angelegen sein lassen, die Zeit weislich zu nützen, um uns gründlich zu überlegen, wie die Bahn am besten geführt werden wird, wenn sie in wirtschaftlicher Beziehung ihren Aufgaben vollständig gerecht werden soll.

Der Herr Abg. Wittum hat auch darauf hingewiesen, wie hoch sich die Kosten aller der Bahnen belaufen würden, auf welche sich die in diesem Landtag eingereichten Petitionen beziehen. Wir haben auch unsererseits die Baukostensumme überschläglich berechnet, und wir sind zu einem noch etwas höheren Betrage gekommen, zu einem Betrage von 257 Millionen. Das sind also in runder Summe, wollen wir sagen, 250 Millionen! Nun hat, ich glaube, der Herr Abg. Wittmann uns gesagt: Es verlange ja Niemand, daß diese Bahnen so schnell gebaut würden, es könne dafür ein Zeitraum von 10 bis 20 Jahren in Anspruch genommen werden. Als er von einer Frist sprach, die er der Großh. Regierung setzen wollte, habe ich gehofft, daß er der Großh. Regierung einen längeren Zeitraum bezeichnen würde, etwa ein Jahrhundert (Bewegung und Heiterkeit). Da könnte ich schon einstimmen (Erneute Heiterkeit). Ja, Sie lachen! Ein Jahrhundert ist gar nicht viel. Wenn wir die runde Summe von 250 Millionen auf ein Jahrhundert verteilen, so fallen dann auf jedes Jahr 2,5 Millionen Mark, also auf 10 Jahre 25 Millionen. Da haben Sie wieder Ihre 25 Millionen-Resolution! (Große Heiterkeit). Also sind 100 Jahre gar nicht so viel. Die Zeit schreitet immer rascher vorwärts, und hundert Jahre sind im Zeitalter des Verkehrs eigentlich gar nichts mehr.

Und dann muß ich Ihnen auch offen sagen: Kann die Regierung Millionen, kann sie Ingenieure aus der Erde stampfen? Das ist einfach unmöglich.

Es ist heute leider auch wieder der Gegensatz zwischen Stadt und Land etwas gestreift worden, und es ist wieder darauf hingewiesen worden, daß die Bevölkerung es nicht verstehen könne, wie man die Städte so sehr begünstige. Da war es mir sehr angenehm, als in der Debatte über die Erstellung des großen Bahnhofes in Offenburg auch darauf hingewiesen wurde, welche Lasten den Städten durch diese Bahnhöfe aufgebürdet werden, durch diese Bahnhöfe — ich möchte das heute wieder betonen —, die im Interesse der glatten Abwicklung des Verkehrs auf unserem ganzen Eisenbahnnetze nun einmal notwendig sind, zum großen Bedauern der Regierung notwendig sind; denn es hat etwas viel Reizvolleres, neue Bahnen entstehen zu sehen, sich hier den Dank der Bevölkerung zu erwerben, als immer nur bestehende Einrichtungen weiter auszugestalten. Das wird mir jeder Ingenieur gern zugeben.

Seien Sie überzeugt, daß die Großh. Regierung bei der Entscheidung der Frage, welche Linie von St. Blasien nach dem Rheintal gebaut werden soll, die hier in Betracht kommenden Verhältnisse genau abwägen wird. Seien Sie überzeugt, daß sie sich dabei nicht von fiskalischen Rücksichten leiten lassen wird. Ich halte diejenige Bahn für die billigste, deren Erstellung die größten wirt-

schäftlichen Vorteile im Gefolge hat. Davon wird sich die Großh. Regierung leiten lassen und wird sich immer gegenwärtig halten, daß die wirtschaftlichen Vorteile im richtigen Verhältnis zu den aufzuwendenden Kosten stehen müssen.

Abg. Hergt (Zentr.): Ich möchte einige kurze Bemerkungen zu den Ausführungen des Herrn Berichterstatters machen.

Der Herr Berichterstatter hat auf den Mißstand hingewiesen, daß auch bei Petitionen, die wichtige und bezüglich der Kosten folgenschwere Projekte behandeln, bisher die Übung bestand, nur mündlich Bericht zu erstatten. Er hat, wenn ich ihn recht verstanden habe, die Meinung vertreten, der ich mich anschließen möchte, daß wenigstens bei allen wichtigeren Petitionen dieser Art eine Drucklegung der Berichte erwünscht wäre; denn diejenigen Mitglieder des Hohen Hauses, die nicht zugleich Mitglieder der Eisenbahnkommission sind, sind aber für die Projekte interessieren, sind wirklich nicht in der Lage, lediglich aufgrund des mündlich erstatteten Berichts sich genügend zu orientieren und dann ihre Meinung in der Debatte zu vertreten. Gerade über solche Projekte wie die heute hier besprochenen sollten immer gedruckte Berichte vorliegen, damit jeder Abgeordnete, der sich dafür interessiert, in der Lage ist, sich für die Verhandlung vorzubereiten. Ich möchte mich also dem Wunsche anschließen, daß in Zukunft die Drucklegung derartiger Berichte angeordnet werde.

Ferner hat der Herr Berichterstatter eine Warnung in das Land hinausgeschickt, auf welche auch der Herr Minister soeben Bezug genommen hat. Diese Warnung hat ja viel Beachtenswertes enthalten. Allein die Sache könnte, wenn sie draußen in der Weise aufgefaßt würde, wie sie der Herr Berichterstatter aufgefaßt haben will, doch auch ihre üblen Folgen haben. Ich mache zunächst darauf aufmerksam, daß die Interessenten neuer Bahnlösungen, um eine einigermaßen wirksame Petition an das Hohe Haus und an die Großh. Regierung richten zu können, sich zu ihrer eigenen Orientierung, namentlich wenn es sich um schwierigere Bahnprojekte handelt, doch eines technischen Beraters bedienen müssen. Es ist nicht möglich, daß man z. B. bei einer Linie im Schwarzwald einfach sagt: Wir wünschen eine Bahn von da nach dort, z. B. von St. Blasien nach Waldshut. Da könnte ja hier im Hohen Hause und auch wohl von der Großh. Regierung zunächst nur die Antwort erteilt werden: „Sagt uns, auf welchem Wege soll die Bahn geführt werden? Welche Interessen kommen dabei in Betracht? Welche Punkte sollen berührt werden? usw. usw. Dann erst können wir uns mit der Sache befassen“. Ich halte es also auch für die Zukunft für ausgeschlossen, daß derartige Petitionen ohne jede Unterlage an die Kammern und an die Großh. Regierung gerichtet werden könnten. Andererseits halte ich es mit meinem Freunde Duffner gleichfalls für zu weitgehend, daß man seither von Seiten der Großh. Regierung von den Petenten einen ausgearbeiteten Plan verlangt hat. Das scheint mir unnötig, und daher kommen die großen Kosten, die sich die Gemeinden aufladen. Es würde durchaus genügen, durch einen Sachverständigen das Projekt generell behandeln zu lassen, und dieses generelle Projekt könnte für die Verhandlungen hier und ebenso auch für die Beurteilung seitens der Großh. Regierung als Grundlage dienen.

Ich kann auch weiter nicht zustimmen, wenn der Herr Berichterstatter die Arbeiten der Privatingenieure, die für viele Projekte gearbeitet haben, welche in den letzten Jahren und namentlich auch während dieses Land-

tages zur Vorlage gekommen sind, so abfällig beurteilt hat. Unter diesen Arbeiten, das wird die Großh. Regierung mir gewiß zugeben, waren auch ganz tüchtige Leistungen; es waren manche sehr tüchtige Ingenieure mit solchen Projekten befaßt und sie haben den Gemeinden gute Dienste geleistet, auch manche Vorarbeiten geliefert, die die Großh. Regierung direkt benutzen konnte. Ich möchte also nicht, daß diese Warnung des Herrn Berichterstatters gewissermaßen eine Abschreckung der Gemeinden in dem Sinne bewirkt, daß nun die Privatingenieure, die sich bisher vielfach mit diesen Arbeiten befaßt haben, in Zukunft einfach vor die Türe gewiesen werden. Es wäre das nicht gerecht, es wäre das auch nicht zum Vorteil des Landes und auch nicht zum Vorteil der Eisenbahnverwaltung. Denn das technische Personal der Eisenbahnverwaltung ist auch heute nicht zahlreich genug, um alle Projekte zu bearbeiten. Wir haben das im Laufe der Verhandlungen wiederholt bemerken müssen, und viele Ingenieure der Eisenbahnverwaltung wissen davon zu erzählen, wie sehr sie auch jetzt noch überlastet sind. Wir müssen daher dankbar sein, wenn Privatingenieure sich an den Vorarbeiten beteiligen. Aber das möchte auch ich verhärtet sehen, daß man den Gemeinden so große Kosten auflädt. Es könnte vielleicht ein einfaches Schema dafür aufgestellt werden, welche Anforderungen die Großh. Regierung an ein Projekt stellt, das ihr vorgelegt werden soll, es sollte lediglich eine generelle Behandlung in einfacher Form verlangt werden.

Bei der heutigen Verhandlung muß ich an die Debatte erinnern, die über die Frage geführt worden ist, ob in Zukunft nur noch normalspurige oder auch schmalspurige Bahnen gebaut werden sollen, ob in Zukunft das sogenannte gemischte System noch weiter beibehalten werden soll oder nicht. Wenn ich die damalige Äußerung der Großh. Regierung recht verstanden habe, so ist sie nicht der Ansicht, daß von nun an das gemischte Bahnsystem vollständig beseitigt sein soll. Wenn das der Sinn ihrer Erklärung war, so könnte ich das nur begrüßen. Ich war immer der Ansicht, daß man, wo immer es möglich ist, und wo immer bedeutende Interessen es verlangen, eine normalspurige Bahn herstellen soll. Aber wo die Kosten so erheblich werden, daß an dem Kostenpunkt die Ausführung einer Bahnverbindung überhaupt scheitern müßte — wenn man nach den Normen der Normalspur baut —, da hielte ich es für unklug, dann ganz auf eine Bahn zu verzichten. In sehr vielen Fällen kann eine schmalspurige Bahn einer Landesgegend die besten Dienste leisten. Sehen wir auf die Schweiz hin, das Musterland in dieser Beziehung. Die Schweiz baut ihre normalspurigen Hauptbahnen da, wo sie an andere internationale Bahnen anschließen. Aber da, wo es sich nur darum handelt, eine sonst sehr schwer erreichbare Gegend zugänglich zu machen, da scheuen sich die Schweizer nicht, auch andere Systeme der verschiedensten Art anzuwenden. Diesem Beispiel sollten wir folgen. Dann wäre es beispielsweise wohl auch möglich, für eine Erschließung des Hohenwaldes die Mittel aufzubringen. Man muß nicht immer von einer Schmalspurbahn von vornherein so abfällig urteilen, wie es jetzt zu geschehen pflegt. Sie kann, wenn sie richtig gebaut ist, sehr wohl ihren Zweck erfüllen.

Und da ich gerade vom Hohenwald spreche, so möchte ich den Kollegen Birkenmayer in seinem Interesse und im Interesse seines Bezirks bitten, doch nicht so abfällig über die Techniker zu sprechen (Abg. Birkenmayer: Ich bin es nicht allein, es sind noch Hunderte und Tausende im Lande!), zumal der Vorwurf, den er den Technikern wiederholt gemacht hat, ganz ungerecht ist. Wenn er die großen Kosten der Bahnhöfe den Technikern allein

zuschiebt, so ist er falsch orientiert. Im Gegenteil, wenn die Techniker den Einfluß hätten, den der Kollege Birkenmayer ihnen irrtümlich zuschreibt, so würden die Projekte oft billiger ausfallen. (Abg. Birkenmayer: Wir haben heute Vormittag das Gegenteil gehört.) Aber es ist ihnen meistens ein bestimmtes Programm vorgeschrieben, nach dem das Projekt zu bearbeiten ist, und bei Aufstellung des Programms werden die Techniker oft nicht genügend gehört. Was die großen Bahnhöfe betrifft, so muß ich auch sagen, daß man da und dort hätte sparen können. Ich halte es z. B. nicht für notwendig, der Herr Minister hat das auch schon ausgesprochen, daß man luxuriöse Aufnahmegebäude herstellt. Nach meiner Meinung könnte man beim Karlsruher Bahnhof an dem Aufnahmegebäude etwa sparen; ebenso wird es sein in Basel, in Heidelberg usw. Wenn man diese Bauten ohne nötige Zutaten so ausführen würde, wie das Bedürfnis des Verkehrs es verlangt, natürlich in einer anständigen und gefälligen Weise, dann könnte man allerdings ziemlich erhebliche Summen sparen.

