

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1908

241 (29.7.1908) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 113. öffentliche Sitzung

Karlsruher Zeitung.

N. 241.

Mittwoch, 29. Juli

1908.

Badischer Landtag.

==== Zweite Kammer. ====

113. öffentliche Sitzung
am Montag den 27. Juli 1908.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung der Berichte der Budgetkommission über
 - a. den Gesetzentwurf, die Steuererhebung in der Zeit vom 1. bis mit 16. August 1908 betr. — Drucksache Nr. 1 f —, (mündliche Berichterstattung), Berichterstatter: Abg. Dr. **Wildens**;
 - b. den Gesetzentwurf, die Vervollständigung des Staatsbahnnetzes betr. — Drucksache Nr. 5 a —, samt einschlägigen Petitionen — Drucksache „Zu Nr. 5 a I“ —, Berichterstatter: Abg. **Pfefferle**.

2. Beratung des Berichts der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über die Bitte der Orte Mülsheim, Wertheim, Schweinberg, Steinfurt, Steinbach, Gundheim, Dörlesberg, Raffig, Sonderrieth und Liffingheim, der Löwenstein-Wertheim-Rosenbergischen und Löwenstein-Wertheim-Freudenbergischen Standesherrschaften, sowie der Handelsgenossenschaft Wertheim, den Bau einer Eisenbahn von Wallbüren über Hardheim-Mülsheim nach Wertheim betr. (Denkschrift „Zu Nr. 5 b“ Ziffer 7) — Drucksache „Zu Nr. 5 b II“ —, Berichterstatter: Abg. **Geppert**.

3. Beratung der geschäftlichen Behandlung der Interpellation der Abgg. **Geß** und **Gen.**, die Einführung einer Reichs-elektrizitätssteuer betr. — Drucksache Nr. 87 —.

Am Regierungstisch: Zunächst Präsident des Ministeriums der Finanzen **Wirkl. Geh. Rat Dr. Gönz**, Ministerialrat **Schellenberg**; sodann Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten **Wirkl. Geh. Rat Frhr. von Marschall**, Ministerialdirektor **Schulz**, Ministerialrat **Wolpert**.

Präsident **Fehrenbach** eröffnet kurz nach 5 Uhr die Sitzung.

Nach kurzen geschäftlichen Mitteilungen über eine Einladung zum Besuch der Ausstellung der Städtischen Anabenerarbeitschulen dahier und eine Einladung des Herrn Präsidenten des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten zu einem morgen stattfindenden parlamentarischen Abend wird in die Tagesordnung eingetreten.

Zu Ziffer 1a derselben, Beratung des Berichts der Budgetkommission über den Gesetzentwurf, die

Steuererhöhung in der Zeit vom 1. bis zum 16. August 1908 betreffend, erhält das Wort

Berichterstatter **Abg. Dr. Wildens** (natl.): Es ist dem Hohen Hause seitens der Großh. Regierung in den letzten Tagen ein Gesetzentwurf zugegangen, welcher die Erstreckung der Frist für die einstweilige Forterhebung der Steuern nach dem dormaligen Umlagefuß und nach den bestehenden gesetzlichen Tarifen auf die Zeit vom 1. bis 16. August dieses Jahres in Vorschlag bringt. Die in Betracht kommende Gesetzesvorlage ist dadurch erforderlich geworden, daß der Budgetnachtrag, wie er durch die Novelle zur Beamtengesetzgebung bedingt ist, und wie solcher bei Erledigung des Finanzgesetzes noch berücksichtigt werden soll, den Landständen noch nicht zugegangen ist, vielmehr nach Mitteilung der Großh. Regierung erst in den nächsten Tagen der Zweiten Kammer zur Beratung und Beschlußfassung unterbreitet werden kann. Die Budgetkommission hat die Gesetzesvorlage beraten und ist zu dem Antrage gelangt, dem Hohen Hause die Zustimmung zu dem Gesetze und die Beratung der Vorlage in abgekürzter Form zu empfehlen.

In der Beratung ergreift Niemand das Wort.

Der Gesetzentwurf wird in namentlicher Abstimmung einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 1b der Tagesordnung, Beratung des Berichts der Budgetkommission über den Gesetzentwurf, die Vervollständigung des Staatsbahnnetzes betreffend, samt den einschlägigen Petitionen, erhält zunächst das Wort zur Berichterstattung über den ganzen Inhalt des Gesetzes

Berichterstatter **Abg. Pfefferle** (natl.): Bevor ich auf den Gegenstand der Tagesordnung eingehe, will ich mit Erlaubnis des Präsidenten und im Auftrag der Budgetkommission folgende Richtigstellung verlesen:

„In der Tagespresse von Freiburg ist eine Darlegung zu der Frage der Aufhebung des Güterbahnhofs Freiburg-Wehre erschienen, welche als eine Mitteilung der Handelskammer für den Kreis Freiburg bezeichnet ist. In derselben wird gegen verschiedene Ausführungen des Berichts der Budgetkommission der Zweiten Kammer über das Eisenbahnbudget für die Jahre 1908/09 Widerspruch erhoben. Da durch

diese Mitteilung der Handelskammer die Meinung hervorgerufen wird, als ob die betreffenden Stellen des Kommissionsberichts die Anschauungen der Budgetkommission wiedergäben, sei sei berichtigend hervorgehoben, daß die erste der in der Darlegung der Handelskammer bemängelten Ausführungen des Kommissionsberichts die Wiedergabe einer von Seiten eines Kommissionsmitglieds innerhalb der Kommission gemachten Mitteilung ist, während die übrigen der von der Handelskammer bemängelten Ausführungen des Kommissionsberichts tatsächlich Äußerungen wiedergeben, welche die Großh. Regierung anlässlich der Kommissionsberatungen gemacht hat.

Im übrigen darf noch darauf hingewiesen werden, daß die Budgetkommission die einschlägige Frage auch ihrerseits wohlwollend behandelt hat, und daß die betreffende Kommissionsberatung schon abgeschlossen war, als die Petition des Komitees der Interessenten der Zweiten Kammer zugeht.

Ich gehe nun zum Gegenstand der Tagesordnung über. Am 20. März d. J. ist gleichzeitig mit der Vorlage des Eisenbahnbudgets dem Hohen Hause ein Gesetzentwurf zugegangen, in welchem die Genehmigung von 5 neuen Bahnprojekten beantragt wird. Dieser uns heute vorliegende Gesetzentwurf über die Vervollständigung des Staatsbahnnetzes gibt mir als Berichterstatter Anlaß, einen kurzen Rückblick auf den Wandel in den Anschauungen der maßgebenden Faktoren und auch unserer Zeit auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues und der Ausgestaltung unseres Bahnnetzes zu werfen.

Ende der 70er Jahre, vor etwa 30 Jahren, hat sich sowohl bei der Großh. Regierung als auch innerhalb der Landstände die Meinung geltend gemacht, daß das badische Eisenbahnnetz im großen und ganzen als abgeschlossen zu betrachten sei, und daß es sich höchstensfalls noch um kleine Ergänzungen handeln könne. Viele Bahnwünsche sind damals zurückgestellt worden, und es hat geschienen, als wenn die Eisenbahnwünsche vieler Landesteile für immer begraben würden. Allein das Drängen der Bevölkerung und insbesondere der Umstand, daß es eben immer mehr offensichtlich geworden ist, daß alle jene Landesteile, welchen die Wohltat des Besites einer Bahn zuzum, wirtschaftlich gehoben worden sind, haben eben dazu geführt, daß die Eisenbahnwünsche nicht verstummt sind. So mußten schließlich die gesetzgebenden Faktoren diesen Wünschen Rechnung tragen. Man ist damals auf den Ausweg verfallen, den Eisenbahnbau durch Zulassung von Privatbahngesellschaften unter Staats- und Gemeindeunterstützung weiterzuführen. Ich will hier heute nicht die Vor- und Nachteile des Privatbahnsystems erörtern. Wir haben ja schon öfter Gelegenheit gehabt, das zu tun. Ich will nur darauf hinweisen, daß man durch das Besprechen dieses Weges allerdings dazu gekommen ist, recht vielen Landesgegenden auf schnellere Weise eine Eisenbahnverbindung zu verschaffen, als das bei der Beibehaltung des reinen Staatsbahnsystems möglich gewesen wäre. Das ist der Hauptvorteil dieses Privatbahnsystems gewesen. Allein diesem Vorteil stehen viele Mängel gegenüber. Ich will nur hervorheben, daß man in vielen Landesteilen dazu übergegangen ist, Schmalspurbahnen einzuführen, ein Nachteil, der ein bleibender für den Landesteil ist. Einmal müssen für den Anschluß an die Hauptbahn viel größere Kosten aufgewandt werden, und ferner hat man auch die Taxe für diese Privatbahnen erhöht, womit eine größere Belastung jener Landesteile verbunden ist. Der größte Nachteil des Privatbahnsystems aber ist der gewesen, daß die Privatbahngesellschaften gesucht haben, sich zunächst die lukrativsten Nebenbahnen zu sichern, und, als diese in ihrem Besitze waren, mit immer größeren Anforderungen an Staat und Ge-

meinden herantraten, so daß wir heute vor der Tatsache stehen, daß der Staat doch wieder selbst eingreifen muß. Durch diese Umstände ist nun die fatale Situation eingetreten, daß der Staat die rentablen Nebenbahnen nicht in seinem Besitze hat, die unrentablen nun selbst herstellen muß, und daß der Ausgleich, der sonst zwischen den Ergebnissen der rentablen und unrentablen Linien sich im Staatsfädel vollziehen könnte, nicht eintritt. Es hat sich aber schließlich sowohl innerhalb der Landstände als auch auf Seiten der Großh. Regierung immer mehr die Ansicht geltend gemacht, daß mit diesem System der Privatbahnen im allgemeinen gebrochen werden solle. Wir haben ja darüber in diesem Hause länger verhandelt und sind zu der Anschauung gekommen, daß man von diesem System allmählich abgehen soll.

Aber auch der Ausbau des Staatsbahnnetzes hat niemals ganz still gestanden. Es hat allerdings eine Periode gegeben, und zwar die vom Jahre 1879 bis zum Jahre 1886, in der kein neuer Anschluß an das Staatsbahnnetz stattgefunden hat. Erst mit dem Jahre 1886 sind wieder neue Staatsbahnen eröffnet worden. Es kamen damals eben einerseits die Wünsche der Bevölkerung immer dringender zum Vorschein, und andererseits mußten auch auf Wunsch der Militärverwaltung strategische Bahnen mit Zuschüssen des Reichs gebaut werden. Auch gegenwärtig sind einige Staatsbahnen im Bau begriffen, und wenn das vorliegende Gesetz genehmigt wird, so wird auf diesem Gebiete wieder ein wichtiger Schritt vorwärts getan sein.

Eine sehr wichtige Maßnahme war es nach meinem Dafürhalten auch, daß die Regierung in den 90er Jahren dazu übergegangen ist, die Beiträge, die sie seinerzeit zum Bau von Privatbahnen geleistet und aus Mitteln des allgemeinen Staatshaushalts entnommen hat, aus der Eisenbahnkasse wieder zu erheben, und daß sie seither solche Zuschüsse nur noch aus den Eisenbahnmitteln entnommen hat. Dadurch ist der Zusammenhang zwischen dem badischen Staatsbahnnetz und den im Privatbesitz stehenden Fahrtrassen dokumentiert und, nachdem nun sämtliche im Staatsbetrieb gestandenen Privatbahnen, einschließlich der Neckalbahn, vom Staat angekauft sind, der Weg geebnet, auf dem schließlich die anderen Privatbahnen in den Besitz des Staates übergeben werden.

Die Notwendigkeit der besseren Ausgestaltung unseres bestehenden Bahnnetzes hat allerdings in den letzten Jahrzehnten außerordentlich große Aufwendungen notwendig gemacht. Das kam daher, daß unsere bestehenden Eisenbahnen dem rapide ansteigenden Verkehr nicht mehr vollständig genügen konnten. Wir mußten deswegen dazu übergehen, unsere Bahnen entsprechend zu erneuern und zu erweitern. Das hat große Summen erfordert, und es sind allerdings Bedenken nach der Richtung hervorgetreten, ob, wenn alle diese großen Mittel für die bestehenden Bahnen aufgewendet sind, überhaupt noch eine Rentabilität vorhanden sei und der Eisenbahnbau auch weitergehen könne. Die Erörterungen hierüber haben auf dem letzten Landtage befaßlich einen großen Umfang angenommen. Es haben sich aber schließlich Regierung und Volksvertretung in einer Resolution dahin verständigt, daß der Eisenbahnbau in entsprechender Weise weiter gefördert werden soll, und auf jener Resolution vom letzten Landtag beruht der vorliegende Gesetzentwurf.

Ich kann den Hauptgedanken des vorliegenden Gesetzentwurfes kurz dahin ausdrücken: Normalspurige Staatsbahnen mit Unterstützung der Gemeinden. Ich hoffe, daß man beim weiteren Ausbau unseres Bahnnetzes immer mehr dazu kommt, auch die

wirtschaftlichen Fragen in den Vordergrund treten zu lassen, so daß auch die Landesteile, die noch einer Bahn bedürfen, auch bei minder günstiger Aussicht auf Rentabilität, solche dennoch bald erhalten können.

Ueber den Gesetzentwurf selbst werde ich mich nicht weiter auslassen. Ich habe mich bemüht, in meinem Bericht alles Notwendige darzulegen, und ich darf wohl annehmen, daß die Herren, wenn Sie auch den Bericht etwa nicht ganz gelesen, so doch wenigstens einen wohlwollenden Blick hineingeworfen haben (Seiterkeit), und deswegen über seinen Inhalt orientiert sind. Ueberdies werde ich noch Gelegenheit haben, in der Spezialdebatte über der einen oder andern Punkt Rede stehen zu müssen. Ich möchte daher damit schließen, daß ich die Herren ersuche, dem Gesetzentwurfe, so wie er vorliegt, Ihre Zustimmung erteilen zu wollen.

In der allgemeinen Beratung zu dem ganzen Gesetzentwurf erhalten das Wort

Abg. Hergt (Zentr.): Ich möchte nur einige allgemeine Bemerkungen machen. Der Herr Berichterstatter hat uns vorhin vorgetragen, daß künftighin zum reinen normalspurigen Staatsbahnsystem übergegangen werden sollte, und, wenn ich ihn recht verstanden habe, ist das die Tendenz der Budgetkommission, von der er hofft, daß auch das Hohe Haus sie sich zu eigen machen möge. Da möchte ich doch sagen: *principiis obsta!* Das wäre nach meiner Meinung kein Glück für unser Land. Ich habe neulich schon auszuführen mir erlaubt, daß es viele Gegenden unseres Landes gibt, welche wegen ihrer Terrain-schwierigkeiten überhaupt nie zu normalspurigen Bahnen gelangen werden, ob nicht zu Staatsbahnen, das will ich nicht sagen, aber jedenfalls nicht zu normalspurigen Bahnen. So wäre mit jener Tendenz beispielsweise allen Bahnwünschen des Hohenwaldes, wo eine Linie für den Durchgangsverkehr nicht in Betracht kommen kann, das Todesurteil gesprochen. Denn daß wir in einer absehbaren Zeit dazu kommen könnten, eine normalspurige Staatsbahn über den Hohenwald zu bauen, glaube ich nicht. Dagegen wäre es doch nicht unmöglich, daß man mit einer schmalspurigen Bahn den Hohenwald an den Eisenbahnverkehr anschließen könnte, mit einer schmalspurigen Linie, die als Privatbahn mit Staatsbeihilfe oder auch als Staatsbahn erbaut werden kann, denn ich sehe garnicht ein, warum sich der Staat nicht darauf einlassen soll, auch Schmalspurbahnen zu bauen da, wo das Bedürfnis es verlangt, wo die Terrainverhältnisse aber derart sind, daß man zu einer Vollspurbahn nicht gelangen kann. Ich habe schon darauf hingewiesen, daß andere Länder nicht so ängstlich sind, daß z. B. Sachsen, Schweden, die Schweiz und Italien leistungsfähige Staats-Schmalspurbahnen gebaut haben, mit denen die Bevölkerung ganz zufrieden ist. Insbesondere auch hängt die Einführung des elektrischen Betriebs vielfach davon ab, ob eine Schmalspurbahn oder Normalbahn gebaut wird; in vielen Fällen ist es nicht möglich, mit der Kraft, die zur Verfügung steht, eine Normalspur, wohl aber eine Schmalspurbahn zu betreiben. Ich möchte also vor einer derartigen grundsätzlichen Bindung warnen.

Berichterstatter Abg. Pfefferle (natl.): Ich möchte darauf nur erwidern, daß, wenn man auf dem erörterten Weg zum sogenannten reinen Staatsbahnsystem kommt, Ausnahmen ein für allemal damit nicht ausgeschlossen werden sollen. Ich habe in meinem Bericht schon niedergelegt, daß die Frage von Fall zu Fall erörtert und entschieden werden muß. Es kann ja vorkommen, daß zur Erlangung einer Bahnverbindung eine Schmalspurbahn oder Privatbahn gewählt werden muß. Ich möchte auch nicht infolge des Uebergangs zum Staatsbahnsystem

irgend einem Landesteil die Erfüllung seiner Eisenbahnwünsche verschlossen wissen. Ich habe nur im großen ganzen sagen wollen, daß man zu diesem System übergehen solle, und es hat sich auch das Hohe Haus in diesem Sinne schon ausgesprochen. Damit soll aber der Entscheidung in einzelnen Fällen nicht vorgegriffen sein.

Abg. Dr. Wildens (natl.): Wenn ich die Meinungsverschiedenheit richtig auffasse, die zwischen den beiden Herren Vorrednern besteht, so liegt sie auf dem Gebiet der Normalspur und der Schmalspur. Es hat der Herr Kollege Hergt die Meinung ausgesprochen, man solle sich nicht zum Voraus ein für allemal auf die Normalspur festlegen; es seien auch Fälle denkbar, wo eine Schmalspurbahn gebaut werden müsse, wenn man die betreffenden Eisenbahnwünsche überhaupt befriedigen wolle. Das ist, wie mir scheint, auch die Anschauung der Budgetkommission.

Abg. Hergt (Zentr.): Ich kann mich mit dem, was der Herr Kollege Wildens soeben geäußert hat, mit einer gewissen Einschränkung einverstanden erklären. Er und der Herr Berichterstatter wenden sich dagegen, daß auch künftighin der Bau von Privatbahnen, d. h. der Bau von Bahnen durch Privatunternehmer mit Staatsunterstützung, noch beibehalten werden soll. Nun möchte ich den weiteren Bau von Privatbahnen gleichfalls nicht in einem größeren Umfange empfehlen. Aber es gibt doch Verhältnisse, in denen es für die betr. Gegend sehr mißlich wäre, wenn man es nun grundsätzlich ablehnen wollte, eine Privatgesellschaft mit Staatsunterstützung zuzulassen. Andererseits wollte ich aber auch zum Ausdruck bringen, daß es für die Bevölkerung der in schwierigem Terrain liegenden Gegenden des Landes sehr vorteilhaft wäre, wenn die Grob-Regierung selbst sich dazu verstehen wollte, auch einmal mit dem Bau von Schmalspurbahnen auf Staatskosten vorzugehen. Es war eine geeignete Gelegenheit vorhanden bei dem Projekt, eine elektrisch betriebene Schmalspurbahn von Triberg nach Furtwangen zu bauen. Ich habe damals sehr bebauert, daß die Grob-Regierung dieses Projekt nicht selbst in die Hand genommen hat. Es wäre notwendig, daß auch einmal vom Staat mit derartigen, elektrisch betriebenen Kleinbahnen ein Anfang gemacht würde. Es wäre vorteilhaft für die Zukunft, hierin Schule zu machen, Erfahrungen zu sammeln; man würde dahin gelangen, daß manche Bahnwünsche im Lande auf diesem Wege erfüllt werden können entweder durch den Staat selbst oder auch durch Privatunternehmer mit Staatsunterstützung oder auch durch Stadtgemeinden, Wünsche, die auf anderem Wege der zu hohen Kosten wegen unerfüllbar erscheinen.

Abg. Fröhlich (frei.): Die Regierung hat auf wiederholte Anfrage erklärt, daß sie am 25 Millionen-Programm festhält, daß die fälligen Summen so gut wie vergeben sind, und daß ihr derzeitiger Personalbestand es ihr überhaupt nicht ermöglicht, ein größeres Programm in den nächsten vier Budgetperioden zu bewältigen. Dieser wiederholt gegebenen Erklärung der Regierung ist von keiner Seite widersprochen worden, außer durch die prinzipiellen Ausführungen, die von der linken Seite des Hauses wiederholt gemacht worden sind, und die darin gipfeln, daß das Hohe Haus sich darin einigen möge, daß die Regierung so schnell als möglich ihren Personalbestand dauernd verstärkt und statt der von Fall zu Fall selbst aus dem Ausland beigezogenen Hilfskräfte dauernde Kräfte einstellt, welche gewährleisten, daß der Ausbau unseres Eisenbahnnetzes, sei es durch Normalspurbahnen oder, wo das nicht möglich ist, wie der Herr Kollege Hergt mit Recht verlangt, durch Schmalspur-

bahnen in die Wege geleitet wird. Solange über diesen prinzipiellen Punkt keine Einigkeit hergestellt ist, nicht einmal im Hohen Hause selbst, geschweige mit der Regierung, hat es keinen Wert, wenn der in den letzten Tagen liegende Landtag sich darüber den Kopf zerbricht, welches Bauprogramm eingehalten werden soll.