In dem Wettstreit über die Wahl der Linie, die zur Erschließung des südlichen Schwarzwaldes zunächst den Sieg davon tragen soll, bin ich in der angenehmen Lage, beim jetzigen Stand der Sache alle Interessenten unterstützen zu können (Abg. Birkenmayer: Bravo!). Denn nach meiner Auffassung handelt es sich jetzt zunächst nur um die technischen Untersuchungen. Freilich habe ich aus den Ausführungen des Herrn Ministers entnommen, daß er weiter geht, daß er die Vorarbeiten für die Strecke Titisee—St. Blasien schon als Einleitung der Erbauung dieser Bahn betrachtet. Ich war vorher der Meinung, die 20 000 M. seien bestimmt, um dieses Projekt im einzelnen zu bearbeiten und es dem nächsten Landtag vorzulegen. Ich hatte nicht angenommen, daß durch die Bewilligung der 20 000 M. ausgesprochen werden soll, die Linie Titisee—St. Blasien wird gebaut und wird zuerst gebaut. Man kann doch, wenn man die Erschließung des ganzen südlichen und mittleren Schwarzwaldes von einem weiteren Gesichtspunkt betrachtet, doch auch sehr wohl zu der Meinung kommen, daß es nötig wäre, sich zunächst auch noch mit den Projekten zu befassen, die demnächst noch zur Behandlung kommen sollen, den Projekten, die sich mit einer direkten Verbindung zwischen Freiburg und St. Blasien beschäftigen (Abg. Birkenmayer: Hört! hört!). (Ich werde mir erlauben, darüber bei der Behandlung der auf der Tagesordnung stehenden Petition einige Worte zu sagen.) Ebenso kann man auch darüber im Zweifel und anderer Ansicht sein, ob es richtig ist, zunächst die Bahn von Titisee nach St. Blasien zu bauen, oder ob man nicht zuerst die Linie von Waldshut nach St. Blasien bauen soll. Nach meiner Meinung wäre die letztere zuerst in Angriff zu nehmen, weil die Vorstudien und Projektbearbeitung für diese Linie schneller fertig werden können, als für die Fortsetzung nach Norden (Sehr richtig!). Wenn nämlich überhaupt die Möglichkeit gegeben wird und die technischen Untersuchungen es bestätigen, daß eine Linie von der Station Freiburg der Hauptbahn aus direkt über den südlichen Schwarzwald in die Schweiz gebaut werden kann, dann würde es meines Erachtens zweifelhaft werden, ob man für die Verbindung von Freiburg und St. Blasien an der Fortsetzung der Hüllentalbahn in der Linie Titisee—St. Blasien festhalten würde, ob man nicht vielmehr den Weg wählen müßte, von Freiburg über Todtnau nach St. Blasien zu bauen, wobei ich aber nicht sagen will, daß Todtnau unmittelbar berührt werden könnte.

Ich weiß noch nicht, welches die beste Lösung der Gesamtfrage wäre, und deshalb habe ich angenommen,

daß auch die 20 000 Mark unverbindlich bezüglich der endgültigen Linie für Vorarbeiten überhaupt bewilligt sind; es sollten nach meiner Meinung alle in Betracht kommenden Linien in nähere Untersuchung genommen werden, denn lediglich auf eine Untersuchung nach der topographischen Karte hin, das wird wohl von der Großh. Regierung zugegeben werden, kann ein sicheres Urteil nicht gewonnen werden darüber, welche Linie nach allen Richtungen hin den Vorzug verdient. Soweit es sich um die Verbindung St. Blasien—Waldshut handelt, möchte ich auf den ersten Blick auch die Linie unterstützen, welche von dem Herrn Kollegen Blümmel vorhin befürwortet ist. Namentlich scheint es mir richtig, daß man wenigstens bis Immeneich im Albtal bleibt. Die Gründe sind von dem Herrn Kollegen Blümmel ausführlich dargelegt worden, und ich stimme ihnen vollständig bei.

Noch etwas anderes möchte ich streifen. Der Herr Berichterstatter hat über die Kosten der vielen Bahnprojekte eine kühne Berechnung aufgestellt, er hat 700 Kilometer Bahnen zuammengerechnet und für deren Bau über 200 Millionen herausgerechnet unter Zugrundelegung eines Einheitsfußes von 300 000 Mark für das Kilometer. Das ist aber doch eine so überschlägliche Berechnung, eine so allgemeine Schätzung, daß man, glaube ich, eine solche allzu unsichere Zahl nicht hätte in die Öffentlichkeit geben sollen. Bei diesen 700 Kilometern sind doch nicht nur Gebirgsbahnen sondern auch Flachlandbahnen, und da scheint mir ein Durchschnittskilometersatz von 300 000 Mark doch zu hoch zu sein. Wenn der Herr Minister von einem 100jährigen Eisenbahnbauplan gesprochen hat, um auf die Ausichtslosigkeit der meisten Petitionen hinzuweisen, so kann das doch nicht von der Prüfung der Projekte abhalten. Ich halte es für ganz berechtigt, daß in jedem Landtag die Bedürfnisse besprochen werden, die nach Auffassung der Bevölkerung einer Landesgegend bei derselben hervortreten, und man kann es den Leuten nicht verübeln, wenn sie ohne Rücksicht auf die großen Ziffern doch wieder kommen und für sich das zu erreichen suchen, was ihnen notwendig erscheint. Ich halte es deshalb auch für durchaus gerechtfertigt, wenn die Herren Kollegen dann diese Wünsche verteidigen, und ich würde es beklagen, wenn die Großh. Regierung sich auf den Standpunkt stellen wollte, daß nur die Linien, die ihr jetzt als ausführbar erscheinen, näher untersucht werden, die andern aber abseits liegen bleiben.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Freiherr von Marschall: Die Ausführungen des verehrten Herrn Vorredners nötigen mich zu einigen kurzen Erwiderungen.

Der Gesetzentwurf über die Vervollständigung unseres Eisenbahnnetzes steht ja heute noch nicht zur Diskussion, ich kann aber doch schon bestimmt erklären, daß die Großh. Regierung, wenn sie Ihnen vorschlug, eine solche Summe zu bewilligen für Vorarbeiten zum Bau einer Bahn von Titisee nach St. Blasien, dann auch von der Ansicht ausgegangen ist, daß zunächst die Verbindung von St. Blasien mit dem mittleren und dem nördlichen Teil des Landes erstellt werden muß, und daß die Erbauung einer Bahn von St. Blasien nach dem Rheintal erst später in Frage kommen kann. Die Großh. Regierung ist zu dieser Entscheidung gelangt, weil sie der Ansicht ist, daß die Interessen von St. Blasien in erster Reihe nach Freiburg und nach dem mittleren Teil des Landes, auch nach der Residenz gravitieren, und daß erst in zweiter Linie eine bessere Verbindung nach dem Rhein und damit auch nach der Schweiz in Frage kommt.

Die andere Bemerkung, die der Herr Abg. Hergt zum Schluß gemacht hat, kann ich in gewisser Beziehung unterschreiben. Ich halte es für gut, wenn die verschiedenen Abgeordneten frei und offen in jeder Landtagsession wieder die Wünsche ihrer Bezirke zur Geltung bringen und die Großh. Regierung darüber nicht im Unklaren lassen. Das folgt schon aus dem Standpunkt, den ich vorhin geltend gemacht habe, daß es für ein gutes Verhältnis zwischen der Regierung und der Volksvertretung durchaus notwendig ist, daß die einzelnen Volksvertreter frei und offen ihre Wünsche und die Wünsche ihrer Bezirke zur Kenntnis der Großh. Regierung bringen. Darum möchte ich auch jetzt wieder gebeten haben.

Die Beratung wird geschlossen.

Das Schlußwort erhält der Berichterstatter

Abg. Wittmann (natl.): Ich will mich sehr kurz fassen.

Zunächst möchte ich dem geehrten Herrn Abg. Hergt entgegenhalten, daß ich meine Warnung an die Bevölkerung, nicht so leicht hin mit teurem Gelde eigene Bahnprojekte ausarbeiten zu lassen, nicht in meinem Namen erhoben habe, sondern im Namen der Kommission (Sehr richtig!). Was der Herr Abg. Hergt darüber ausgeführt hat, erscheint ja auch mir, als aus dem Munde eines Sachverständigen kommend, beachtenswert, ich möchte aber doch darauf hinweisen, daß ich bereits an einzelnen Beispielen in meiner Berichterstattung gezeigt habe, wie in der Tat für absolut unausführbare Projekte sehr viel Geld seitens der betreffenden Gemeinden hat bezahlt werden müssen, und Sie werden im Verlauf unserer Beratungen über die Eisenbahnpetitionen noch auf mehrere solcher Fälle stoßen. Ich will heute nur ein Projekt nennen. Es handelt sich da um zwei kleine badische Gemeinden, die eine Bahn wollen von Eppingen durch das Hessische und Württembergische nach Wimpfen bezw. Jagstfeld; diese mußten 4000 M. bezahlen für ein Projekt, das vollständig aussichtslos ist. Sodann möchte ich weiter darauf aufmerksam machen, daß diese Projektbearbeitung seitens der Privatingenieure s. Zt. sehr am Platze war, als man noch Privatbahnen baute, als man noch an die Regierung herantrat, pro Kilometer einen Zuschuß zu der ganzen Bau Summe zu zahlen. Da hatte die Regierung vollständig recht, wenn sie sagte: Wenn Ihr von uns so und soviel Geld wollt, dann schafft uns auch die nötigen Unterlagen! Nun kam aber das Haus, ich glaube einstimmig, zu dem Ergebnis, daß der Bau von Privatbahnen im großen und ganzen für die Zukunft ausgeschlossen werden sollte. Es wird daher wohl künftig für die betreffenden Interessenten zweckmäßiger sein, wenn die Regierung die betreffenden Pläne ausarbeitet, als wenn das Privatingenieur tun.

Der Herr Abg. Hergt befindet sich auch in einem sehr grobem Irrtum, wenn er angenommen hat, daß die bewilligten 20 000 M. für eine Bahn Titisee-St. Blasien mit Variante auch die anderen Fortsetzungen von St. Blasien zum Rheintal in sich schließen. Herr Hergt ist doch Mitglied der Budgetkommission, dort ist die Sache sehr eingehend behandelt worden, und vor 14 Tagen sind auch hier im Plenum darüber sehr große Reden gehalten worden, auch der Herr Minister hat sich darüber ausgelassen. Wenn also von diesen 20 000 M. noch etwas übrig sein sollte, dann soll es eben nach Ansicht der Kommission zunächst ausschließlich für die nähere Untersuchung der Linie St. Blasien-Albtal-Rheintal verwendet werden, weil, wie der gedruckte Bericht

betont, und wie ich auch mündlich ausgeführt habe, nach Ansicht der Kommission und nach Ansicht der Regierung — denn das geht aus ihrer Denkschrift hervor — zunächst diese Linie zu bevorzugen ist. Wenn Sie verfahren wollen nach der Meinung des Herrn Abg. Hergt, so gefährden Sie gerade eine recht baldige Verbindung von St. Blasien mit dem oberen Rheintal, weil dann die Regierung vielmehr Vorarbeiten zu machen hat, was viel länger dauert, und weil sie viel schwereren Herzens an die ganze Angelegenheit herantritt.

Sobiel bezüglich der Ausführungen des Herrn Abg. Hergt.

Der Herr Abg. Wittmann hat gemeint, die Eisenbahnkommission hätte mit ihrem Antrag daneben gehauen. Nun, das ist eine persönliche Ansicht des Herrn Kollegen Wittmann. Ich bin überzeugt, der Herr Kollege Blämmel wird die persönliche Meinung haben, daß die Kommission in die richtige Kerbe gehauen hat (Abg. Blämmel: Sehr richtig! Heiterkeit). Dann hat der Herr Abg. Wittmann der Gr. Regierung den schweren Vorwurf gemacht, daß sie in schleuderhafter Weise mit Staatsgeldern verfähre. Ich könnte ja eine Antwort darauf der Gr. Regierung überlassen. Der Herr Eisenbahnminister hat es aber nicht für notwendig befunden. Ich möchte aber doch fragen: Hat denn der Herr Kollege Wittmann nicht bedacht, daß er mit diesem Ausdruck einen schweren Vorwurf auch gegen die ganze Zweite Kammer erhebt, die diese Mittel, die er als schleuderhaft hinausgegeben bezeichnet hat, bewilligte, wobei auch er selber zustimmte? (Sehr richtig! Abg. Wittmann: Nein, ich habe dagegen gestimmt!)

Noch eine Bemerkung bezüglich der Ausführungen des Herrn Abg. Ries. Herr Ries hat mich entweder nicht ganz richtig verstanden, oder aber ich habe mich nicht klar genug ausgedrückt. Er hat behauptet, er könne dem Berichterstatter nicht beistimmen, wenn er sage, daß die Schlüchttallinie zu nahe an die Wutachlinie, an die strategische Bahn herankomme. In diesem Sinne habe ich das aber nicht gemeint. Ich habe vorhin schon ausgeführt, daß die Albtallinie mitten durch das Zentrum einer großen eisenbahnlosen Gegend hindurchfährt, und daß man daher diese Linie doch eher bauen sollte als eine Linie draußen an der Peripherie dieser eisenbahnlosen Gegend, und insofern liegt die Schlüchttallinie allerdings nahe bei der Wutachbahnlinie.

Mit unserem Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung über die beiden anderen Linien, das Schlüchttal- und das Hohenwaldprojekt, sollte selbstverständlich nicht gemeint sein, daß nun für alle Zeiten diese Projekte die Aussicht verloren hätten. Es sollte nur entsprechend meinen Ausführungen bei Beginn meines mündlichen Berichtes darauf hingewiesen werden, daß diese beiden Linien, wenn die andere gebaut wird, noch eine Zeit lang warten müssen. Ausgeschlossen ist ja gar nichts, und wir wissen heute noch nicht, wie z. B. die Anwendung der elektrischen Kraft in Zukunft die Dinge umgestalten wird.