Von unserer Seite wird nichts unterlassen werden, anlässlich der nächsten Wahl die Bevölkerung über den Kernpunkt der Frage aufzuklären. Nach unserer Meinung ist es unmöglich, auf dieser Bahn einen Schritt weiterzukommen, wenn nicht die Wählerschaft selbst die präzise Stellung einnimmt, die die Mehrheit des Hauses leider bisher nicht eingenommen hat.

Abg. Dr. **Wilfens** (natl.): Ich möchte nur in aller Kürze feststellen, daß ich mit dem Herrn Kollegen Herzt insofern übereinstimme, als in der Folge die Bahnen in der Regel vom Staat gebaut werden sollen. Ausnahmen zugunsten von Privatbahnen aber sind möglich und denkbar, und es hat Herr Kollege Herzt selber einige derartige Fälle namhaft gemacht. Uebrigens habe auch ich unlängst im Hohen Hause auf den Fall hingewiesen, wo eine Privatbahn bereits gebaut ist und es sich nur um ihre Fortsetzung handelt. Ich glaube also, wir stehen im großen und ganzen auf dem gleichen Standpunkt, und es sind Meinungsverschiedenheiten von Bedeutung auf diesem Gebiete unter uns nicht mehr vorhanden.

Hierauf wird in die Einzelberatung und zwar zunächst zu Artikel 1 des Gesetzesentwurfs eingetreten.

Zu Ziffer 1, Fortsetzung der Seitenbahn Oberuhldingen—Unteruhldingen nach Meersburg, erhalten das Wort

Abg. **Weißhaupt** (Zentr.): Mit der Beratung dieser Gesetzesvorlage, Weiterführung der Bahn Oberuhldingen—Unteruhldingen nach Meersburg, geht ein Teil der Wünsche in Erfüllung, die das ehrwürdige Alter von nahezu einem halben Jahrhundert haben. Die Grobsh. Regierung kommt damit in die Lage, ein längst gegebenes Versprechen zu erfüllen. Als am 20. März d. J. diese Gesetzesvorlage dem Hause vorgelegt wurde und diese Nachricht nach Meersburg kam, hat das dort große Freude hervorgerufen. Die Stadtgemeinde Meersburg hat mich beauftragt, der Grobsh. Regierung den Dank für die Vorlage auszusprechen, aber auch dem Hohen Hause den Dank auszusprechen für die wohlwollende Haltung auf dem letzten Landtag, die die Grobsh. Regierung veranlaßt hat, uns diesmal diese Vorlage zu machen; ich möchte damit die Bitte an das Hohe Haus verbinden, der Gesetzesvorlage seine Zustimmung zu geben.

Wenn auch ein kleiner Betriebsausfall von seiten der Regierung für diese Bahn herausgerechnet wird, so geht dieser Ausfall doch nur auf Kosten der Eisenbahnkasse, nicht aber ganz auf Kosten der Staatskasse. Denn einen großen Vorteil von der Bahn wird durch Verbilligung des Betriebs das Domänenräar haben, nämlich der staatliche Rebbau und die anderen staatlichen Anstalten, deren Betriebsunkosten sich durch die Erstellung der Bahn bedeutend verringern werden.

Alle Wünsche der petitionierenden Gemeinden sind ja nicht erfüllt worden, namentlich insofern es nicht möglich war, die Bahn bis an die Hafenanlage zu führen, was eine große Bequemlichkeit und Ersparnisse an Zeit und Geld für den Güter- und den Personenverkehr mit sich gebracht hätte. Ganz besonders interessiert sind an einer Heranführung der Bahn an die Hafenanlagen die Stadt Konstanz und die beiden Gemein-

den Sagnau und Immenstaad. Es wäre dadurch die Vervollständigung der Bodenseegürtelbahn in greifbare Nähe gerückt. Da nun aber die Bahnen auf dem jenseitigen Seeufer neben dem Dampfschiffsverkehr sehr florieren, da dort ein sehr guter Eisenbahnverkehr besteht, der jedenfalls gute Eisenbahnrenten abwirft, so kann man sich wohl der Hoffnung nicht verschließen, daß die Zeit bald kommen wird, wo auch diese kurze Strecke Meersburg—Fischbach, die noch zur Vollendung der Bodenseegürtelbahn auf badischer Seite fehlt, gebaut werden wird. Die Vollendung wird kommen; die Erstellung dieser kleinen Strecke wird der Stadtgemeinde Meersburg und den in Betracht kommenden Gemeinden die erhoffte Verbesserung in ihren Verkehrsverhältnissen neues Leben und Aufblühen in jene Gegend bringen. Daß das von Glück und Segen begleitet sein möge, das wollen wir alle aufrichtig hoffen.

Abg. **Venedey** (Dem.): Es ist der Stadt Meersburg gewiß von ganzem Herzen zu gönnen, daß sie nun endlich den gewünschten Anschluß an die Eisenbahn bekommen soll. Sie hat sich darum redlich bemüht, das kann ich bei diesem Anlaß wohl sagen; sie hat ihr Möglichstes getan, als es sich früher um die Frage der Bodenseegürtelbahn gehandelt hat, und auch später, und es freut mich nun, daß sie ihr Ziel insofern wenigstens erreicht, daß die Bahn bis Meersburg weitergeführt wird.

Dagegen bin ich allerdings weniger erfreut über die Art und Weise, wie diese Bahn ausgeführt werden soll, und ich bedauere speziell, daß sie nicht bis zum Hafen durchgeführt wird, und daß der Bahnhof auf der Westseite der Stadt Meersburg in einiger Entfernung vom Hafen angelegt werden soll. Die Stadt Konstanz hat, wie der Herr Kollege Weißhaupt vorhin ausgeführt hat, ja das Projekt der Weiterführung der Bahn Uhdingen nach Meersburg warm unterstützt, aber unter der Voraussetzung, daß die Bahn bis an den Hafen geführt werden sollte, und daß sie als eine Teilstrecke der im Laufe der Zeit weiter vollständig durchzuführenden Seelinie gedacht sei. Ich kann darauf hinweisen, daß auch die Eisenbahnkommission mit Zustimmung des Landtages während der vorigen Session sich dafür ausgesprochen hat, daß die Bahn bis zum Hafen durchgeführt werde. Wir Konstanzer hätten das, wie gesagt, als eine Fortführung der Seelinie sehr gewünscht, indem wir dann von Konstanz aus in Meersburg bequemen Anschluß gehabt hätten. Ich will diese Frage im einzelnen nicht weiter ausführen, aber ich kann nur sagen, ich bedauere, daß man sich seinerzeit beim Bau der Bodenseegürtelbahn nicht hat entschließen können, die Seelinie zu bauen mit einer Zweigbahn in das Salemertal und nach Markdorf, ein Projekt, das auch damals von seiten des Herrn Generaldirektors, wie ich bestimmt weiß, befürwortet wurde. Ich muß auch weiter bedauern, daß eine Anregung, die ich nach dieser Richtung schon im Jahre 1894 gegeben habe, nicht früher die kräftige Unterstützung der berufenen Organe gefunden hat, sonst wäre es doch wohl möglich gewesen, die Durchführung der Seelinie zu erreichen. Ich bedauere, daß die Grobsh. Regierung nun kategorisch erklärt, die Sache sei damals erledigt worden, und es sei in absehbarer Zeit an eine Fortsetzung der Seelinie nicht zu denken.

Ich möchte doch darauf hinweisen, daß die Interessen der Stadt Konstanz mit ihren 26—27 000 Einwohnern doch auch wohl ein gewisses Opfer wert sind. Es sind auch weiter die Orte Sagnau und Immenstaad, die einen recht starken Weinbau und Obstbau treiben, und die auch neuerdings als „Sommerfrüchten“ sich zu entwickeln begonnen haben, an der Fortführung der Bahn sehr interessiert. Es möchte doch gar nichts

aus, wenn wir dort zwei Bahnen nebeneinander hätten, eine für den lokalen und die andere, die Seelinie, für den Durchgangsverkehr. Ich erinnere nur daran, daß das in anderen Landesteilen auch der Fall ist, z. B. bei der Bahn von Offenburg nach Kork neben der Bahn Offenburg—Appenweier—Kehl.

Aber auch abgesehen davon, ob man die Seelinie weiter durchführen soll, wäre es auch im Interesse der Sache selber, die Bahn schon wenigstens bis zum Hafen durchzuführen und den Bahnhof in der Nähe des Hafens anzulegen. Das wäre das einzig Naturgemäße gewesen, um den Bahnverkehr in möglichst nahe Verbindung mit der Dampfschiffahrt zu bringen. Die Regierung schlägt den Umschlagsverkehr zwischen dem Dampfschiff und der Eisenbahn hier entschieden zu niedrig an. Ich glaube, daß, wenn einmal die ganze Strecke durch das Salemerthal über Uhlhingen nach Meersburg erschlossen sein wird, sich ein sehr schöner Güterverkehr entwickeln wird; es handelt sich dort um Gemeinden mit einem recht lebhaften Verkehr, mit einem starken Wein-, Obst- und Getreidebau.

Die ganze Frage der Fortführung der Seelinie ist noch nicht abgeschlossen, und ich will der Erwartung Ausdruck geben, daß man sich in nicht allzu ferner Zeit doch dazu entschließen wird, sie doch noch auszuführen. Wenn einmal die Bahn bis nach Meersburg geführt ist, so wird das keine große Schwierigkeiten mehr bereiten; es handelt sich dann nur um etwa 12 Kilometer bis zum Anschluß an die jetzige Bahn Markdorf—Friedrichshafen, und wenn solche Interessen wie diejenigen der Stadt Konstanz in Frage stehen, so sollte man sich zur Ausführung recht bald entschließen.

Berichterstatter Abg. Pfefferle (natl.): Ich wollte nur hervorheben, daß es auch die Budgetkommission recht gern gesehen hätte, wenn die Bahn in diesem Sinne geführt worden wäre. Allein die Grohh. Regierung hat einen ablehnenden Standpunkt eingenommen; sie hat uns nachgewiesen, daß das jetzt vorliegende Projekt für den Lokalverkehr genügen werde, und wir haben uns dann damit zufrieden gegeben, indem wir uns sagten, die Hauptsache scheint doch das zu sein, daß endlich die Bahn nach Meersburg geführt wird, um den Interessen der Stadt Meersburg entgegenzukommen und auf der anderen Seite auch der Stadt Konstanz einen Dienst zu erweisen. Ich bin davon überzeugt, daß das jetzt in Aussicht stehende Projekt schon eine erhebliche Verbesserung sein wird. Die andere Frage der Ergänzung der Seelinie kann ja später auch noch zur Behandlung gelangen.

Wir haben also geglaubt, dem jetzigen Gesetzentwurf zustimmen zu sollen, und möchte ich die Genehmigung des jetzigen Projekts namens der Budgetkommission empfehlen.

Zu Ziffer 2, Bahn von Stockach über Dwingen nach Fridingen, erhalten das Wort

Abg. Brodmann (natl.): Wenn auf irgend eine Sache der Spruch: „Was lange währt, wird endlich gut“ mit Recht Anwendung finden kann, so ist dies der Fall bei dieser Gesetzesvorlage, die unter anderem auch die Erstellung einer Bahnlinie von Stockach über Dwingen nach Fridingen bezweckt. Mehr als vier Jahrzehnte bedurfte es der angestrengtesten Bemühungen der Bevölkerung des Salemer und Dwingener Tales und derjenigen von Stadt und Bezirk Stockach, um das zu erreichen, was uns nun durch die Grohh. Regierung in Form der Gesetzesvorlage vorgelegt wird. Ich bin daher in der angenehmen Lage, im Namen der Bewohner jener Gegend der Grohh. Regierung den ver-

bindlichsten Dank dafür auszusprechen. Ganz besonders muß hervorgehoben werden, daß sich die Grohh. Regierung bei Behandlung dieser Frage nicht von fiskalischen Interessen, sondern von dem wirtschaftlichen Bedürfnis leiten ließ. Verbindlichsten Dank möchte ich aber auch dem Herrn Berichterstatter Abg. Pfefferle für den vortrefflichen Bericht über diesen Gesetzentwurf aussprechen. Derselbe legt Zeugnis ab von einer so gründlichen Kenntnis der örtlichen Verhältnisse, wie man solche nur aus eigener Anschauung erwerben kann, und dieser Bericht — ich darf das wohl mit Recht hervorheben — gibt den Herren Kollegen den besten Anhaltspunkt zur Beurteilung dieser Frage.

Es kann nun meine Aufgabe nicht sein, Ihnen alle die Ortschaften noch einmal aufzuzählen, die durch die Bahn berührt werden; Sie ersehen deren Erwerbsverhältnisse, Einwohnerzahl usw. teilweise aus der Begründung der Grohh. Regierung, teilweise aber auch aus dem Berichte der Budgetkommission. Auf verschiedene andere Punkte in der Begründung möchte ich dagegen zurückkommen.

Die Grohh. Regierung stützt sich eingangs ihrer Begründung auf die Zusage, die sie der im Jahre 1898 von den beiden Hohen Häusern einmütig gefaßten Resolution zuteil werden ließ, der Resolution, daß alsbald nach Fertigstellung der Linie Mimmehausen—Fridingen die Fortsetzung derselben über Dwingen nach Stockach in Angriff zu nehmen wäre. Es sind nun seit Eröffnung der Linie Mimmehausen—Fridingen wiederum drei Jahre ins Land gegangen, und der Wunsch ist gewiß berechtigt, daß nun auch alsbald an den Geländeerwerb für die Linie Stockach—Fridingen herangegangen wird, so daß mit dem Bau in aller kürzester Zeit begonnen werden kann.

Ueber die Linienführung, die Sie aus der Karte, die dem Gesetzentwurf beigegeben ist, ersehen, will ich mich nicht weiter aussprechen, zumal solche Linienführungen des öfteren durch den Geländeerwerb noch Änderungen erfahren.

In der Begründung wird dann weiter gesagt, daß für die ganze Strecke 7 Stationen mit Güterverkehr und eine Haltestelle vorgesehen sind. Da ist mir nun aufgefallen, daß unter den 7 Stationen nur eine genannt ist, welche eine Holzverladerampe erhalten soll, und das ist die Station Dwingen. Es ist richtig, daß Dwingen wohl die stärkstenfrequentierte Station dieser Linie werden wird, hauptsächlich wegen des großen Holzreichtums der dortigen Gegend. Aber ich möchte mir erlauben, die Grohh. Regierung darauf aufmerksam zu machen, daß noch eine weitere Station vorhanden ist, wo sich die Notwendigkeit einer Holzverladerampe sofort herausstellen wird, und das ist die Station Mahlsprüren i. Th. Hier mündet die Straße von den hohenzollernschen Ortschaften Kalkofen, Riggersdorf, Selgetzweiler, Deutwangen usw. ein, wo außer großen Gemeindefeldungen auch große Waldungen, die der Standesherrschaft Sigmaringen gehören, vorhanden sind. Der ganze Verkehr aus diesen hohenzollernschen Orten, hauptsächlich aber der mit Holz, wird sich nach der Station Mahlsprüren richten. Ich möchte daher die Grohh. Regierung ersuchen, diese meine Anregung ins Auge zu fassen, und zwar schon während des Baues der Linie; denn wenn die Rampe nicht sofort gebaut wird, so bin ich überzeugt, daß, wie schon gesagt, kaum nach Fertigstellung der Linie sich die Notwendigkeit herausstellen wird, in Mahlsprüren eine Holzverladerampe einzurichten, und wenn solche Einrichtungen erst nachträglich gemacht werden müssen, so ist das nach unserer Erfahrung oft mit viel größeren Unbequemlichkeiten und auch mit mehr Kosten verbunden, als wenn sie gleich bei der Erstellung der Bahn miterteilt würden.

Was nun die Baukosten anbelangt, so sind dieselben, während sie in dem generellen Projekt von 1896

auf dreieinhalb Millionen Mark angelegt waren, jetzt mit 5 363 000 M. jedenfalls zum allerhöchsten Satz eingezahlt, der unter den allernünftigsten Verhältnissen überhaupt in Betracht kommen könnte, und ich glaube, daß die Großh. Regierung nach Fertigstellung der Bahnlinie die angenehme Erfahrung machen wird, daß sie erheblich billiger gebaut hat, als sie in der jetzigen Vorlage vorgesehen hat. Diese Erscheinung wird auch bei dem *Geländeerwerb* zutage treten, für welchen eine Summe von 683 000 M. vorgesehen ist. Dadurch ist nun ja allerdings die Großh. Regierung nicht berührt, weil es Sache der Gemeinden ist, das Gelände unentgeltlich zu stellen. Aber ich möchte bei dieser Gelegenheit doch die Bitte aussprechen, daß die Großh. Regierung den Gemeinden gegenüber wenigstens in dem Sinne schonend vorgeht, daß sie Rücksicht nimmt auf die finanzielle Leistungsfähigkeit der schwach bemittelten Gemeinden und daß diesen Zuschüsse zum Geländeerwerb aus der Eisenbahnkasse gegeben werden, wie dies ja auch bei dem Geländeerwerb der Bodenseegürtelbahn und bei anderen Linien im badischen Lande schon vorgekommen ist.

Wenn mir nun einerseits die Baukosten als recht hoch aufgestellt vorkommen, so erscheinen mir auf der anderen Seite die *Einnahmeposten* weit niedriger eingestellt, als sie voraussichtlich zu erwarten sind. Ich kann wohl als guter Kenner jener Gegend sagen, daß der Verkehr, der jetzt immer noch mit Wagen erledigt werden muß, ein so reger ist, daß die Einnahmen den eingesetzten Betrag weitaus übersteigen werden. Ich habe mir seinerzeit schon erlaubt, dem Herrn Minister gegenüber mich dahin zu äußern, daß von der Regierung bei der Rentabilitätsberechnung nicht alle Faktoren in Betracht gezogen seien, von denen diese Linie beeinflusst wird. Hauptsächlich sind es da viele Ortschaften auf hohenzollernischem Gebiet, die nicht in Verücksichtigung gezogen wurden. Von Stockach aus talaufwärts betrachtet, ist es hauptsächlich das links davon liegende holzreiche hohenzollernsche Gebiet mit vielen Ortschaften, die sich bis über Dwingen hinauf ziehen und von welchen sich der ganze Verkehr der Interessensphäre dieser Linie zuwenden wird. Da erscheint mir der Einnahmebetrag von 27 000 M. für den Personenverkehr u. von nur 12 000 M. für den Güterverkehr denn doch als weit unter den Verhältnissen gegriffen.

Was nun die *Bauausführung* selbst anbelaugt, so möchte ich den Wunsch aussprechen, daß die Großh. Regierung doch die ganze Linie von Stockach bis Fridingen in der Begründung herbegehoben wird, zuerst die Linie Stockach—Dwingen erstellt und dann erst nach Fertigstellung dieser Linie die Teilstrecke Dwingen—Fridingen. Die Großh. Regierung begründet dies damit, daß letztere Verbindungsstrecke die weitaus teurere und auch weniger rentable sei. Es mag zugegeben werden, daß dies der Fall sein kann, sofern man die Rentabilitätsberechnung nur auf diese kurze Linie erstreckt. Ich möchte aber doch hervorheben, daß, je rascher diese Verbindungslinie zwischen Dwingen und Fridingen hergestellt wird, desto rentabler überhaupt die ganze Linie werden wird. Sie wird dann zu dem gemacht werden, was die Regierung auch in ihrer Begründung hervorhebt, zu der Durchgangslinie für den Güterverkehr aus dem Salemer Tal und aus dem Dwinger Tal und vielleicht auch noch aus einem Teile des Deggenhauser Tales über Stockach und die Schwarzwaldlinie nach dem badischen Unterland, und die Befürchtung wird dann nicht mehr vorhanden sein, daß der Verkehr aus dem Salemer Tal, wie dies bis jetzt teilweise der Fall ist, nach Württemberg hinüber gelenkt wird.