Ich will damit schließen, daß ich sage: Die allerletzten Ausführungen des Herrn Ministers haben uns einen erfreulichen Ausblick dahin eröffnet, daß die Großh. Regierung bezüglich des Antrags der Eisenbahnkommission doch noch mit sich reden läßt, und daß sie, wenn auch jetzt noch nicht, dem Wunsche der Kommission und vielleicht des größten Teils des Hohen Hauses doch nach einiger Zeit näher treten wird. Ich empfehle also nochmals, den Antrag der Kommission, so wie er formuliert worden ist, anzunehmen.

Zu persönlichen Bemerkungen erhalten das Wort

Abg. **Wittmann-Donaueshingen** (Zentr.): Der Herr Vorsitzende der Kommission für Eisenbahnen und Berichterstatter in dieser Sache hat sich in scharfer Weise gegen mich gewendet, daß ich im Laufe meiner Ausführungen den Vorwurf der „schleuderhaften Vergeudung von Staatsgeldern“ gebraucht habe und daß ich damit diesem hohen Hause und auch mir selbst einen schweren Vorwurf gemacht habe. Ich möchte darauf erwidern, daß von sachverständiger Seite in diesem Hause, von sachverständiger Seite außerhalb dieses Hauses und von Kreisen, die auch ein Urteil abgeben können, un widersprochen behauptet worden ist, daß bei den großen Bahnhofumbauten im Lande sehr viel hätte gespart werden können. Ich persönlich habe gegen einzelne dieser Bahnhöfe gestimmt und in meinen Kreisen meine ablehnende Haltung dokumentiert. Es kann also der Vorwurf gegen mich wohl nicht aufrecht erhalten werden, und ich denke, als Abgeordneter habe ich das Recht, offen und ehrlich meine Ansicht zu sagen, und diese Ansicht war eben die, daß ich mit einer drastischen Wendung das gesagt habe, was ich sagen wollte, daß man nämlich sehr viele Millionen hätte sparen können, wenn man gewollt hätte und daß man mit diesen Ersparnissen Bahnwünschen im Lande hätte Abhilfe schaffen können. Ich habe an meinen Worten nichts zurückzunehmen.

Abg. **Wittum** (natl.): Der Herr Abg. Wittmann macht mir den Vorwurf, als hätte ich ihm in scharfer Weise entgegnet. Ich für meine Person war der Meinung und hatte die Empfindung, daß ich im Gegenteil sehr milde gesprochen habe. Jedenfalls war das meine Absicht. Aber es ist fraglos notwendig gewesen, schon mit Rücksicht auf die Bevölkerung draußen, daß, wenn Ausdrücke fallen wie: „schleuderhaft“ — das ist ein sehr schlimmer Ausdruck —, seitens des Berichterstatters im Interesse der Verantwortung der Kommission und des hohen Hauses widersprochen werden muß. Wenn der Herr Abg. Wittmann die Sache nun so deutet, wie er es eben getan hat, dann läßt sich nichts dagegen sagen. Aber Ausdrücke wie „schleuderhaft“ sollten bei solchen wichtigen Verhandlungen nicht ausgesprochen werden.

Hierauf wird über den Kommissionsantrag abgestimmt.

Ziffer I und Ziffer II desselben werden mit allen gegen 2 Stimmen, Ziffer III mit allen gegen 15 Stimmen angenommen.

Ueber die Bitte sämtlicher Gemeinden zwischen Freiburg und St. Blasien um Erbauung einer Eisenbahn St. Blasien—Lodtnau—Freiburg (Ziffer 2 der Tagesordnung) erstattet Bericht für den verhinderten Berichterstatter Abg. **Frühau** der Vorsitzende der Kommission für Eisenbahnen und Straßen Abg. **Wittum** (natl.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Die Petition glaubt, es wäre den Interessen nahezu des ganzen südlichen Schwarzwaldes am besten entsprechen, wenn eine Bahn (Waldshut)—St. Blasien über Bernau (mit Zweiglinie von Lodtnau), Lodtnau, Obermünstertal und Hegental nach Freiburg erstellt werde. Die Gesamtlänge der Bahn Freiburg—St. Blasien betrage 50,8 km. Der Verkehr dieser ganzen Gegend ginge direkt nach Freiburg, nicht auf dem Umweg über die Höllentalbahn. Insbesondere vom oberen Wiesental aus sei man jetzt zu einem Umweg von 112 km über Basel verurteilt, anstatt

mit 25 km direkt nach Freiburg kommen zu können; der Verkehr werde hierdurch ins Ausland gelenkt. Durch die erstrebte Linie werde eine Entlastung der Bahn Waldshut—Basel, der Wiesentalbahn und der Höllentalbahn eintreten. Der Verkehr auf der Bahn werde im Hinblick auf die vorhandene Land- und Forstwirtschaft, Industrie und den Fremdenverkehr jedenfalls ein großer. Das Projekt wird in technischer Beziehung und in bezug auf die Kosten eingehend erläutert.

Die Großh. Regierung verhält sich dem Projekt gegenüber ablehnend. Sie macht dagegen geltend:

„Die Länge von 50,8 km vergrößert sich um 2 km, wenn, wie dies zu geschehen hat, bis zum Aufnahmsgebäude Freiburg gerechnet wird. Die Neigung 1:33,8 ist für einen einigermaßen bedeutenden Verkehr, insbesondere mit Holz und sonstigen Massenartikeln, durchaus verwerflich. Die Gesamtlänge der Tunnels beträgt über 16 km, worunter einer allein 6,5 km, ein anderer 4,5 km lang ist. Es sind Einschnitte von 30 m Tiefe und Dämme bis 44 m Höhe vorgesehen; dafür müßten weitere Tunnels und Talübergänge eingesetzt werden.“

Die Stationen liegen vielfach für die Ortschaften und den Holzverkehr sehr ungünstig. Um den Ort Lodtnau und dessen bestehenden Bahnhof zu erreichen, wird die Bahn in starkem Gefälle unter Anwendung eines großen Rehrunnels herabgeführt und muß für die Fortleitung nach St. Blasien auf eine lange Strecke denselben Weg wieder hinaufsteigen, ehe sie die neue Richtung einschlagen kann.

Die Baukosten sind statt auf 14,5 Millionen mindestens auf 33 bis 35 Millionen Mark zu schätzen, da die Tunnels und Talübergänge allein etwa 25 Millionen Mark kosten werden. Der Bahnlänge von 52,8 km steht gegenüber die Länge Freiburg—Titisee—Schlussee—St. Blasien mit 59,2 km, bzw. Freiburg—Titisee—Menzenschwand—St. Blasien mit 54,8 km. Die durch die vorgeschlagene Bahn gegenüber der in Aussicht genommenen Verbindung über Titisee eintretende Wegabkürzung mit St. Blasien ist daher verhältnismäßig sehr gering.

Die Projektunterlagen sind sehr mangelhaft; ein Kostenüberschlag und eine Ertragsberechnung fehlen ganz. Die in der Eingabe enthaltenen Verkehrszahlen sind unglaublich hoch und, wie es scheint, ganz willkürlich gegriffen.

Bei der geringen Dichtigkeit der Bevölkerung des von der Bahn durchzogenen Gebiets ist es als ausgeschlossen zu betrachten, daß auch nur ein namhafter Teil der Betriebskosten durch die Verkehrseinnahmen gedeckt wird. Die Bauwürdigkeit der fraglichen Bahn erscheint hiernach, zumal im Hinblick auf die ganz unverhältnismäßig hohen Anlagekosten, als ausgeschlossen.“

Angeichts dieser Erklärungen der Großh. Regierung ist die Kommission einstimmig zur Ueberzeugung gelangt, daß dem fraglichen Projekt zur Zeit nicht näher getreten werden könne.

Es wird deshalb beantragt, über die Petition zur Tagesordnung überzugehen.

Der Präsident verliest hierauf folgenden Antrag der Abgg. **Kopf**, **Schüller**, **Hergt**, **Dr. Schofer**, **Wittmann**, **Ries**, **Kräuter**, **Schmidt-Vretten**:

„Die Unterzeichneten beantragen:

Die Zweite Kammer wolle beschließen, die Petition der sämtlichen Gemeinden zwischen Freiburg und St. Blasien um Erbauung einer Eisenbahn von Freiburg durch das Hegental und Münstertal

nach Todtnau und St. Blasien der Großh. Regierung in dem Sinne zur Kenntnisnahme zu überweisen, daß die Frage einer direkten Verbindung des Wiesentals mit Freiburg einer genaueren Prüfung unterzogen und dem nächsten Landtag über das Ergebnis der Untersuchung Mitteilung gemacht werden möge."

Weiter erhalten das Wort

Abg. Kopf (Zentr.), zugleich zur Begründung vorstehenden Antrages: Ich bedauere außerordentlich, daß die Kommission bei ihrer Beurteilung dieser Petition zu dem Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung gekommen ist. Ich kann mir diesen Beschluß nur dadurch erklären, daß die Kommission einmal von der Anschauung ausgegangen ist, der Anschluß von St. Blasien an unser Eisenbahnnetz könne zweckmäßigerweise nur von Titisee aus erfolgen, und daß sie weiterhin der Meinung war, es sei dieser Anschluß gewissermaßen nun endgültig entschieden. Vielleicht hat sich die Kommission auch der Meinung der Großh. Regierung angeschlossen, die sich mit Rücksicht auf die hohen Kosten dem in der Petition vertretenen Projekt gegenüber absolut ablehnend verhalten hat. Nun bin ich aber der Meinung — und die Ausführungen, die mein Freund Hergt vorhin gemacht hat, haben mich in dieser meiner Meinung noch mehr befestigt —, daß hier, wo es sich um eine so außerordentlich wichtige Frage handelt, um die Frage der Erschließung des südlichen Schwarzwaldes durch Eisenbahnen, nicht jetzt schon, bevor nähere Vorarbeiten gemacht sind, eine einzelne Linie herausgegriffen werden kann, sondern daß es absolut notwendig ist, daß alle in Betracht kommenden und von den Interessenten vorgeschlagenen Linien einer Prüfung und Untersuchung unterzogen werden. Es ist nicht gerecht, daß man über eine Petition, die auf einem wohlüberlegenen und bis ins Detail ausgearbeiteten Plan aufgebaut ist, ohne weiteres zur Tagesordnung übergeht, ohne eine nähere Durchprüfung dieses Projektes vorgenommen zu haben. Ich habe auch seinerzeit, als wir die Position von 20 000 M. für die Prüfung des Bahnprojektes Titisee—St. Blasien bewilligt haben, ausdrücklich erklärt, daß ich nur mit Vorbehalt damit einverstanden sei, und daß ich mir erlauben würde, bei Beratung dieser Petition mit einem Antrag auf Prüfung der in dieser Petition gewünschten Linie an das Hohe Haus heranzutreten.

Was nun die Erschließung des südlichen Schwarzwaldes durch eine Eisenbahn betrifft, so stehe ich persönlich auf dem Standpunkt — und es hat mich gefreut, daß der Herr Kollege Hergt sich in ähnlichem Sinne geäußert hat —, daß (wenn ich auch noch keineswegs ein abschließendes Urteil geben will) diese Erschließung höchst wahrscheinlich und voraussichtlich am zweckmäßigsten direkt von Freiburg aus erfolgen wird. Es ist das ganz natürlich, da der ganze südliche Schwarzwald nach Freiburg gravitiert. Alle die Orte, die in Betracht kommen, St. Blasien, Todtnau und auch alle die kleineren Orte, die im südlichen Schwarzwald der Erschließung an die Bahn harren, haben ein Interesse daran, auf dem kürzesten Wege mit der Hauptstadt des Schwarzwaldes und des Breisgaaes, mit Freiburg, in Verbindung zu kommen. Und dieser kürzeste Weg ist natürlich nicht der über Titisee, denn dieser wird immer ein Umweg bleiben.

Natürlich gönne ich auch den Gemeinden, die an der Route Titisee—St. Blasien liegen, eine Eisenbahn. Aber sie werden es uns nicht verübeln können, wenn wir von der Großh. Regierung verlangen und erwarten, daß sie, bevor sie sich für eine bestimmte Linie entscheidet, alle möglichen Projekte einer gewissenhaften genauen Prüfung

unterzieht, und daß wir eben schließlich die ganze Frage von einem, ich möchte sagen, größeren Gesichtspunkte aus erfassen.

Nun kommt diese Petition und verlangt, es möge die Linienführung von St. Blasien entweder über Bernau oder über Menzenschwand, Brandenburg, Fahl, nach Todtnau und von da durch das Münster- und Hegental nach Freiburg gewählt werden. Es ist aber nicht zu verkennen, daß Todtnau ebensowohl auch durch einen Anschluß nach Oberried und Kirchzarten mit Freiburg verbunden werden könnte. Es wären auch noch andere Anschlüsse denkbar, so z. B. von Todtnau nach dem Bohrer- und Glinterstal oder nach St. Ulrich und von da durch das Hegental usw., es sind da verschiedene Varianten möglich. Aber so viel ist sicher, daß alle diese Verbindungen von St. Blasien mit Freiburg über Todtnau eben doch erheblich kürzer sind, als es eine Verbindung über Titisee wäre. Die Linie Titisee—St. Blasien über Seebruck wäre nach der Berechnung, die uns von der Großh. Regierung vorhin vorgetragen worden ist, rund 8 Kilometer länger. Die hier zur Beratung stehende Linie hätte aber vor allem den großen Vorzug, daß sie ein ganz großes Gebiet, eine sehr große Anzahl von Gemeinden, dem Bahnverkehr erschließen würde. Ich nenne da zunächst die Gemeinden Menzenschwand, Brandenburg und Fahl oder statt der zwei letztgenannten die ausgedehnte, industriereiche Gemeinde Bernau. Dann hätte die Bahnverbindung aber namentlich den großen Vorteil — die Bedeutung dieser Sache wird in der Äußerung der Großh. Regierung nicht einmal gestreift, viel weniger einer Würdigung unterzogen —, daß das hintere Wiesental in direkte Verbindung mit Freiburg käme. Jetzt haben wir bekanntlich den großen Mißstand, daß der ganze Verkehr dieses industriereichsten Gebietes im ganzen Lande nach Basel gravitiert. In Basel haben die Geschäftsleute ihre Banken; dort holen sie ihr Geld, und dort haben sie auch ihre sonstigen Verbindungen. Es sind teilweise auch, namentlich im unteren Wiesental, Basler Firmen, die das Geschäft innehaben. Der ganze Verkehr geht, wie gesagt, Basel zu, während er naturgemäß nach dem Norden gehen müßte. Es ist gerade für die Gemeinden des hinteren Wiesentals ein kolossaler Umweg, den sie über Basel nach Freiburg machen müssen. Es wird in der Petition ja darauf hingewiesen, daß speziell die Leute von Todtnau einen Umweg von 112 km über Basel machen müssen, während, wenn sie eine direkte Verbindung mit Freiburg hätten, diese bloß 25 km lang wäre. Das sind doch ganz bedeutende Unterschiede.