Nun möchte ich nur noch mit einigen Worten die *Petition der Stadt Ueberlingen* berühren. Ich

hatte zwar nicht vor, hierauf einzugehen, zumal diese *Petition* ja bei Annahme des Gesetzesentwurfs ihre Erledigung findet. Diese *Petition* wurde auch von der Budgetkommission, wie Sie aus dem Berichte auf Seite 13 und 14 sehen, eingehend und zutreffend behandelt. Ich möchte nur hervorheben, daß die Nachteile, die nach der *Petition* der Stadtgemeinde Ueberlingen zu schließen, ihr durch Erstellung der Bahn nach Fridingen erwachsen sollen, doch nicht so bedeutend sind, als sie dargestellt sind. Es kommen hier nur zwei Gemeinden des Amtsbezirks Ueberlingen in Betracht, die Gemeinden Dwingen und Billafingen, die bis jetzt noch teilweise ihren Verkehr nach der Stadt hin haben. Ich sage teilweise, weil jetzt schon, und zwar seit einer großen Reihe von Jahren sich der Verkehr per Fuhre nach der Station Stockach lenkt.

Ich will mich, wie gesagt, auf diese *Petition* nicht weiter einlassen, möchte aber erwähnen, daß ich überzeugt bin, daß, wenn die Stadtgemeinde Ueberlingen nach Erstellung der Bahn Stockach—Fridingen ferner das Bestreben hat, eine *Stichbahn* von Dwingen nach Ueberlingen zu erhalten, und wenn sie diesen Wunsch vertritt, sie bei der Großh. Regierung und auch dem Hohen Hause eine wohlwollende Behandlung dieser ihrer Wünsche erfahren wird.

Ich kann mich auf diese kurzen Ausführungen beschränken und will nur noch hinzufügen, daß durch die Erstellung dieser Bahn die langersehnten Wünsche der dortigen Bevölkerung in Erfüllung gehen, und daß diese Bahn zweifelsohne zum Segen der dortigen Bevölkerung gereichen wird. Diese wird es sich aber auch nicht nehmen lassen, sich mit der ihr eigenen Mäßigkeit alle die Vorteile, die ihr diese Bahnverbindung bietet, nach allen Richtungen hin zuzuziehen zu machen und dazu beizutragen, daß diese Linie entgegen der Auffassung der Regierung in absehbarer Zeit zu einer rentableren wird, als dies in der Begründung angenommen ist.

An Sie (zum Haus) möchte ich die Bitte richten: Nehmen Sie den Antrag Ihrer Kommission einstimmig an, der dahin geht, die unter Ziff. 2 des Artikels 1 des Gesetzesentwurfes vorgeschlagene Bahn von Stockach über Dwingen nach Fridingen zu genehmigen (Beifall bei den Nationalliberalen).

Der *Präsident* teilt mit, daß gegenüber dem Antrage der Kommission auf Ueberweisung der *Petition* des Gemeinderates Ueberlingen an die Großh. Regierung zu Kenntnisnahme folgender Antrag der Abgg. Büchner (Zentr.) und Genossen, Kösch (Soz.), Fröhau (freil.) und Schmidt-Bretten (Vd. d. Ldw.) eingelaufen ist:

Hohes Haus wolle beschließen, daß die *Petition* der Stadt Ueberlingen, eine Zweigbahn Dwingen—Ueberlingen betr., der Großh. Regierung empfehlend überwiesen werde.

Weiter erhalten das Wort

Abg. *Büchner* (Zentr.), zugleich zur Begründung des vorstehenden Antrags: Den Ausführungen des Herrn Abg. *Prodmann* kann ich mich, soweit sie sich auf die *Bahnlinie* Fridingen—Stockach selbst beziehen, im großen und ganzen anschließen. Insbesondere möchte ich ihn darin unterstützen, was er über die Errichtung einer weiteren *Solzverladerrampe* in *Mahlspüren* i. Lh. gesagt hat. Auch ich glaube, daß es zweckmäßig wäre, diese Einrichtung gleich zu treffen und nicht zuzuwarten, bis man später dazu genötigt wird, wodurch nur weitere Kosten entstünden. Dann kann ich ihn auch darin unterstützen, was er bezüglich des *Geländeerwerbs* gesagt hat, und ich möchte die Gr.

Regierung ebenfalls bitten, daß sie gegenüber den wirtschaftlich schwachen Gemeinden schonend vorgeht, wie das in solchen Fällen auch anderwärts schon geschehen ist.

Ich kann mich endlich seinen Worten auch anschließen, soweit er Dank sagte für die erfolgte Vorlage des Gesetzentwurfes. Es gereicht auch mir zu großer Genugung, daß damit alte sehnliche Eisenbahnwünsche in Erfüllung gehen, und ich habe umso mehr Veranlassung dazu, als die meisten Orte, die an der neu zu erstellenden Bahn beteiligt sind, in meinem Wahlkreise liegen; ich bin ja auch jeweils für die Erbauung dieser Bahn eingetreten, solange ich die Ehre habe, diesem Hohen Hause anzugehören, erstmals also auf dem Landtag 1903/04. Damit will ich aber keineswegs das Hauptverdienst an dem heute zu erwartenden Erfolge für mich in Anspruch nehmen. Der Dank gebührt meines Erachtens vielmehr den Männern, die vor zehn Jahren hier gesessen sind, nicht nur auf den Bänken der Abgeordneten, sondern auch auf der Regierungsbank. Denn es kann keinem Zweifel unterliegen: Wenn im Jahre 1898 nicht einstimmig eine Resolution gefaßt worden wäre, dahingehend, daß alsbald nach Fertigstellung der Zweigbahnen Mimmehausen—Friedlingen und Oberuhlbingen—Uhlbingen deren Fortsetzung nach Stockach bezw. Meersburg in Angriff genommen werden sollte, und wenn andererseits damals die Großh. Regierung diese Resolution nicht angenommen hätte, könnten wir noch lange auf die Vorlage des jetzigen Gesetzentwurfes warten. Der Dank gebührt aber auch der gegenwärtigen Gr. Regierung, die das Wort, das damals gegeben worden ist, in loyalster Weise eingelöst hat.

Ich sagte vorhin, daß ich für die Erbauung der Dwinger Talbahn jeweils, sobald sich Gelegenheit dazu geboten habe, eingetreten sei. Damit will ich aber keineswegs sagen, daß es mir in jeder Hinsicht leicht gefallen wäre. Im Gegenteil. Denn ich habe hier nicht nur das Dwinger Tal zu vertreten, sondern auch die Stadt Ueberlingen, die zugleich meine Heimatstadt ist. Ich mußte deshalb geradezu ein inneres Opfer bringen, wenn ich für die Talbahn eintrat, und ich tat es rückhaltlos. Nur die Ueberzeugung, daß dieses Opfer für mich eine Pflicht sei, konnte mich zu dieser Haltung bestimmen, und andererseits das Vertrauen, daß sowohl dieses Hohe Haus als die Großh. Regierung alles tun werden, um den der Stadt Ueberlingen von der Erbauung der Bahn drohenden Schaden abzuwenden.

Worin dieser Schaden besteht, habe ich Ihnen schon auf dem letzten Landtag auseinandergesetzt; er ist überdies in der Petition der Stadt Ueberlingen, die Ihnen gedruckt vorliegt, des Näheren dargelegt. Ich will mich deshalb darauf beschränken, nur das Wesentlichste in dieser Hinsicht hervorzuheben.

Ueberlingen liegt beinahe am See, und es fehlt ihm infolgedessen ein Hinterland, von dem es wirtschaftlichen Nutzen ziehen könnte, auf der Südseite schon von Natur aus. Die Dwinger Talbahn würde ihm nun aber auch noch auf der anderen Seite das Hinterland rauben, soweit es nicht jetzt schon infolge der bereits bestehenden Bahn Mimmehausen—Friedlingen der Fall ist. Es würden insbesondere die Orte Lippertsreute, Dwingen und Villafingen und noch andere Orte, die zwar nicht an der Linie selbst, aber doch in den Bereich der Bahn zu liegen kommen, von der Stadt Ueberlingen, die ihre Amtstadt ist und mit der sie seit Jahrhunderten in wirtschaftlicher Beziehung stehen, förmlich weggerissen und in andere wirtschaftliche Bahnen gewiesen. Was ist aber eine Stadt ohne Hinterland (Abg. Birkenmayer: Sehr richtig!), zumal, wenn sie keine Industrie hat?

Dabei sind die wirtschaftlichen Verhältnisse in Ueberlingen ohnedies nicht so, wie es wünschenswert wäre. Das zeigt schon die geringe Bevölkerungszunahme, die Ueberlingen in den letzten Jahrzehnten im Gegensatz zu der Nachbarstadt Radolfzell aufzuweisen hat, die sich in derselben Zeit mehr als verdoppelt hat, ganz zu schweigen von der Stadt Singen. Wohl ist Ueberlingen ein beliebter Kurort, und die Stadtverwaltung tut auch alles, um den Fremden den Aufenthalt in Ueberlingen so angenehm als möglich zu machen. Ich erinnere nur an das neue, mit großen Kosten erstellte Barmbadgebäude, das den Fremden die Möglichkeit gibt, nicht nur die erfrischenden Seebäder, sondern auch alle die mannigfaltigen Gesundheitsbäder, die die neuere Medizin eronnen hat, zu benutzen, und zwar mit all dem Komfort, der in unserer Zeit beansprucht wird. Aber der Fremdenverkehr dauert nur drei Monate, und es liegt klar auf der Hand, daß er infolgedessen nicht geeignet ist, in ausreichender Weise Sulfur zu leisten, um das wirtschaftliche Leben der Stadt Ueberlingen auf der Höhe zu halten. Man hat sich in Ueberlingen auch nach anderen Hilfsquellen umgesehen. Insbesondere war die Stadtverwaltung auf jede mögliche Weise bemüht, Industrie in der Stadt anzusiedeln — leider bis jetzt nur mit geringem Erfolg. Zur Beruhigung möchte ich übrigens hier gleich beifügen, daß diese Ansiedelung in einer Weise erfolgen würde, daß darunter weder das landschaftliche Bild noch die idyllische Ruhe der Stadt zu leiden bekäme.

Daß man sich in Ueberlingen so sehr genötigt sieht, sich nach neuen Einnahmequellen umzusehen, ist wohl der beste Beweis dafür, daß, wie ich vorhin sagte, die wirtschaftlichen Verhältnisse sich nicht so entwickelt haben, wie man es wünschen möchte. Dieses Eingeständnis fällt mir gewiß nicht leicht. Es wäre mir lieber, wenn ich das Gegenteil sagen könnte. Aber ich muß es sagen, gerade im Interesse der Stadt Ueberlingen, um weiteren Schaden von ihr abzuhalten. Denn was soll aus Ueberlingen erst werden, wenn ihm noch das Hinterland genommen wird? Das darf nicht geschehen und um das zu verhindern, bleibt, so wie die Dinge liegen, nichts Anderes übrig, als daß gleichzeitig mit der zu genehmigenden Bahnlinie Friedlingen—Stockach auch eine Zweigbahn Dwingen—Ueberlingen erbaut wird. Dieses Ziel wird aber meines Erachtens nicht, jedenfalls nicht rechtzeitig erreicht, wenn nach dem Antrag der Kommission die Petition der Großh. Regierung nur zur Kenntnisnahme überwiesen wird.