Nun ist es klar: Wenn wir eine Verbindung hätten, die direkt von Freiburg nach Todtnau und von Todtnau nach St. Blasien ginge, sei es nun, daß Todtnau direkt oder in einiger Entfernung berührt würde, wie der Herr Kollege Hergt angedeutet hat, und wenn von St. Blasien dann i. Zt. die Fortsetzung nach Waldshut erfolgen würde, so wäre das die direkteste und nächste Verbindung mit Zürich; es wäre wirklich eine internationale Linie, und die Lösung, die man auf diese Weise finden würde, durch die, namentlich wenn man z. B. die Bahn durch das Hegental führen würde, 10 bis 15 Gemeinden angeschlossen würden, die bis jetzt die Wohlthat einer Bahnverbindung noch nicht haben, hätte jedenfalls einen großzügigen Charakter; das kann niemand bestreiten. Ich bin fest überzeugt, daß, wenn die Stadt St. Blasien eine solche Lösung erlangen würde — es hat sich ja auch dort ein Komitee gebildet, das dieses Projekt betrieben hat —, es ihr am liebsten wäre, weil es für ihre Interessen das angenehmste und das förderlichste wäre. Wenn das Eisenbahnkomitee in St. Blasien in der letzten Zeit mehr auf die Linie

nach Titisee abgehoben hat, so hat es dies getan, weil es ihm nach der Stellungnahme der Großh. Regierung wahrscheinlich erschien, daß es damit rascher zum Ziele kommen würde als bei Verfolgung des andern, weitausschauenden, aber auch teureren Projektes.

Die Verbindung des Wiesentals mit Freiburg hätte den großen Vorteil, daß sich da ein sehr respektabler, ich glaube sogar, ein sehr großer Durchgangsverkehr entwickeln würde. Es ist selbstverständlich, daß ein großer Teil des Verkehrs des Wiesentals, wahrscheinlich weitaus der größte Teil, seinen Weg nicht mehr über Basel nehmen, sondern daß er direkt gegen Freiburg zufließen würde, weil das eben viel näher wäre und billiger kommen würde. Natürlich wäre das in noch höherem Maße mit St. Blasien der Fall, dessen gewaltige Holzvorräte auf diese Weise auf dem kürzesten Wege der Rheinebene zugeführt werden könnten. Es würde eine solche Linie aber auch namentlich dem Touristenverkehr ganz neue Wege weisen. Wie man sich seinerzeit bezüglich des Personenverkehrs auf der Höllentalbahn bei der Großh. Regierung einer großen Täuschung hingegeben hat, wie man damals die Verkehrsverhältnisse in unserm Oberland bedeutend unterschätzt hat, so wird es auch in diesem Falle gehen. Es wird sich auch hier zeigen, daß der Personenverkehr sich ver Hundertfachen wird gegenüber dem, was sich jetzt in diesen Gegenden abspielt und durch den über den Schanzenland eingerichteten Automobilverkehr eine gewisse, aber natürlich unzulängliche Förderung erfährt. Ich erinnere da vor allem an den Velchen. Wenn man mit der Bahn durch das Münsfertal gehen würde, so würde der Velchen direkt an den Bahnverkehr kommen, und es würde sich da zweifellos ein Verkehr ähnlich dem des Feldbergs entwickeln. Es ist mir auch gesagt worden, wenigstens habe ich es in der Petition gelesen — es ist das von dem Techniker, der sie verfaßt hat, ausgeführt worden —, daß auch in technischer Hinsicht bei den Schneeverhältnissen im Winter sich die tiefeingeschnittenen Täler wie das hintere Albtal, dann das Wiesental und das Münsfertal, sich viel besser eignen würden, daß man da viel weniger den Schwierigkeiten hoher Schneemassen ausgesetzt wäre, als dies bei den Routen, die seitens der Großh. Regierung in erster Linie ins Auge gefaßt sind, der Fall wäre.

Nun, wie dem auch sein mag, ich bin der Meinung, und die Mitunterzeichner des Antrags stehen auf dem gleichen Standpunkt: Wir binden uns keineswegs dahin, daß eine Verbindung von St. Blasien und dem oberen Wiesental mit Freiburg gerade über Ober- und Untermünsfertal, Stausen u. Serental gehen muß. Es ist uns erwünscht, wenn es geschieht. Wenn aber eine bessere, eine billigere, eine zweckmäßigere Linie gefunden wird, vielleicht die über Oberried und Kirchzarten, so haben die Antragsteller dagegen auch nichts zu erinnern. Was wir wollen, ist lediglich, und das ist der Zweck des Antrages, den wir gestellt haben, daß diese Frage einer direkten Verbindung St. Blasiens und des oberen Wiesentals mit Freiburg studiert und untersucht wird und daß uns auf dem nächsten Landtag darüber Mitteilung gemacht wird, welches Resultat sich dabei herausgestellt hat. Wir wollen uns in keiner Weise dahin festlegen, daß gerade die von den Petenten gewünschte Linie in allen ihren Teilen gebaut werden muß. Wir wollen nur, daß Erhebungen gemacht werden, ob die Linie an sich baubar ist, und wie hoch die Kosten sich belaufen werden.

Nun hat ja die Großh. Regierung an der Hand der Pläne des Ingenieur Reitmayer die Meinung ausgesprochen, daß die Bahn, sowie sie von den Petenten gewünscht wird, nicht, wie der Herr Ingenieur Reitmayer

berechnet hat, um 14,5 Millionen erstellt werden kann, sondern daß sie mindestens das Doppelte kostet. Die Gr. Regierung spricht sogar von 33—35 Millionen. Wir können das natürlich nicht nachprüfen. Aber der Unterschied ist so gewaltig, daß es uns doch scheinen will, daß vielleicht hier in dem Bestreben, sich eine große Ausgabe, ein großes Projekt vom Galse zu halten, die Ansätze etwas hoch eingestellt sind. Jedenfalls kann man ein abschließendes Urteil — das werden wohl auch die Techniker der Großh. Regierung zugeben — erst abgeben, wenn die Sache im Detail an Ort und Stelle untersucht ist. Nun meine ich, mit Rücksicht auf die großen Vorteile, die die Verbindung des Wiesentals mit Freiburg hätte — ich erinnere da auch namentlich daran, daß ja Schönan und Schopfheim jahrelang zu unserm Landgerichtsbezirk gehört haben; ihr ganzer Verkehr ist durch Jahrhunderte eigentlich zu uns gegangen, und erst in den letzten Jahrzehnten, seit die Wiesentalbahn erstellt ist, ist er uns entzogen und mehr nach Basel gelenkt worden — ich sage, im Hinblick auf diese großen Vorteile einer direkten Verbindung Freiburgs mit dem Wiesental und eines Anschlusses von Todtnau, speziell des hinteren Wiesentals, mit dem Albtal und mit St. Blasien, im Hinblick auf diese Vorteile, die der ganzen Gegend zugute kommen und nicht bloß zwei oder drei Gemeinden wie bei der anderen geplanten Route, scheint es mir nicht angängig, über diesen Vorschlag zur Tagesordnung überzugehen. Die Kosten der von uns gewünschten Untersuchung können nicht so bedeutend sein, daß diese uns abhalten dürften. Es ist bei der ganzen Sache namentlich ein Gesichtspunkt ins Auge zu fassen, der in den Ausführungen des Kommissionsberichts und auch in der Äußerung der Großh. Regierung keine Beachtung gefunden hat. Wenn wir einen Anschluß von St. Blasien nach Titisee suchen, so wird das zu einer derartigen Ueberlastung der ohnedies jetzt schon überlasteten Höllentalbahn führen, daß wir sofort dazu übergehen müssen, eine Umgebungsbahn der Höllentalbahn zu erstellen. Es ist uns von der Großh. Regierung in der Budgetkommission gesagt worden, daß die Generaldirektion schon jetzt nicht mehr in der Lage ist, den durchgehenden Güterverkehr über die Höllentalbahn zu leiten. Was nicht von den Stationen der Höllentalbahn selber kommt, wird, auch wenn es nach Freiburg geht, über Offenburg oder Basel geleitet. Die Höllentalbahn wird umgangen, weil sie unzulänglich ist, teils wegen ihrer Bauart, teils wegen der großen Zahl von Personenzügen. Wenn der gewaltige Holzverkehr von St. Blasien nach Titisee hinübergelenkt wird, ist es ganz klar, daß die jetzt schon nicht mehr ausreichende Höllentalbahn erst recht nicht mehr genügen wird, und man müßte dann viel rascher, als es andernfalls erforderlich wäre, dazu übergehen, eine Umgebungsbahn, sei es durchs Wagensteigtal, sei es über St. Peter und St. Märgen zu erbauen. Ich bin der Meinung, daß eine solche Umgebungsbahn auch wieder 10 Millionen kosten wird, vielleicht noch erheblich mehr. Rechnen wir das, was die Umgebungsbahn kostet, zu dem, was die Bahn von Titisee nach St. Blasien kostet, so wird eine Summe herauskommen, die nicht sehr viel verschieden ist von dem, was die direkte Verbindung Freiburgs mit dem hinteren Wiesental und St. Blasien kosten würde. Jedenfalls verlohnt und empfiehlt sich ein Studium dieser Frage. Die Petenten erklären übrigens am Schlusse ihrer Petition, und das möchte ich im Anschluß an das, was mein Freund Hergt ausgeführt hat, auch noch anführen, daß, wenn der Landtag und die Großh. Regierung sich etwa nicht von weiteren Gesichtspunkten leiten lassen wollen, wenn sie auf den Gesichtspunkt der Erstellung einer internationalen Route (direkte Linie Zürich—Freiburg) kein Ge-

nicht legen, sie sich auch mit einer Meterspur zufrieden geben; sie wären einverstanden, daß eine Schmalspurbahn ihnen die Verbindung mit Freiburg verschaffen würde. Ich weiß wohl, wenn man es irgend anders machen kann, sollte man nicht zur Schmalspurbahn übergehen. Aber etwas ist besser als gar nichts. Ich gebe dem Herrn Kollegen Sergt recht, wenn er sagt, daß auch Schmalspurbahnen, wenn sie richtig gebaut sind, für den Lokalverkehr außerordentlich gut wirken können. Ich möchte der Meinung Ausdruck geben, daß auch unter dem Gesichtspunkt der Erbauung einer Schmalspurbahn die Prüfung der Linie, die wir wünschen, durchaus notwendig ist. Wir werden dann auf dem nächsten Landtag viel besser in der Lage sein, die ganze große Frage der Erschließung des südlichen Schwarzwaldes durch Bahnen richtig zu beurteilen, wenn die Großh. Regierung gemäß unserem Antrag das Projekt, das der vorliegenden Petition zu Grunde liegt, aber auch die Varianten, die sich dazu denken lassen, kurz, wenn sie alle einschlägigen Fragen einer gründlichen Prüfung unterzogen hat und uns das Resultat ihrer Erhebungen mitteilt.

Ich empfehle Ihnen daher unseren Antrag. Ich denke, es wird dem Interesse des südlichen Schwarzwaldes am besten dienen, wenn wir diese Petition der Regierung in dem Sinne zur Kenntnisnahme überweisen, daß das von den Betreibern gewünschte Projekt, aber nicht nur dieses, sondern die ganze Frage der direkten Verbindung Freiburgs mit dem hiteren Wiesental und St. Blasien einem Studium unterzogen wird.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Freiherr von Marschall: In dem prachtvollen Tonwerk Richard Wagners „Die Meisterfänger von Nürnberg“ werden die verschiedenen Weisen verdeutlicht und die Namen erklärt, die den einzelnen Weisen in der Schule der Meisterfänger beigelegt werden. Bei der Menge der Eisenbahnen, die unser Land durchziehen und die ja auch wohl noch in den nächsten Jahren eine Vermehrung erfahren werden — wenn, wie ich hoffe, auch nur in bescheidenen Grenzen — ist es nötig, auch den Bahnen besondere Namen beizulegen. Wir sprechen heute schon von der Hölentalbahn, der Renchtalbahn, der Schwarzwaldbahn usw. Bei der Bahn, deren Bau vom Herrn Abg. Kopf befürwortet wurde, wären wir nicht in der glücklichen Lage, den Namen einem Tal zu entlehnen. Und trotzdem wäre ich gar nicht in Verlegenheit, wie ich diese Bahn bezeichnen würde. Die „Schwarzwälder Untergrundbahn“ würde ich sie benennen. (Große Heiterkeit.) Denn von den Schönheiten des Schwarzwaldes würde der Tourist auf dieser Bahn nicht viel erschauen. Durch lange Tunnel würde er fahren müssen und in tiefen Einschnitten; und wenn er dann in St. Blasien aus dem Zuge steigen würde, dann würde er rufen wie Taunhäuser: „Jetzt erkenne ich sie wieder, die schöne Welt, der ich entrückt, Dich, teure Sonne, schau ich wieder, dich grüße ich geliebtes Tal!“ (Große Heiterkeit.)

Um wieder zum Ernst zurückzukehren: Was uns, was vor allem der Großh. Regierung am Herzen liegt, ist eine gute Verbindung von St. Blasien mit Freiburg. Die Herren haben von mir vorhin gehört, daß ich zunächst der Verbindung von St. Blasien nach Norden das Wort rede und nicht der Verbindung nach Süden, nach dem Rheintal. Denn wir würden beim Albital und bei St. Blasien, wenn wir zuerst nach dem Rhein bauten, das Gleiche erreichen, was wir beim Wiesental beklagen, wir würden zunächst eine Verbindung mit

der Schweiz herbeiführen und nicht mit unserem engeren Heimatland. Der Großh. Regierung liegt also daran, die bestmögliche Verbindung des mittleren Teils des Landes und speziell auch Freiburgs mit St. Blasien herzustellen. Sie glaubt den Weg gefunden zu haben durch den Bau der Bahn von Titisee aus. Diese Bahn, die durch wunderbar schöne Gegenden führt und verhältnismäßig wenig durch Tunnel, ist gar nicht viel länger als jene von dem Herrn Abg. Kopf befürwortete „Schwarzwälder Untergrundbahn“. (Lachen.) Die Bahn von Freiburg über Titisee und Schluchsee nach St. Blasien hat eine Länge von 59,2 km., die über Titisee-Menzenschwand eine solche von 54,8 km., während die „Schwarzwälder Untergrundbahn“ 52,8 km wäre, also nicht viel kürzer. Es sind aber auf dieser letzteren Bahn Steigungen von 3 Proz. zu überwinden, und daß eine solche Bahn für den großen Verkehr nicht leistungsfähig sein kann, das liegt auf der Hand. Ich muß Sie aus diesen Gründen entschieden bitten, dem Kommissionsantrag zuzustimmen, der Ihnen vorschlägt, über die Petition zur Tagesordnung überzugehen. Wenn der Herr Abg. Kopf befürwortet, es möchten Untersuchungen über die Bauwürdigkeit eines derartigen Projektes angestellt werden, so muß ich sagen, die Kosten für diese Untersuchung kommen nicht in Betracht, wohl aber die Arbeiten, die sich daraus ergeben würden, und ich glaube, bei den vielen dringenden Bahnwünschen, die vorliegen, haben unsere Ingenieure wichtigeres zu tun, als ihre Arbeit auf ein Projekt zu verwenden, von dem von vornherein gesagt werden muß, daß es nicht bauwürdig ist. Die bauwürdigste Verbindung von Freiburg nach St. Blasien ist gefunden, sie geht über Titisee.

Abg. Sergt (Zentr.): Sie werden bei meiner nüchternen Art nicht erwarten, daß ich auf die poetischen Ausführungen des Herrn Ministers eingehe; ich möchte mich nur mit der technischen Seite der Sache befassen.

Ich habe den Antrag mit unterzeichnet, weil ich ihn unterstützen will u. kann. In diesem vorliegenden Fall, gerade wie im Fall bezüglich des Schlichtalprojektes u. des Hohenwaldprojektes, kann ich den Beschluß der Kommission nicht billigen, zur Tagesordnung überzugehen. Wie es mir in den beiden letzten Fällen hart schien, auch bei der Auslegung, die der Herr Berichterstatter Wittum dem Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung gegeben hat, so schien es mir auch nicht richtig, bei vorliegender Petition die Interessenten so kurzer Hand abzuweisen. Es scheint mir ungerechtfertigt, ohne eingehendere Untersuchung zu sagen, mit diesem Projekt ist nichts zu machen. Ich habe bei meinen ersten Ausführungen in der heutigen Sitzung schon darauf hingewiesen, aus welchen Gründen es mir nötig scheint, daß die Frage der Verbindung der Hauptbahn mit dem oberen Rheintal über den Schwarzwald in vielseitigerer Weise studiert werden müsse, als es bis jetzt geschehen ist, um das Richtige herauszufinden. Ich weiß recht wohl, daß es eine undankbare Aufgabe ist, für eine Idee zu sprechen und sich dafür einzusetzen, deren Ausführung voraussichtlich große Opfer erfordern wird. Aber auch auf die Gefahr hin, mit einer gewissen Geringschätzung betrachtet zu werden, halte ich es doch für meine Pflicht, die Gedanken, die zugunsten einer solchen Untersuchung sprechen, dem Hohen Hause mitzuteilen.

Es ist kein Zweifel darüber, daß die Erschließung des südlichen Schwarzwaldes nicht allein dieser Gegend selbst, sondern auch dem übrigen Lande, wie unserem ganzen Eisenbahnverkehr großen Nutzen bringen wird, wenn die richtige Linie gebaut wird. Deshalb schon sollte man vorsichtig sein und nicht ohne weiteres an der Linie festhalten, die bis jetzt eigentlich die einzige näher unterrichtete ist,

Titisee—St. Blasien, und alle anderen von vornherein abweisen. Ich gebe zu, daß das der Petition zugrunde gelegte Projekt für eine direkte Linie Freiburg—St. Blasien nicht verwendbar ist, ich würde es für einen Fehler halten, diese direkte Linie durch das Hegental zu führen. Staufsen und die zwischen Staufsen und Freiburg liegenden Orte bedürfen nicht einer Hauptbahn, sondern sie bedürfen ein Vorrortbahn nach Freiburg. Diese Vorrortbahn läßt sich wohl in einfacher und billiger Weise ausführen, sie könnte wohl in dem sog. 25 Millionen-Programm Platz finden. Man kann auch der Ansicht sein, daß der Bau dieser Nebenbahn eine Aufgabe der Stadt Freiburg wäre. Die Stadt Freiburg könnte recht wohl, wie das die Stadt Mannheim tut, auch in dieser Hinsicht vorgehen, und es wäre gewiß zu ihrem größten Nutzen; es wäre voraussichtlich ein rentables Geschäft, wenn sie eine Bahn ins Hegental bis nach Staufsen bauen würde, sei es auch nur eine Schmalspurbahn, vielleicht mit elektrischem Betrieb.

Nicht von diesem lokalen Standpunkt aus darf man die Sache, um die es sich hier handelt, und deren Untersuchung wir mit dem Antrag wünschen, betrachten, sondern es handelt sich um eine Vergleichung zwischen einer direkten Linie von Freiburg nach Waldshut und der jetzt in Aussicht genommenen Fortsetzung der Höllentalbahn von Titisee über St. Blasien und von dort nach Waldshut. Es ist ganz richtig, was der Herr Kollege Kopf schon gesagt hat, daß man bezüglich des Kostenpunktes auch mit in Betracht ziehen muß, daß die Verbindung St. Blasien—Freiburg über die Höllentalbahn nur dann wirklich leistungsfähig sein wird, wenn die Höllentalbahn zweigleisig ausgebaut wird. Es ist bekannt, daß auf der Höllentalbahn nicht allein der Güterverkehr vielfach umgeleitet werden muß, sondern daß namentlich an Sonn- und Feiertagen der Personenverkehr kaum mehr zu bewältigen ist. Es wäre nun wohl möglich, die Höllentalbahn zweigleisig auszubauen in der Art, daß man für die Vergafahrt eine neue, eingleisige Bahn als Adhäsionsbahn mit Steigung 1:40 etwa an der südlichen Berglehne des Höllentales hinführte, wobei allerdings verschiedene Spiraltunnels nötig wären, an den Stationen könnte diese Linie jeweils wieder mit der alten Strecke in Verbindung gebracht werden. Das neue Gleis würde zur Vergafahrt dienen, während die jetzige Linie beibehalten und für die Talfahrt dienen könnte. Diese Art des Ausbaues der Höllentalbahn wäre wohl ausführbar, ich traue mir aber nicht zu, zu sagen, was der Bau kosten würde, namentlich welchen Kostenaufwand die verschiedenen Tunnels verursachen würden. Das jetzige Gleis der Höllentalbahn könnte dann wohl auch als Adhäsionsbahn für die Talfahrt betrieben werden, denn bei der Talfahrt wird meines Wissens auch jetzt schon, wenigstens bei den Personenzügen, das Fahrrad nicht mehr zur Bremsung benötigt. Es ist anzunehmen, daß die Bremsrichtungen für Güterzüge in Wäldern eine Verbesserung erfahren werden, so daß dann wohl auch Güterzüge ohne Fahrrad abwärts fahren können. Auf diese Weise könnte man allerdings die Mißstände der Höllentalbahn zum größten Teil beseitigen, ohne die Stationen des Höllentals, diese viel besuchten Ausflugsorte, dem Touristenverkehr zu entziehen. Aber wie hoch sich nun die Kosten belaufen werden, ist die Frage, und eben diese Frage sollte meiner Meinung nach auch untersucht werden, bevor endgültig darüber Beschlüsse gefaßt wird, wie die Verbindung von Freiburg mit St. Blasien am zweckmäßigsten durchgeführt würde.

Die Linie Freiburg—Todtnau—St. Blasien—Waldshut, welche allerdings zahlreiche und zum Teil lange Tunnels nötig macht, würde aber jedenfalls trotz dieser Tunnels, wie auch andere tunnelreiche Bahnen, von dem Frem-

denverkehr sehr gern aufgesucht werden, sie würde trotz der Tunnels sehr viele schöne Ausichtsstrecken enthalten, die ebenso das Entzücken der Reisenden hervorrufen würden wie die Höllentalbahn, die Schwarzwaldbahn und andere mit Bergdurchsichten entwickelte Linien.

Ich muß mit einem Wort noch darauf zurückkommen, was der Herr Berichterstatter vorhin in seinem Schlußwort gesagt hat, auf das ich ja nicht mehr antworten konnte. Ich habe ausdrücklich gesagt, daß ich angenommen hatte, daß jene 20 000 M. und noch weitere Mittel auch für weitere Untersuchungen verwendet werden sollen. Dasselbe sagt ja die Kommission in ihrem zweiten Antrag, den wir vorhin angenommen haben, indem sie vorschlägt, die 20 000 M. sollen auch zur Untersuchung der Fortsetzung nach Waldshut verwendet werden und, soweit sie nicht ausreichen, sollen weitere Mittel verwendet werden. Das war ebenso wie mein Vorschlag abweichend von dem Beschluß der Budgetkommission, welche diese Mittel nach dem Wortlaut der Einstellung in das Budget nur für die Vorarbeiten für Titisee—St. Blasien verwendet sehen wollte.

Wenn ich nun vorhin gesagt habe, die Linienführung, die die Petenten im Auge haben, schiene mir verfehlt, so habe ich das natürlich nur in dem Sinne gemeint: wenn sie dienen sollte als Zwischenglied einer Durchgangsbahn; soweit sie aber dem lokalen Verkehr dienen soll, wäre dieser Zweck viel einfacher zu erreichen. Um aber eine Linie zu finden, die den Zweck einer Durchgangsbahn erfüllen könnte und die nicht den vom Herrn Minister bezeichneten Charakter einer Untergrundbahn hätte, dazu gehören eben auch eingehende Untersuchungen. Es ist nicht zuzugeben, daß man eine solche Linie nicht finden kann für eine direkte Bahn von Freiburg nach St. Blasien auf einem Wege, welcher zwar reich an Tunnels sein, aber auch sehr viele offene und schöne Strecken haben wird. Man könnte eine solche Linie entwickeln von Kirchgarten aus, und ich sehe nicht ein, warum man die Benützung der Höllentalbahn bis nach Kirchgarten ausscheiden müßte. Von Kirchgarten durch das Oberrieder Tal, hinter Oberried westlich wendend zur Entwicklung am Schauinsland hinauf bis zum St. Wilhelmer Tal, wo ein Aufstiegspunkt zum Feldberg sich ergeben würde, von da mit einem allerdings längeren Tunnel durch den Feldbergstoc etwa unter dem Stübbenwägen zum Brandenberg am oberen Ende des Wiesentales, und weiter durch das Bernauer Tal nach St. Blasien, etwa zu dem gleichen Punkt, wo auch jetzt die Station für St. Blasien angenommen ist. Ich halte es, wie schon erwähnt, allerdings nicht für möglich, Todtnau zu berühren. Trotzdem wäre es wohl möglich, die Wiesentalbahn einzubeziehen, indem man sie bis zum Brandenberg hinauf fortsetzt und dort an die Durchgangsbahn anschließt. Bei elektrischem Betrieb könnte die obere Wiesentalbahn, wie ich glaube, vollständig leistungsfähig gemacht werden, um den Verkehr etwa des halben Wiesentals auf die Durchgangsbahn nach Freiburg zu leiten. Daß das dann ein hervorragender Vorteil für die Industrie des Wiesentales wäre, daß es ebenso ein hervorragender Vorteil für die Stadt Freiburg wäre, und daß es auch der ganzen badischen Staatsbahn wesentlich zugute kommen würde, das, glaube ich, kann man denn doch nicht bestreiten, und deshalb muß man die Sache ernst nehmen.