Ich habe mir deshalb erlaubt, einen Antrag einzubringen dahingehend, daß die Petition der Stadt Ueberlingen der Großh. Regierung empfehlend überwiesen werde, und ich habe erfreulicherweise bei Einbringung dieses Antrages fast von allen Seiten dieses Hauses Unterstützung gefunden. Ich richte nun aber auch an die übrigen Herren Kollegen die Bitte, meinem Antrag beizutreten. Die Stadt Ueberlingen mit ihrer herrlichen landschaftlichen Lage und dem Zauber, den gleichzeitig eine reiche historische Vergangenheit über sie ausbreitet, ist Ihnen allen gewiß auch so sympathisch, daß Sie ihr nur das Beste wünschen. Wir wollen uns nun aber die edle Freude, Anderen — in diesem Falle der Stadt Stockach und den beteiligten Talgemeinden — Gutes zu tun, nicht dadurch vergällen, daß wir uns sagen müssen, es kann nur geschehen auf Kosten und zum Nachteil eben der Stadt Ueberlingen.

Das einzige Bedenken, das sich gegen meinen Antrag erheben dürfte, wird die Kosten betreffen. Aber die Kosten dieser Zweigbahn Dwingen—Ueberlingen dürf-

ten nicht allzu erheblich werden, besonders wenn man darauf ausgeht, den Anschluß an die Hauptlinie Radolfzell—Friedrichshafen auf der Ostseite der Stadt zu gewinnen. Denn auf diese Weise wird es vielleicht möglich sein, den Anschluß ohne einen Tunnel zu gewinnen und so die Kosten wesentlich zu verringern. Die dadurch notwendig werdende Linienführung hätte überdies den Vorteil, daß auch noch andere Ortschaften in den Genuß dieser Zweigbahn kommen. Es wären dies namentlich die Orte Andelsbühl, Bamberg und auch Rippertsreute. Rippertsreute würde ich diesen Vorteil ganz besonders gönnen, weil seine Erwartungen bezüglich der Bahn Fridingen—Stodach ja nur teilweise in Erfüllung gegangen sind. Die Bewohner von Rippertsreute haben aber von weiteren Vorstellungen in dieser Richtung abgesehen, offenbar, weil sie dieselben für aussichtslos hielten. Im Uebrigen muß, um zu den Kosten der Zweigbahn Dwingen—Ueberlingen zurückzuführen, immer und immer wieder auf die Hunderte von Millionen hingewiesen werden, die der Umbau unserer großen Bahnhöfe kostet. Ich weiß ja wohl, der Umbau ist notwendig; aber ich habe auch die Ueberzeugung, daß dabei manche Million gespart werden könnte, wenn ich mich dabei in Uebereinstimmung mit einem Mitglied dieses Hauses, das in dieser Beziehung sachverständig ist, dem Herrn Abg. Hergt. Jedenfalls sollten wir aber nicht auf einmal knausern, wenn es sich darum handelt, mit einem verhältnismäßig geringen Aufwande von einer Stadt von der Bedeutung Ueberlingens einen unbeschreiblichen Schaden abzuhalten.

Und nun noch ein paar Worte speziell an die Herren, die mehr nur das Interesse der Stadt Stodach im Auge haben. Ihnen möchte ich zu bedenken geben, daß es für mich außerordentlich verlockend gewesen wäre, den Weg zu beschreiten, den letztthin der Herr Kollege Hergt angedeutet hat, und demgemäß einen Antrag einzubringen, dahingehend, daß vorerst nur die Linie Stodach—Dwingen gesetzlich festgelegt, im Uebrigen aber in Aussicht genommen werden sollte, diese Linie anstatt nach Fridingen nach Ueberlingen weiterzuführen, und wenn ich lediglich an meinen Wahlkreis denke, so hätte ich dabei einen Widerspruch kaum zu befürchten gehabt. Im Gegenteil, sämtliche Gemeinden, die ich zu vertreten habe, insbesondere aber Rippertsreute, Dwingen und Willafingen hätten zweifellos ein ungleich größeres Interesse, mit der Stadt Ueberlingen als mit Fridingen verbunden zu werden. Ich habe aber davon abgesehen, weil ich den früheren Beschlüssen dieses Hauses Rechnung trage, und weil ich den Herren, insbesondere jenen, die schon im Jahre 1898 mitgewirkt haben, nicht zumuten wollte, sich im Widerspruch mit den damaligen Beschlüssen zu setzen. Vielleicht tragen nun aber auch diese Herren meinem Standpunkt Rechnung und den Interessen, die ich hier zu vertreten habe, und stimmen mit mir für den Antrag, die Petition der Stadt Ueberlingen der Großh. Regierung empfehlend zu überweisen.

Abg. Hergt (Zentr.): Ich möchte den Antrag des Herrn Kollegen Büchner auf empfehlende Ueberweisung der Petition der Stadt Ueberlingen mit einigen Worten unterstützen. Ich habe bei einer früheren Gelegenheit schon gesagt, daß ich es für eine besondere Glückssache halte, daß die Angelegenheit der Bahn Stodach—Fridingen schon in diesem Landtage zu einem für die Petenten so erfreulichen und so frühzeitigen Abschluß gelangt. Es kann mir natürlich nicht einfallen, eine frühere Resolution des Hohen Hauses

anzugreifen, oder dem Hohen Hause, dessen meiste Mitglieder ja an jener Resolution beteiligt waren, zuzumuten, einer Abänderung derselben zuzustimmen. Aber man kann doch sagen, daß damals wohl kaum, und auch im letzten und vorletzten Landtage nicht erwarten werden konnte, daß schon in diesem Landtage die Erfüllung der Wünsche winkte. Denn gewiß kann man nicht behaupten, daß es im Bereiche unseres ganzen Landes nicht andere Wünsche gebe, die sowohl hinsichtlich der Notwendigkeit für die Entwicklung des Verkehrs in der betreffenden Gegend, als auch hinsichtlich der Interessen der Eisenbahnverwaltung selbst den Vorrang vor dieser Linie verdient hätten. Also, wie gesagt, aus diesen Gründen halte ich es für ein besonderes Glück, daß nun diesen Wünschen Erfüllung wird, und ich neide dieses Glück denjenigen nicht, die dadurch begünstigt werden. Ich hoffe aber, daß, wie auch sonst glückliche Leute bereit sind, freigebig zu sein, so nun auch diejenigen, die sich in der glücklichen Lage befinden, die erstrebte Bahn Stodach—Fridingen zu erhalten, gegenüber den Wünschen der Stadt Ueberlingen nicht hartherzig sind, sondern dem Antrag auf empfehlende Ueberweisung beistimmen, denn die Herren werden doch ernstlich nicht in Abrede stellen wollen, daß die Stadt Ueberlingen mit der Durchführung der Bahn von Stodach bis nach Fridingen ohne Anschluß nach Ueberlingen eine wesentliche Schädigung erleiden müßte.

Ich habe schon bei einer andern Petition darauf hingewiesen, daß der natürliche Weg einer Bahn, wenn sie nicht Durchgangsbahn sein soll, doch der ist, daß man die Gemeinden mit ihrer Amtstadt verbindet. Die Gemeinden, die an dieser Nebenlinie liegen werden, gehören aber meistens, soviel mir bekannt ist, zum Amt Ueberlingen. Es wäre also durchaus naturgemäß gewesen, nach Fridingen, sondern von Stodach über Dwingen nach Ueberlingen projiziert hätte. Aber dieser Hinweis soll kein Versuch sein, verhindern zu wollen, daß die Fortsetzung der Linie von Dwingen nach Fridingen gebaut wird.

Allerdings muß ich sagen: Wenn ich lediglich das Interesse der Eisenbahnverwaltung ins Auge fassen wollte, so müßte ich ganz energisch dafür sein, daß man die Linie nicht von Dwingen nach Fridingen weiterbaut. Wenn ich bei Erlass jener Resolution anwesend gewesen wäre, und wenn ich späterhin auf die rasche Entwicklung dieser Sache aufmerksam geworden wäre, hätte ich es für meine Pflicht gehalten, darauf hinzuweisen, daß die Erbauung dieser Linie überhaupt noch für lange Zeit als nicht im Interesse der Eisenbahnverwaltung liegend betrachtet werden müsse. Nicht nur im Interesse der Stadt Ueberlingen und nicht nur im Interesse der gesamten Orte längs des Bodensees, sondern vorwiegend auch im Interesse der Eisenbahnverwaltung und aber auch im Interesse der Stadt Stodach und ihres Hinterlandes, auch der Stadt Pfaffenwies, wäre es viel natürlicher, naheliegender und zweckmäßiger gewesen, vor allem die Verbindung Engen—Espalingen—Ueberlingen zu bauen und dann an diese Hauptlinie eine Abzweigung Drsingen—Neuzingen—Stodach anzuschließen. Der Herr Kollege Brodmann schüttelt den Kopf. Aber ich glaube, es wird die Zeit kommen, wo er selbst mit den Stodachern energisch danach rufen wird, diese Verbindung nach Engen zu erhalten. Man sagt, das würde schon von selbst kommen. Aber so wie die Großh. Regierung sich gerade in der letzten Zeit unserer Tagung vielfach ausgelassen hat, scheint sie die Absicht zu haben, kräftig zu bremsen, und wenn nun für die Linie von Stodach nach Fridingen 5 Millionen ausgegeben werden, so ist das eben doch wieder ein

Grund, jene wichtigere Eisenbahnverbindung Engen—Ueberlingen etwas weiter hinauszuschieben.

Wenn es ja erreichbar gewesen wäre, diese Linie zugleich mit der Nebenlinie Stockach—Friedingen zu erhalten und sie schon in dieser Budgetperiode in Angriff zu nehmen, dann freilich wären meine Bedenken geschwunden, abgesehen von der finanziellen Seite, da diese Nebenlinie wohl immer Betriebszuschüsse nötig machen und sich auch nicht in wirtschaftlicher Hinsicht für die Bevölkerung so rentieren wird, wie man es hofft und erwartet.