Die Gr. Regierung sagt auf Grund flüchtiger Untersuchungen nach der topographischen Karte: Diese Bahn wird etwa 33 bis 35 Millionen kosten. Das kann sein, ich will das nicht bestreiten, ich meine aber, man kann das mit Zuverlässigkeit doch nur sagen, wenn die

nötigen Terrainstudien gemacht sind, denn die Terraingestaltung des Schwarzwaldes ist doch nicht genügend nach der topographischen Karte festzustellen, und eine zuverlässige Berechnung des Kostenaufwandes kann doch nur auf Grund sorgfältiger Trassierung in der Natur aufgestellt werden. Angesichts der hohen Kosten, die auch für die anderen Projekte in Aussicht genommen werden müssen, einschließlich der Kosten für den Ausbau der Höllentalbahn, denn ohne diesen Ausbau würde jedenfalls die Bahn Titisee—St. Blasien—Waldshut bei weitem nicht das leisten, was man von ihr erhofft, glaube ich, ist doch der Wunsch berechtigt, daß auch eine direkte Linie von Freiburg nach St. Blasien untersucht wird. Daß diese Linie sehr große Vorteile bringen würde, das scheint mir sicher zu sein. Der Antrag will, daß den Ergebnissen der Untersuchung nicht vorgegriffen wird. Ob schon weitergehende Untersuchungen gemacht worden sind, ist nicht bekannt. Nach dem Material, was der Kommission und durch den Herrn Berichterstatter der Kammer mitgeteilt ist, scheint es nicht der Fall zu sein. Sind aber noch keine Untersuchungen vorgenommen, so ist der Antrag vollauf berechtigt, und auch ich möchte das Hohe Haus bitten, dem Antrag im Interesse einer glücklichen Lösung der Gesamtfrage zuzustimmen (Beifall im Zentrum).

**Ministerialrat Wolpert:** Wenn die Regierung die Linie nach St. Blasien über Titisee vorschlug, so hat sie die Sache wohl erwogen. Die Linienführung über Titisee ist nicht willkürlich gewählt. Auch die Linien, die an die Petition sich anknüpfen, also die Petitionslinie selbst und die von Herrn Abg. Hergt vorgeschlagene Linie, von Kirchzarten aus, sind bereits einer generellen Untersuchung unterzogen worden. Die Baukosten der Linie, die hier in der Petition steht, haben sie ja mitgeteilt bekommen; sie belaufen sich auf 33 bis 35 Millionen Mark. Diese sind nicht aus der Luft gegriffen, sondern sie sind in übersichtlicher Weise berechnet worden auf Grund der Erfahrungen, die man anderwärts mit derartigen Linien gemacht hat. Die Untersuchungen über die Linie von Kirchzarten aus durch den Feldberg hindurch usw. bei einer Führung in der Weise, wie es der Herr Abg. Hergt geschildert hat, ergaben eine Baukostensumme von auch über 30 Millionen Mark. Das sind doch Zahlen, die darauf hinweisen, daß man etwas anderes suchen muß. Die Kosten der Linie über Titisee nach St. Blasien sind auf alle Fälle so bedeutend niedriger, auch selbst wenn eine Umgehungsbahn der Bahnstangenstraße der Höllentalbahn mit in Betracht gezogen werden muß, daß man sagen kann, sie werden kaum die Hälfte von dem erreichen, was eine jener anderen Linien kostet.

**Abg. Kopf (Zentr.):** Zunächst möchte ich dem Herrn Minister bemerken, daß ich es für höchst merkwürdig gefunden habe, daß er es für angemessen hielt, eine nach meiner Meinung außerordentlich ernste Sache in dieser jocosen Form abzutun, wie er es getan hat, indem er von einer „Schwarzwälder Untergrundbahn“ gesprochen hat. Wie unbegründet das ist, geht aus der eigenen Äußerung hervor, die die Regierung der Kommission schriftlich mitgeteilt hat. Darin führt sie aus, daß nach dem Projekte, welches der Ingenieur Reitmeyer ausgearbeitet hat, und worauf in der Petition Bezug genommen ist, 16 Kilometer Tunnel notwendig seien. Wenn bei einer Route von rund 53 km 16 km Tunnel im ganzen vorkommen, so kann man doch nicht von einer Untergrundbahn sprechen! Es verteilen sich diese 16 km auf eine ganze Reihe Tunnel, der längste Tunnel ist allerdings 6,5 km und ein anderer 4,5 km lang. Wenn

man aber diese beiden Tunnel abzieht, dann bleibt noch außerordentlich wenig von einer Untergrundbahn übrig. Haben wir anderwärts nicht auch Tunnel? Ich glaube, wir sind stolz auf unsere Schwarzwaldbahn, die eine Menge Tunnel hat; es werden wohl im ganzen noch mehr sein als 16 km! Auch in der Höllentalbahn werden es verhältnismäßig gerade so viel Tunnel sein, wie hier notwendig würden. Deswegen scheint mir, daß gerade diese Art der Behandlung der Sache in diesem Falle durchaus unangebracht gewesen ist!

Wenn seitens des Herrn Regierungskommissärs Wolpert auf die großen Kosten hingewiesen worden ist, so gebe ich ja zu, die Summe von 30 oder gar 33 Millionen ist eine hohe. Aber erstens haben wir ja — vom Kollegen Hergt, der auch sachverständig ist — gehört, daß es noch gar nicht genau gesagt werden könne, wie hoch die Kosten würden, und zweitens sage ich: Spielen denn 30 Millionen, eine Summe, die wir sonst in mehreren Fällen für einen einzigen Bahnhof bewilligt haben, eine so ausschlaggebende Rolle, wenn wir etwas wirklich Großzügiges herstellen wollen, wenn wir eine große Anzahl von Ortschaften erschließen und uns an einen großen internationalen Verkehr anschließen können? Es ist mir auch außerordentlich befremdlich vorgekommen, daß der Herr Minister sagte: Wenn wir eine durchgehende Linie Freiburg—Biesental—St. Blasien mit Fortsetzung nach Waldshut, bauen, dann bauen wir nicht für uns, sondern für die Schweiz. Das ist mir doch das Neueste, daß wir da nicht für uns bauen! Wenn wir von Titisee nach Waldshut gehen, könnten wir doch auch sagen: Wir bauen für die Schweiz! Aber wir bauen nicht für die Schweiz, sondern wir bauen für uns, und unserer Staatsbahn kommt es zu gute, wenn neben dem Lokalverkehr, der sich der Bahn zuwenden wird, auch noch der internationale Verkehr dazu kommt.

Also alles in allem genommen, glaube ich, daß die Begründetheit unseres Antrages mit Grund nicht angefochten werden kann. Die Ausführungen meines Freundes Hergt, der ja als Sachverständiger der berufenste Beurteiler aus unserer Mitte ist — und ich bin ihm sehr dankbar, daß er sie gemacht hat —, entheben mich überhaupt weiterer Darlegungen. Ich glaube aus dem, was Herr Hergt vortrug, ist genugsam dargetan, daß unserem Wunsche, es möge die ganze Route, die da in Betracht kommen kann, geprüft werden, Rechnung getragen werden muß. Und da will ich gegenüber verschiedenen Äußerungen der Vorredner ausdrücklich noch einmal hervorheben, daß wir uns keineswegs festlegen auf die Linie, die in der Petition vertreten ist. Wir sagen keineswegs, daß nun gerade das Herzentale der Ausgangspunkt sein muß, sondern wir wünschen nur, daß alle in Betracht kommenden Linien geprüft werden und daß namentlich auch geprüft wird, ob etwa neben einer großen durchgehenden Linie, falls sie nicht durch das Herzentale gehen kann, nicht auch noch ein Lokalverkehr etwa für das Herzentale oder für das Münsertal oder für beides erschlossen werden kann.

Wenn bezüglich des Herzentales ausgeführt worden ist — auch mein Freund Hergt hat das gesagt —, daß dort mehr der Lokalverkehr in Frage käme (wir werden ja nachher darauf zurückkommen), so mag das richtig sein. Aber deswegen sollte man diese 10 bis 12 Gemeinden nicht abweisen oder auf die Fortsetzung der elektrischen Straßenbahn der Stadt Freiburg vertrösten. Diese Verweisung ist ein sehr schlechter Trost für sie. (Sehr richtig!) Die Stadt Freiburg hat so viele Aufgaben zu erfüllen, daß sie in absehbarer Zeit nicht daran denken kann, eine

elektrische Bahn durch das Herzentale zu führen. Sie muß die Gemeinden im Herzentale sich selbst überlassen, und wenn diese aus eigener Kraft eine Bahn nicht erbauen können, dann treten sie mit dem gleichen Rechte an den Staat heran und verlangen Hilfe wie die anderen Gemeinden auch, die nicht in der Nähe einer großen Stadt liegen.

Im empfehle wiederholt die Annahme unseres Antrages.

Abg. Dr. **Vinz** (natl.): Mich hat die Ausführung des Herrn Ministers, die Gegenstand der Kritik des Herrn Vorredners war, durchaus nicht insofern berührt. Der Herr Minister ist dem Gedankengange der Kommission gerecht geworden. Was er sagte, hat ein Schlaglicht auf die Situation geworfen, hat uns die Kontraste vor Augen gestellt. Und wenn der Herr Abg. **Sergt** in der Lage war, aus seinem Sachverständnis uns recht bemerkenswerte Ausführungen zu machen, so haben hierzu die Äußerungen des Herrn Ministers den m. E. nicht unerwünschten Anlaß gegeben.

Die Ausführungen des Herrn Abg. **Sergt** haben auf mich einen gewissen Eindruck gemacht. Ich gehe davon aus, einmal, daß die von der Petition vorgeschlagene Trassenführung von den Antragstellern nicht weiter vertreten werden will, daß die Trassenführung durch das Herzentale in dem Sinne fallen gelassen wird, daß dies eine offene Frage bleibt. (Abg. **Kopf**: Gewiß!) Es bestehen nun, wie es scheint, Meinungsverschiedenheiten darüber, ob, wenn das die Intention der Antragsteller ist, ihr Antrag nicht eine entsprechende Änderung zu erfahren hätte. (Abg. **Kopf**: Das ist nicht notwendig!) Ich glaube, daß der Antrag geändert werden müßte. (Abg. **Kopf**: Durchaus nicht!) In dem weiteren Rahmen, in dem dann die Sache gefaßt wäre, wäre ich für meine Person geneigt, dem Antrage zuzustimmen.

Ich will das kurz begründen. Auch die Großh. Regierung geht — mit vollem Rechte — davon aus, daß wir im Interesse unseres Landes darauf bedacht sein müssen, jene Landesteile mehr als bisher an unseren b a d i s c h e n Verkehr anzuschließen. Der Herr Minister hat das vollkommen zutreffend und prägnant hervorgehoben. Die Großh. Regierung läßt sich auch bei dem Projekte Titi-see—St. Blasien von diesem Gedanken leiten. Bei mir war es schon lange ein Stein des Anstoßes, daß dieses ganze Gebiet, das sich nach Basel hin zuspitzt, vermöge der bestehenden Verkehrsverhältnisse nicht in eine innigere Verbindung mit Freiburg gebracht ist und insofern auch wieder mit dem Herzen unseres Landes, daß von jenem Landesteile her die Interessen mehr und mehr nach der Baseler Spitze zu gedrängt werden und nach der Schweiz hin. Was die Herren Antragsteller ausgeführt haben, scheint uns darnach auch vom Standpunkte der Kommission und demjenigen der Großh. Regierung an sich beachtenswert. Es soll (von der Kostenfrage will ich zunächst nicht sprechen) eine kräftigere Heranziehung des Verkehrs aus dem Wiesental und von St. Blasien her herüber nach der Hauptverkehrsader des Landes erreicht werden. (Abg. **Sergt**: Ganz richtig!) Sie werden hiernach verstehen, daß ich in dem, was die Antragsteller wollen, kein wesentliches Bedenken finde und insofern — selbstverständlich unbeschadet der vollkommenen Freiheit namentlich jedes einzelnen meiner verehrten Fraktionsmitglieder — in die Lage kommen kann, dem Antrage zuzustimmen, wenn nicht etwa die Kostenfrage überwiegende Bedenken in sich birgt. (Abg. **Kopf**: Die soll ja erst geprüft werden!)

Was die **Kostenfrage** anbelangt — es ist von über 30 Millionen die Rede gewesen —, so bekenne ich ganz

offen, daß eine so scharfe Kritik der nach der Erklärung der Großh. Regierung in Betracht kommenden Summe mir deshalb nicht sympathisch oder, ich kann selbst sagen, nicht angebracht erschien, weil wir ja doch (allerdings auch im Verkehrsinteresse, weil's notwendig ist!) selbst für einzelne Bahnhöfe bedeutend größere Summen ausgeben. (Abg. **Kopf**: Sehr richtig!) Die Vergleichung der Summen ist denn doch geeignet, die Bedenken gegen die eventuell erwachsenden großen Ausgaben recht sehr abzumildern. Es kommt dazu, daß uns ja nur ein vorläufiger Uebersehlag gegeben ist, wie der Herr Regierungsvertreter noch besonders betonte, und daß in solchen Fällen denn doch ein zuverlässiges Resultat erst auf Grund eingehender Untersuchung festgestellt werden kann.