Es ist also, ich wiederhole es, nicht die Absicht der Antragsteller, die Bahn von Stockach nach Friedingen, die die Stadt Stockach und deren Umgegend dringend wünschen, zu gefährden. Aber ich glaube, man muß mit allem Nachdruck darauf hinweisen, daß eine Interessengefährdung auch nicht für Ueberlingen und die Bodenseegürtelbahn eintreten darf, und diese Gefährdung kann nur dann ausgeschlossen werden, wenn eben mindestens gleichzeitig mit der Teilstrecke von Dwingen nach Friedingen auch von Dwingen nach Ueberlingen gebaut wird. Ich glaube, die Stockacher und die Gemeinden von Stockach bis nach Dwingen werden so viel Gerechtigkeit besitzen, daß sie das einsehen und daß sie sich zugunsten dieser gleichzeitigen Ausführung auch noch etwas gebulden, wenn auch die Strecke Dwingen—Friedingen noch nicht im nächsten oder übernächsten Budget erscheinen sollte, wie sie es jetzt hoffen.

Der Herr Vorredner hat von der Entwicklung der Linie von Dwingen nach Ueberlingen gesprochen. Ich glaube, daß diese Verbindung möglich ist, ohne daß sie in die Dfstation Ueberlingen einmündet. Ich bin aber nicht so optimistisch, zu glauben, daß ohne eine Durchtunnelung möglich ist. Ich bin, wie gesagt, darüber nicht genügend orientiert. Aber nach der topographischen Karte ist es wahrscheinlich, daß allerdings ein Tunnel unmittelbar vor der Einmündung in die Weststation Ueberlingen notwendig ist. Wenn es, wie ich glaube, möglich sein wird, die Dfstation Ueberlingen zu umgehen, so wird wohl der Kostenaufwand nicht ein so hoher werden, wie man ihn für die Linie Dwingen—Ueberlingen bisher angenommen hat, wenn sie in die Dfstation eingeführt werden sollte.

Ich bitte also, meinen Standpunkt dahin zu verstehen, daß ich der Petition von Stockach u. s. w. ihr Glück nicht beneide, daß ich es aber für notwendig halte, darauf aufmerksam zu machen, daß die Erbauung dieser Bahn doch in einem gewissen Grade dazu beitragen wird, die Erbauung der sehr wichtigen Verbindung von Engen nach Espasingen—Ueberlingen zu verzögern, und daß ich meine Zustimmung zu diesem Gesetz nur in dem Sinne geben kann, daß auch der Antrag auf empfehlende Ueberweisung der Petition Ueberlingen zur Annahme gelangt (Beifall im Zentrum).

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Freiherr von Marschall: Der Regierung ist der Entschluß, Ihnen einen Vorschlag wegen Erstellung einer Eisenbahnlinie von Stockach über Dwingen nach Friedingen zu unterbreiten, gewiß nicht leicht geworden. Nur der Umstand, daß Vorgesprächen von früheren Tagungen her vorliegen, hat sie zu diesem Entschluß gebracht. Denn sie ist der Ansicht, daß es wohl manche Eisenbahnwünsche im Lande gibt, deren Befriedigung einen größeren wirtschaftlichen Vorteil für die betreffende Gegend haben würde, als solcher vom Bau der Bahn, die uns gegenwärtig beschäftigt, erwartet werden kann. Die Bahn erfordert den sehr hohen Kostenaufwand von über 5 Millionen. Im Hinblick dar-

auf ist es für die Regierung nicht möglich, hier auch noch gleich die Erstellung einer weiteren Bahn von Dwingen aus in Aussicht zu stellen, einer Bahn, die ebenfalls wieder einen Aufwand von 2 Millionen bedingen würde. Ich sehe mich daher veranlaßt, Sie zu bitten, dem Antrag Ihrer Kommission zuzustimmen, den Antrag der Abg. Bückner und Gen. auf empfehlende Ueberweisung aber abzulehnen.

Namens der Budgetkommission erhält das Schlußwort

Berichterstatter Abg. Pfefferte (natl.): Die Behandlung dieses Bahnprojektes hier im Hause hat eine Kontroverse hervorgebracht, die mich veranlaßt, das Wort zu ergreifen. Zunächst hat der Herr Abg. Brodmann (und ihm hat sich der Herr Abg. Bückner angeschlossen) darauf aufmerksam gemacht, daß nicht nur in Dwingen sondern auch in Mahlpöden eine Holzverladerampe angelegt werden sollte. Ich glaube, daß dieser Vorschlag, der von lokalkundiger Seite des Hauses gemacht worden ist, gewiß erwägenswert ist und von der Großh. Regierung gewiß auch erwogen werden wird.

Dann hat der Herr Abg. Brodmann es für wünschenswert gehalten, gleich die ganze Linie von Stockach nach Friedingen in Angriff zu nehmen. Die Budgetkommission hat sich aber der Anschauung der Regierung zugeneigt und glaubt, dadurch die ganze Angelegenheit am Besten zu fördern. Wir nehmen aber als sicher an, daß, sobald die Strecke von Stockach nach Dwingen fertig ist, alsbald der andere Teil in Angriff genommen wird.

Der Herr Abg. Bückner hat darauf hingewiesen, daß durch das jetzige Bahnprojekt für die Stadt Ueberlingen ein großer Nachteil herbeigeführt werde. Ich bin aber der Meinung, daß, was wir heute zum Abschluß bringen, nur der zweite Teil des Wertes ist, dessen ersten Teil wir vor 10 Jahren schon erledigt haben. Man muß das als Ganzes betrachten. Es hat damals Einverständnis unter den Abgeordneten und mit der Regierung bestanden, daß beide Strecken gebaut werden sollen. Das war kein Nachteil für Ueberlingen sondern ein Vorteil. Wie die Linie geführt worden ist, hat sie für Ueberlingen den großen Vorteil gebracht, daß ein großer Teil der Amtsgemeinden seiner Amtstadt nahegerückt worden ist. Das ist ein Vorteil, den die Amtstadt seit 10 Jahren genossen hat. Da kann man also nicht von einem Nachteil sondern nur von einem Vorteil sprechen. Wäre die Seelinie gebaut worden, dann wäre es allerdings anders geworden. Heute aber hat Ueberlingen mit der Durchgangsbahn zugleich den Anschluß seines Bezirks. Wenn jetzt die heute zur Tagesordnung stehende Linie gebaut wird, so mag es sein, daß die eine oder andere Gemeinde mehr die Richtung ihres Verkehrs anderswohin nimmt als nach Ueberlingen. Aber das muß man mit in Kauf nehmen. Von Ueberlingen aus ist der Versuch gemacht worden (es steht das in der Begründung), die vorliegende Linie ganz zu verhindern. Das darf aber nicht geschehen; dann hätte Ueberlingen allein den Vorteil. Wo Licht ist, ist auch Schatten; man muß auch Andern etwas gönnen. Von diesem Standpunkt sind wir in der Budgetkommission ausgegangen. Der Herr Abg. Bückner hat an die Herren appelliert, die vor 10 Jahren dabei waren, als die Bodenseebahn genehmigt wurde. Viele derselben sind noch hier. Es hat damals lange gewährt, bis eine Einigkeit erzielt war. Aber nachdem die Sache damals mit einer einmütigen Resolution zum Abschluß gekommen ist, ist es selbstverständlich, daß die Herren halten, was sie damals versprochen haben, daß sie jetzt für die Durchführung der heute vorgeschlagenen Linie stimmen.

Wenn wir in der Budgetkommission nicht dazu gekommen sind, die Petition der Stadt Ueberlingen empfehlend zu überweisen, so liegt das an den Verhältnissen. Nachdem die Regierung erklärt hat, daß sie unter keinen Umständen zwei Linien zugleich bauen werde, und die zweite Linie auch etwa 2 Millionen kostet, haben wir uns gesagt, daß es notwendig ist, erst dem Landesteil die Bahn zu verschaffen, dem man vor 10 Jahren das Versprechen gemacht hat. Die andere Frage aber soll ganz offen bleiben. Wir glauben, daß in dem Antrag auf Ueberweisung der Petition zur Kenntnisnahme das Richtige gelegen ist. Es soll darin ausgesprochen werden, daß auch diese Frage von der Großh. Regierung im Auge behalten werden soll; sie soll auch diese Linie prüfen, und wenn sie sich als bauwürdig und notwendig herausstellt, dann kann man dem Projekt näher treten. So haben wir es in der Kommission aufgefaßt, so ist es im Bericht wiedergegeben, und ich glaube, daß das das Richtige ist. Wenn das ganze Hohe Haus dem Antrag auf Ueberweisung zur Kenntnisnahme zustimmt, wird das ebensowirksam sein, als wenn wir unsere Stimmen teilen. Deshalb möchte ich die Herren bitten, dem Kommissionsantrag zuzustimmen. Der Stadt Ueberlingen wird damit gerade so gut gebient sein.

Zum Antrag der Abgg. Büchner und Genossen erhält das Schlüsselwort

Abg. Büchner (Zentr.): Ich bedauere, daß der Herr Berichterstatter keine wohlwollendere Stellung unserem Antrag gegenüber angenommen hat. Doch will ich mich jetzt auf die Sache nicht weiter einlassen (ich müßte nur schon Gesagtes wiederholen), sondern nur dem noch größeren Bedauern darüber Ausdruck verleihen, daß die Großh. Regierung sich so schroff ablehnend ausgesprochen hat. Es hat mich diese Haltung schwer enttäuscht, und die Empfindungen, die mich in diesem Augenblick beherrschen, werden zweifellos auch in der Stadt Ueberlingen geteilt werden. Ich hoffe aber, daß nicht das letzte Wort gesprochen ist, und daß, wenn das Hohe Haus meinem Antrag zustimmt, was ich immer noch hoffe, die Großh. Regierung vielleicht doch noch, wenn auch nicht auf diesem, so doch auf dem nächsten Landtag eine wohlwollendere Haltung einnehmen wird. Ich bitte deshalb das Hohe Haus nochmals ebenso dringend wie herzlich, es möge meinem Antrag zustimmen.