Da ich nun das Ziel billige und es begrüßen würde, wenn es sich erreichen ließe, so wäre nach meiner Meinung die Sache wert, von der Großh. Regierung in der Richtung, wie das im einzelnen von dem Herrn Abg. **Sergt** ausgeführt worden ist, einer Prüfung unterzogen zu werden.

Ich betone nochmals, daß darüber wohl Uebereinstimmung besteht, daß aus den vom Herrn Abg. **Sergt** anerkannten Gründen von einer Linienführung Herzentale—Staufen usw. nicht die Rede sein kann; und weiter präjudizieren wir uns selbstverständlich mit einer Ueberweisung zur Kenntnisaufnahme nicht.

Abg. Dr. **Obkircher** (natl.): Ich bin gegen jede Ueberhaftung einer wichtigen Angelegenheit. Der Antrag der Kommission auf Uebergang zur Tagesordnung fußt auf einer Petition, die ganz ausdrücklich eine Verbindung von Freiburg durch das Herzentale und das Münsstertal über Todtnau südlich um den Feldberg herum nach St. Blasien begehrt. Der Antrag, der nun von den Herren Abgg. **Kopf** und **Gen.** eingereicht ist, betrifft dieses selbe Projekt oder, ich will sagen, diesen selben Gedanken und will statt des Ueberganges auf Tagesordnung eine Ueberweisung zur Kenntnisaufnahme. Gerade die erstrebte Verbindung von Freiburg durch das Herzentale und das Münsstertal über Todtnau war es, was die Kommission bestimmt hat, Uebergang zur Tagesordnung zu empfehlen, und die Kritik, die der Herr Minister dem Gedanken entgegengesetzt hat, richtete sich eben wieder gerade gegen diese Strecke der angeregten Eisenbahn.

Nun bringt Herr Kollege **Sergt** hier eine völlig neue Idee herein; ich möchte mit aller Entschiedenheit betonen, daß es etwas Neues und etwas ganz anderes ist, was Herr Kollege **Sergt** vorgebracht hat. Er will eine Linie unterfucht haben, die von Kirchzarten aus, also unter Benützung der Höllentalbahn in ihrer unteren Strecke, geführt werden soll, von Kirchzarten über Oberried nach Todtnau und dann nach St. Blasien. Die Idee dieser Bahn habe ich schon in der Budgetkommission zur Sprache gebracht, ich weiß nicht, ob Herr Kollege **Sergt** dabei war, aber jedenfalls war ich es, der diese Idee in der Budgetkommission zur Sprache gebracht hat. Ich habe die Idee nicht weiter verfolgt, weil mir dort von der Großh. Regierung erhebliche Schwierigkeiten entgegen gesetzt worden sind, und weil es überhaupt nicht Verursachung der Budgetkommission war, zu dieser Frage weiter Stellung zu nehmen. Wenn diese neue Idee, die etwas ganz anderes will, hier zum Gegenstand einer Abstimmung gemacht werden soll, dann, möchte ich glauben, können wir, wenn wir uns nicht den Vorwurf der Ueberhaftung zu ziehen wollen, nicht anders handeln, als diese neue Idee an die Kommission zu verweisen. Wir wollen nicht über einen Antrag abstimmen, der nach der Begründung des Herrn Abg. **Sergt** etwas ganz Anderes

sein soll, als er wirklich ist. Es sollte also diese ganze Angelegenheit an die Kommission verwiesen werden. Dort soll der Regierung Gelegenheit gegeben sein, nachdem sie sich informiert hat, nicht aber ex abrupto, sich zu äußern, und dann wird die Kommission in der Lage sein, dem Hause einen wohlbegründeten Antrag zu unterbreiten, und daraufhin werden wir vielleicht dazu kommen (ich möchte sogar sagen, dann werden wir wahrscheinlich dazu kommen), diese Idee der Gr. Regierung zur Kenntnisnahme in dem Sinne zu überweisen, daß diese Idee auf die Durchführbarkeit, insbesondere auf die Kostenfrage hin untersucht wird. Aber das geht nicht, daß wir unter der Begründung, die Bahn über Kirchzarten, Oberried usw. sei möglich, über den Antrag der Herren Kopf und Gen. abstimmen, der eine Bahn durch das Herental und das Müntertal will; denn das ist etwas ganz Anderes. Ich möchte also den Herren nahelegen, daß sie ihren Antrag ändern, und dann möchte ich jetzt schon den Antrag meinerseits in Aussicht stellen, daß wir die Sache an die Kommission verweisen.

Abg. Hergt (Zentr.): Der Herr Vorredner hat übersehen, daß die Strecke durch das Herental lediglich ein Teil der Linie ist, die die Petenten in ihrer Petition befristet haben (Abg. Dr. Obkircher: Aber der schwierigste Teil!). Lediglich ein Teil. Und nun haben wir das Hauptgewicht nicht etwa darauf gelegt, daß gerade die von mir besprochene Linie besonders zur Untersuchung bestimmt werden solle, sondern daß überhaupt die verschiedenen Möglichkeiten einer direkten Linie Freiburg—St. Blasien einer Untersuchung unterzogen werden, ohne irgendwie der Regierung vorgreifen zu wollen. Es kommt uns zunächst nur darauf an, daß eine allseitige Untersuchung durchgeführt werde. Ich habe nur beispielsweise angeführt, man könnte die Linie von Kirchzarten aus entwickeln, es schieene mir das eine brauchbare Linie, und ich vermutete, daß sie nicht so hohe Kosten veranlassen würde. Ich wollte also weiter nichts, als was in dem Antrag steht, nämlich Ueberweisung zur Kenntnisnahme in dem Sinne, daß eine direkte Linie von Freiburg nach St. Blasien gleichfalls untersucht werden soll. (Abg. Dr. Obkircher: Es heißt ja ausdrücklich: durch das Herental und das Müntertal!). Nein, in dem Antrag ist nur hingewiesen auf den Wortlaut der Petition! Aber das Petition lautet: „Ueberweisung zur Kenntnisnahme in dem Sinne, daß die Verbindung Freiburg—St. Blasien untersucht werden möge“. Ich glaube also nicht, daß die Bedenken des Herrn Kollegen Obkircher begründet sind. Uebrigens würde ja nur ein unnötiger Verzug eintreten. Wenn die Herren der Sache überhaupt geneigt sind, so werden sie ja auch nach einer weiteren Beratung in der Kommission dasselbe tun, nämlich mit uns den Antrag auf Ueberweisung zur Kenntnisnahme annehmen. Wir könnten dann aber heute schon diesen Gegenstand erledigen.

Der Grund, warum ich mich zum Wort gemeldet habe, war aber der, daß der Herr Regierungskommissär den Ausdruck gebraucht hat, die Berechnungen der Gröb. Regierung seien nicht aus der Luft gegriffen. Ich nehme an, daß der Herr Regierungskommissär damit nicht sagen wollte, ich hätte diesen Ausdruck auch gebraucht. Das wäre nicht richtig. Ich habe im Gegenteil gesagt, ich weiß es nicht, ob die angegebene Summe zutreffend ist. Ich muß nach dem Material, das uns mitgeteilt worden ist, annehmen, daß es sich lediglich um eine überschlägliche Schätzung der Kosten handelt, und da kann man sich doch wohl irren; das wird mir zugegeben werden.

Abg. Kolb (Soz.): Das, was der Herr Abg. Obkircher eben in bezug auf den Antrag der Herren Abgg. Kopf

und Gen. gesagt hat, gilt für den ganzen Komplex von Fragen, die für die Erschließung des südlichen Schwarzwaldes durch eine Eisenbahn zu erwägen sind. Ich bin auch der Meinung, daß man sich da durchaus nicht überstürzen soll, und daß man sich vor allem nicht durch die Zahlen imponieren lassen soll, wie sie hier von seiten der Regierung aufgeführt werden. Für den Laien ist es außerordentlich schwer, sich hier auch nur ein einigermaßen zutreffendes Bild über die Zweckmäßigkeit der einen oder anderen Linie zu machen. Ich möchte aber glauben, daß, wenn hier etwas gebaut werden soll, vor allen Dingen die Frage zu beantworten ist: Welche Linie ist volkswirtschaftlich die günstigste und rentabelste? Wenn es nun möglich wäre, durch eine Verbindung, wie sie vorhin der Herr Kollege Hergt skizziert hat, das Wiesental, wenn auch nur indirekt, mit Freiburg zu verbinden und damit gleichzeitig auch eine Verbindung mit St. Blasien herzustellen, so schieene mir das die zweckmäßigste und volkswirtschaftlich rentabelste Lösung der ganzen Eisenbahnfrage für das in Frage kommende Gebiet unseres südlichen Schwarzwaldes zu sein. Ich weiß nicht und kann es auch gar nicht berechnen, wie teuer diese Linie zu stehen kommt. Aber soviel weiß ich, daß, wenn man sagt, die eine Linie kostet 30—35 Millionen und die andere 7 Millionen, damit zunächst noch gar nichts bewiesen ist; die eine Linie, die 7 Millionen kostet, kann unter Umständen volkswirtschaftlich viel teurer sein als die andere, die 30—35 Millionen kostet. Es kommt ganz darauf an, durch welche Gegenden die Bahn geführt wird, ob hier Gegenden erschlossen werden, wo die Bevölkerung eine größere Leistungsfähigkeit aufweist. Und das scheint mir dann der Fall zu sein, wenn man das Wiesental in irgend einer Weise mit der Stadt Freiburg verbindet. Wenn der Herr Minister darauf hinweist, daß wir damit nur der Schweiz nützen würden, so kann dieser Hinweis unmöglich zutreffend sein, wenn der Personenverkehr damit gemeint sein soll. Ich hatte heute Mittag wieder Gelegenheit, das statistische Büchlein zu studieren, das uns dieser Tage von seiten der Regierung vorgelegt worden ist. Daraus geht hervor, daß beim Personenverkehr das Hauptgewicht auf dem Nahverkehr und nicht auf dem Fernverkehr liegt. Der Fernverkehr trägt wohl auch manches bei, aber die Haupteinnahmen im Personenverkehr kommen aus dem Nahverkehr vielleicht bis zu einer Entfernung von 30—50 Kilometer. Das wird auch hier für die Bahn, die geplant ist, zutreffen, und wenn dabei zugleich auch ein großer Durchgangsverkehr nach der Schweiz geschaffen wird, so ist das kein Nachteil für die Bahn, sondern nach meinem Dafürhalten nur ein Vorteil.

Deshalb wäre ich dafür, daß man die Sache in der Weise erledigt, wie es von den Herren Abgg. Kopf und Gen. vorgeschlagen worden ist, daß man auch diese Linie mit in die Berechnungen aufnimmt, die vorgesehen sind, und daß man dann versucht, eine Linie zu konstruieren, die nach allen Richtungen hin volkswirtschaftlich die meiste Aussicht auf Rentabilität bietet.

Abg. Daffner (Zentr.): Den Worten des Herrn Abg. Kolb stimme ich insoweit bei, als alle die verschiedenen Linien, die hier in Frage kommen, mit untersucht werden sollen. Dann möchte ich aber auch bitten, daß die Gröb. Regierung von ihrem ablehnenden Standpunkt, den sie der Untersuchung der Linienführung Lenzkirch—Altglashütte entgegengebracht hat, abgeht. Der Gang der Debatte zeigt mir, daß der Antrag der Herren Abgg. Kopf und Gen. für die bereits projektierte Linie Titisee—St. Blasien eine ganz wesentliche Gefahr bedeutet (Sehr richtig! bei den Rational-

liberalen). Dem gegenüber möchte ich die Großh. Regierung doch darauf aufmerksam machen, daß sie sich nicht so leichtes Kaufes von einem bereits so weit gediehenen Projekte, für das sie schon 20 000 M. zur Untersuchung angefordert hat, abbringen lassen sollte. Ich möchte da dem Antrage des Herrn Abg. Dr. Obkircher zustimmen, wenn er derartige neue Projekte an die Kommission zurückverweisen will, selbst auf die Gefahr hin, daß dann für die Verbescheidung der Petition Freiburg—Todtnau—St. Blasien und des Antrages Kopf eine Verzögerung eintritt. Ich möchte aber die Großh. Regierung doch dringend bitten, das Wort, das sie gewissermaßen den Bewohnern des Titisee—St. Blasien-Gebietes gegeben hat, und das mit seiner Priorität schon auf eine Zeit zurückreicht, in der man das jetzt von dem Herrn Kellgen Kopf vorgelegte Projekt noch nicht im Landtage eingereicht hatte, einzulösen und zunächst die Linie von Titisee nach St. Blasien zu bauen, und dann auch die Stadtbahn, die von Denzkirch nach Altglashütte gedacht ist, mit in den Kreis ihrer Erwägungen zu ziehen. Ich kann also die Großh. Regierung nur noch einmal dringend bitten, sich durch den jetzt vorgelegten Antrag in ihren Entscheidungen, die ja im Budget ihren Ausdruck gefunden haben, nicht irre machen zu lassen, sondern bei dem einmal gegebenen Wort zu bleiben.

Präsident des Ministeriums des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten **F r h r. v. M a r s c h a l l**: Gestatten Sie mir den Herren Vorrednern gegenüber nur wenige Worte! Wenn die Regierung einen Kostenbetrag in das Budget aufgenommen hat, um nähere Untersuchungen bezüglich des Baues einer Bahn von Titisee nach St. Blasien anzustellen, so hat sie alle Umstände wohl erwogen. Gerade bei dieser Linienführung kam doch auch in Betracht, daß bei derselben einmal unter nicht unverhältnismäßig hohem Kostenaufwand eine gute Verbindung mit Freiburg hergestellt wird, aber auch andererseits eine Verbindung mit der Landesgegend, die dem letzten Herrn Vorredner besonders am Herzen liegt, mit der Saar und mit der Gegend von Furtwangen (Abg. **D u f f n e r**: Sehr richtig!). Die Regierung hat wohl daran gedacht, daß unter Umständen auch eine direkte Verbindung von St. Blasien mit Freiburg wünschenswert erscheinen könnte. Sie hielt das aber von vornherein — und da, glaube ich, muß ihr doch jeder Laie zustimmen — für ausgeschlossen. Eine derartige direkte Verbindung läßt sich nicht erstellen ohne große Tunnel, sei es unter dem Schauinsland oder unter dem Belchen und unter dem Feldberge. Die Nähe dieser hohen Berge, die das Herz des Schwarzwaldes bilden, ist ja ein besonderer Anziehungspunkt für Freiburg, hat allerdings aber auch für Freiburg den Nachteil im Gefolge, daß direkte Bahnverbindungen mit gewissen Orten ohne unverhältnismäßige Kosten nicht hergestellt werden können. Tunnel sind immer ganz unverhältnismäßig teuer, und die Kosten eines Tunnels wachsen nicht einfach im Verhältnis mit der Länge, sondern je länger der Tunnel ist, um so höher werden die Kosten des einzelnen Meters im Tunnel. Bei Eisenbahntunneln mittlerer Länge kostet der laufende Meter durchschnittlich 1000 M., ein Tunnel von einem Kilometer bedingt durchschnittlich einen Kostenaufwand von einer Million. Im Hinblick hierauf mußte sich die Regierung gleich von vornherein sagen und weiterer Untersuchungen bedurfte es nicht: Will ich Freiburg direkt mit dem Wiesental und das Wiesental dann direkt mit St. Blasien verbinden, so sind jedenfalls zwei Tunneln von bedeutender Länge erforderlich, wenn die Bahn leistungsfähig sein soll, wenn unverhältnismäßig hohe Steigungen vermieden werden sollen. Eine

solche Bahn ist nicht baumwürdig. Deshalb haben wir nach einem Auskunftsmittel gesucht, mit dem ohne unverhältnismäßig hohe Kosten das bestehende Bedürfnis befriedigt werden kann.

Ich möchte Sie bitten, dem Antrag Ihrer Kommission, der wohl erwogen ist, zuzustimmen. Wenn ich das von dem Herrn Abg. Kopf beantwortete Projekt etwas scherzhaft behandelt habe, so habe ich es nur getan diesem Projekt gegenüber, welches in einem Kartenmaßstab von 1 : 10 000 der Kommission vorgelegen hat. Ich habe sehr bedauert, daß es nicht möglich gewesen ist, dieses Projekt mit einem Projektionsapparat Ihnen hier an der Wand darzustellen. Ich glaube, daß dann der Anträge weniger gestellt worden wären.

Der **P r ä s i d e n t** teilt hierauf mit, daß der Abg. Kopf nunmehr in seinem Antrag die Worte „durch das Herental und Münstertal“ gestrichen hat. Er gibt weiterhin seinem Zweifel darüber Ausdruck, ob der Antrag der Abgg. Kopf und Gen. im Hinblick auf die zu ihm gemachten Ausführungen sich als eine Erledigung der vorliegenden Petition darstelle.

Abg. Dr. **O b k i r c h e r** (natl.): Nachdem der Antrag geändert ist und jetzt ganz allgemein die Frage der direkten Verbindung St. Blasiens mit Freiburg aufwirft, dagegen die Frage der Führung der Linie durchs Herental und Münstertal beiseite läßt, glaube ich, daß etwas Neues vorliegt, was der Kommission noch nicht vorgelegen hat. Ich halte es daher für richtig, daß dieser Antrag an die Kommission verwiesen wird.

Abg. **K o p f** (Zentr.), zur Geschäftsordnung: Der Herr Präsident hat Zweifel darüber ausgesprochen, ob unser Antrag nicht etwas Neues bringe und deshalb der Zulässigkeit entbehre. Demgegenüber will ich nur sagen, daß es sehr oft vorkommt, daß im Anschluß an Petitionen Anträge gestellt werden, die über das in den Petitionen gestellte Begehren hinausgehen und sich nicht adäquat an das halten, was in der Petition beantragt ist. Ich halte das für zulässig. Es scheint, daß auch der Herr Kollege Obkircher keinen Zweifel an der Zulässigkeit hat, denn er hat einen solchen nicht ausgesprochen.

Was den Vorschlag des Herrn Abg. Obkircher betrifft, die Sache an die Kommission zurückzuverweisen, so könnte ich mich ja damit einverstanden erklären, wenn wir nicht so nahe vor dem Landtagschluß ständen. Nun sind wir aber doch in unseren Geschäften schon ohnehin außerordentlich gebrängt, und da ist die Gefahr vorhanden, daß die Sache dann möglicherweise gar nicht mehr im Plenum verhandelt werden könnte. Dazu kommt, daß ich mir ein anderes Resultat durch eine nochmalige Zurückverweisung an die Kommission kaum denken kann. Denn wir sind doch wohl alle darüber einig, daß das, was der Antrag will, nämlich eine Untersuchung der Linien, die möglich sind zu einer direkten Verbindung von Freiburg mit dem südlichen Schwarzwald, mit St. Blasien und dem Wiesental, Arbeiten von Technikern voraussetzt, und zwar womöglich an Ort und Stelle, und zur Beurteilung der Frage, ob wir dies wollen, bedarf es keiner Vorprüfung der Kommission, jedes Mitglied dieses Hauses wird sich hierüber ein Urteil gebildet haben. Was die Kommission noch weiter an Aufklärung bringen könnte, oder was die Verhandlungen in der Kommission noch für einen weiteren Zweck haben könnten, ist mir unklar. Ich verspreche mir davon nichts, und deshalb möchte ich glauben, daß der Herr Abg. Dr. Obkircher besser auf seinen Vorschlag verzichten würde.

Der Präsident verliest hierauf folgenden inzwischen eingekommenen Antrag der Abgg. Dr. Obkircher und Genossen:

„Wir beantragen, Hohes Haus wolle den Antrag der Abgg. Kopf und Genossen an die Kommission verweisen.“

Abg. Wittum (natl.), zur Geschäftsordnung: Ich bin der entschiedenen Meinung, daß der Herr Präsident recht hat, wenn er sagt, daß der Antrag Kopf eine Verbescheidung der uns zur Berichterstattung überwiesenen Petition nicht darstellt. Ich bin mit dem Antrag Obkircher einverstanden. Ich glaube, auch die Mitglieder der Kommission werden einverstanden sein, daß der Antrag Kopf an die Kommission verwiesen wird, weil dann die Möglichkeit vorliegt, daß man den Wünschen des Herrn Abg. Kopf Rechnung trägt und gleichzeitig in den Antrag eine Verbescheidung der Petition aufnimmt.

Abg. Dr. Binz (natl.), zur Geschäftsordnung: Ich schließe mich dem an und mache nur die eine weitere Bemerkung, daß ich es als selbstverständlich betrachte, daß mit der Zurückverweisung des Antrag Kopf auch die Verbescheidung der Petition ausgesetzt wird, daß also die Kommission über die ganze Materie noch einmal berät und an das Hohe Haus Bericht erstattet. Eine Verzögerung der Geschäfte in irgend erheblichem Maße wird nach meiner Meinung nicht herbeigeführt werden, wenn dem Antrag auf Rückverweisung an die Kommission stattgegeben wird. Wir haben es bei der viel schwierigeren Materie der Waggonfabrik Rastatt erlebt, daß die Sache in wenigen Tagen beglichen war. Der energischen Leitung der Kommission traue ich zu, daß sie auch diese Angelegenheit in wenigen Tagen zum Abschluß bringen wird.

Abg. Dr. Zehner (Zentr.), zur Geschäftsordnung: Ich kann erklären, daß nach der Wendung, die die Dinge genommen haben, wir damit einverstanden sind, daß die Sache nochmals an die Kommission zurückverwiesen wird.

Der Antrag auf Zurückverweisung des Antrags der Abgg. Kopf und Genossen nebst der Petition an die Kommission wird hierauf einstimmig angenommen.

Hierauf wird abgebrochen.

Schluß der Sitzung 9 Uhr 10 Minuten abends.

\* Karlsruhe, 22. Juli. 110. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Donnerstag den 23. Juli 1908, vormittags 9 Uhr:

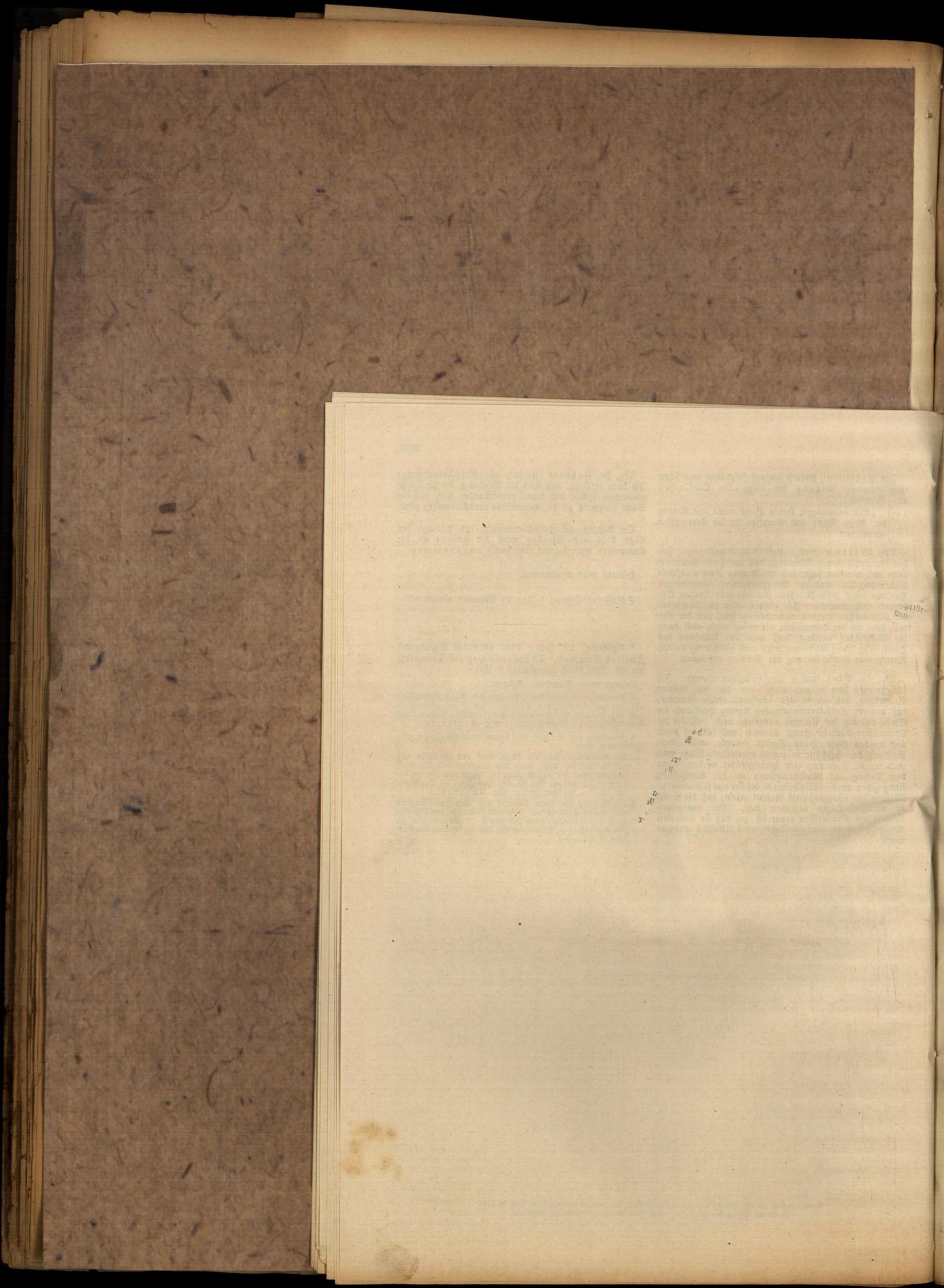
Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung des mündlichen Berichts der Budgetkommission über die zurückverwiesenen Positionen des Eisenbahnbaubudgets (§§ 97 und 99, Personenwagen; Gepäc-, Güter- und Bahndienstwagen), Berichterstatter: Abg. Pfefferle.

2. Beratung der Berichte der Kommission für Justiz und Verwaltung über

a. den Gesetzesvorschlag der Abgg. Kopf und Genossen und die Anträge der Abgg. Kolb und Genossen und Dr. Binz und Genossen, die Abänderung der Gemeindeordnung betreffend (Drucksache Nr. 25, 25a und 25b), — Drucksache Nr. 25c —, Berichterstatter: Abg. Venedeh;

b. die Anträge der Abgg. Geppert und Genossen, Süßkind und Genossen, sowie Dr. Binz und Genossen, die Abänderung der Städteordnung betreffend (Drucksache Nr. 26, 26a und 26b), — Drucksache Nr. 26c —, Berichterstatter: Abg. Schmund.



Faint, illegible text visible through the paper, appearing as bleed-through from the reverse side. The text is arranged in several paragraphs and is mostly mirrored across the page.

100