Zu Ziffer 3, Bahn von Singen über Sillingen nach Beuren, erhalten das Wort

Abg. Giesler (Zentr.): Mit Genugtuung ist in dem Bezirk, den zu vertreten ich die Ehre habe, der Gesetzentwurf, den wir heute beraten, aufgenommen worden, weil er einem 50jährigen Wunsch endlich entspricht. Das 50-jährige Jubiläum gewissermaßen können die Wünsche der Manden- und Segaubewohner feiern. Die Petition ist also noch etwas älter als die, die wir vorhin besprochen haben. Die Linie soll ja um den sagenumwobenen Hohentwiel, um die schönen Segauberge Hohentwiel, Hohenthöfen herumführen, hinauf in das geologisch interessante, landschaftlich schöne Gebirge des Mandens; allerdings leider nicht ganz hinauf, sondern nur bis zum Beginn des Mandens. Diese Linie ist, wie die Regierung jetzt auch anerkannt hat, notwendig im Interesse der Erhaltung der Bevölkerung und Ausbeutung der Bodenschätze und nicht zuletzt im Interesse des Aufblühens von Singen. Es ist ein wichtiger Grundsat, den der Leiter unseres Eisenbahnwesens gelegentlich der Beratung einer anderen Bahn ausgesprochen hat, daß wir suchen müssen, unseren Verkehr nicht ins Ausland sondern ins Inland zu führen und die inländischen Zentren mit dem Hinterlande zu verbinden; das trifft ganz hervorragend

bei dieser Bahn für Singen zu. Singen hat ja in den letzten 10 Jahren einen außerordentlich großen Aufschwung genommen; es wird ein großer industrieller Zentralpunkt des Oberlandes. Die Verhältnisse sind auch in jeder Hinsicht gesund, und es zählen die dortigen Fabriken zu den guten, zu den kräftigen; auch die Arbeiterverhältnisse u. die Arbeiterentlohnung sind dort, wie mir erst leztlich mitgeteilt worden ist, gute, insbesondere in der Maggischen Fabrik, welche ein gutes Beispiel für viele andere Fabriken gibt. Wie sehr Singen im Aufschwung begriffen ist, können Sie daraus entnehmen, daß seit der letzten Zählung wieder ein Zuwachs von 2000 Seelen zu verzeichnen ist, und man infolge der Zunahme der Kinderzahl schon jetzt wieder vor der Notwendigkeit steht, ein neues Schulhaus zu bauen, obwohl ein großangelegtes Schulhaus erst vor einigen Jahren erstellt worden ist. Die Realschule muß bis zum nächsten Jahre nämlich der Volksschule Platz machen; für sie muß ein großes Gebäude mit einem Aufwand von 400 000 Mark gebaut werden, weil auch diese Schule einen so großen Zulauf hat. Als im letzten Landtag der Ausbau der Realschule genehmigt wurde, ist damals sehr zweifelnd vom Oberschulrat gesagt worden, der Schulbesuch würde die damals genannten Zahlen von 150—170 Schülern wohl kaum erreichen, heute sind es aber schon über 200 Schüler. Am nächsten Ostern steht die Gemeinde vor der Notwendigkeit, Schulbaracken provisorisch erstellen zu müssen, weil die jetzigen Räume, obwohl man neue Schulhäuser hat, bis zur Erstellung des Neubaus nicht mehr ausreichen. Daraus sehen Sie, in welcher Weise die Stadt Singen gewachsen ist, und da ist es klar, daß Singen auch daran interessiert ist, daß das Hinterland aufgeschlossen und mit ihm verbunden wird, einmal um die Arbeitskräfte leichter dorther zu bekommen, und zweitens weil dann die Landbevölkerung ihre landwirtschaftlichen Produkte, insbesondere auch die Kleinprodukte, Milch, Butter und Eier, nach Singen leichter und billiger herunterbringen kann. Die Gegend am Manden und um den Hohentwiel birgt große Bodenschätze, es können dort große Basaltwerke angelegt werden (es sind bereits Vorkehrungen dafür getroffen), ferner kommt dort eine große Ziegelei in Betracht, die neu angelegt wird; zwischen Watterdingen und Tengen sind Muschelfalklager, welche sehr gut ausgenützt werden können, und nach den Untersuchungen des Herrn Baurats D. Scholz kann dort ganz gut ein Karbitwerk angelegt werden. Sie sehen also, wie notwendig zur volkswirtschaftlichen Hebung der Gegend es ist, daß die Mandenbahn gebaut wird.

Wenn allerdings der volle Nutzen der Bahn der Bevölkerung und auch dem Staate erwachsen soll, dann müßte sie sofort bis hinauf nach Tengen fortgesetzt und nicht nur, wie der Gesetzentwurf vorschlägt, nur bis Beuren geführt werden, einem kleinen Dorf am Fuße des Mandens. Deswegen habe ich mich auch bemüht (und es haben sich auch die Gemeinden bemüht), in der Kommission durchzusetzen, daß das jetzige Projekt bis Tengen ausgedehnt wird, aber leider hat die Großh. Regierung einen ganz ablehnenden Standpunkt hier eingenommen. Ich glaube, sie wird diesen Standpunkt, wenn sie ihn länger festhalten sollte, noch bereuen. Sie deutet allerdings an, daß auch Tengen die Bahn Vorteile bringe, ich glaube aber, daß die Befürchtungen, welche Tengen und die umliegenden Orte hegen, wohl berechtigt sind. Tengen war bis jetzt der Zentralpunkt aller Orte am Manden, war Markttort insbesondere für die großen Viehmärkte, und es haben sich dort die kaufmännischen Unternehmungen lukrativ gestaltet, weil die Leute aus allen Orten dorthin kamen. Das wird aber in Zukunft nicht mehr der Fall sein, denn die Einwohner der

Orte, die unten liegen, die in die Nähe der Bahn kommen, wie Büßlingen und Binningen, werden nicht aufwärts gehen nach Tengen, sondern sie werden abwärts streben der Bahn entlang nach Singen, und dadurch schon wird Tengen geschädigt. Wenn es auch bis zu einem gewissen Grade Vorteile hat, indem es etwas näher an die Bahn herankommt, und die Kaufleute ihre Waren mit der Bahn leichter heranbringen können, so werden sie aber den Absatz nicht mehr wie früher haben, und da wird ihnen nicht nützen, daß sie nach Beuren herunterfahren können. Sie machen auch mit Recht darauf aufmerksam, daß sie schwerer von Beuren hinauffahren als von der strategischen Linie von Leipferdingen aus.

Ich glaube also, daß es im Interesse der Erhaltung des Zentralortes auf dem Manden liegt, daß die Bahnlinie möglichst bald hinaufgeführt wird. Davon wird aber auch die Rentabilität der Bahnlinie selbst abhängen. Wenn ich vorher ausführte, daß dort Muschelkalkwerke angelegt werden können, so kann man natürlich solange nicht daran gehen, bis die Bahn erstellt ist, denn es wird sich dort keine Fabrik ansiedeln, wenn sie noch große Fuhrkosten bis nach Beuren herunter aufzuwenden hat.

Die Kommission hat nun der Haltung der Regierung gegenüber wenigstens den Standpunkt eingenommen, daß sie den dringenden Wunsch ausdrückt, daß nach Erstellung der Bahn bis Beuren dann an die Fortsetzung der Linie bis Tengen herangegangen wird, und ich bitte auch die Herren im Hause, in dem Sinne der Resolution der Kommission beizustimmen. Ich habe nicht darauf bestanden, daß schon im Gesetzentwurf das vorgehen wird, um eben den ganzen Gesetzentwurf nicht zu gefährden, aber ich hoffe, wenn die Kammer der Resolution der Kommission beitrifft, daß dann auch die Großh. Regierung ihren Standpunkt ändert. Insbesondere wird sie, wenn die Strecke bis Beuren erst einmal gebaut ist, auch etwas leichter und billiger die Fortsetzung machen können, denn es wird dabei das zutreffen, was bei der vorher behandelten Linie von Stockach nach Fridingen zutrifft. Ich will also hoffen, daß der Linie von Singen nach Beuren sofort das Stück von Beuren nach Tengen folgen wird.

Nun sind ja bezüglich der Linienführung widersprechende Wünsche hervorgetreten. Die Großh. Regierung schlägt vor, die Linie von Singen über Gölzingen, Niedheim, Storzeln, Binningen bis Beuren zu führen, und sie macht darauf aufmerksam, daß die Linie gerade diesen Orten volkswirtschaftliche Vorteile bringt, daß auch die Basaltstücke des Hohenstoffel gewonnen und Ziegeleien angelegt werden können, und daß dadurch die Bahn wirtschaftlich voll ausgenützt wird. Das ist ganz richtig und muß anerkannt werden, und deswegen dringen auch die erwähnten Gemeinden darauf, daß diese Linie beibehalten werde. Die Gemeinden Duchtlingen und Watterdingen bitten aber, daß die Linie nordwärts vom Hohenstoffel geführt wird, sie glauben, daß die wirtschaftlichen Vorteile auf ihrer Seite lägen, daß dort auch am Hohenstoffel Basaltwerke betrieben werden könnten, außerdem sei dort die Bevölkerung zahlreicher als diejenige der südwärts gelegenen Orte. Weiter machen sie geltend, daß dort ein Sägewerk ist, das insbesondere für die Holzschäpe am Manden und am Hohenstoffel in Frage käme und die Bahnlinie frequentieren würde, daß sie gerade Singen viel besser mit Arbeitskräften unterstützen könnten, weil sie volkreicher sind, und auch besser mit landwirtschaftlichen Produkten wie Butter, Milch, Eier usw. Das wird man anerkennen müssen, und ich habe das auch in der Kommission nachdrücklich hervorgehoben. Die Gr. Regierung macht allerdings geltend, daß diese

Linie länger und teurer wird, und daß auch die Gemeinde Gölzingen sich dagegen ausgesprochen hat. Letzteres ist ja an und für sich richtig, Gölzingen ist aber deswegen gegen die nördliche Führung, weil nach dem ersten Projekt, das vorgelegt worden ist, der Bahnhof auf die nördliche Seite zu liegen gekommen wäre, soweit entfernt von der Hauptseite des Ortes, daß der Vorteil der Bahn ihm wieder durch die Lage des Bahnhofs entgehen würde, insbesondere für die Markthalle, die bei der Lage des Bahnhofs nach dem jetzigen Regierungsprojekt direkt angegeschlossen werden kann. Ich habe deswegen geglaubt, in der Kommission einen Vermittlungsausweg zu suchen, ob man nicht Gölzingen alle Vorteile gewähren kann, welche die jetzige Regierungsvorlage bringt, und dann die Linie doch so führen kann, daß auch nach Weiterdingen berücksichtigt würde. Von der Großh. Regierung wird dem aber entgegengehalten, daß die Linie dann noch länger und einen Umweg von etwa vier Kilometer machen würde, wodurch die Mehrkosten für den Bau über 800 000 M. betragen würden, so daß die Großh. Regierung darauf unter keinen Umständen eingehen könne. Auch der Betrieb würde natürlich entsprechend teurer werden. Letzteres wird richtig sein.

Sie sehen, daß die Interessen hier sich sehr widersprechen und bei diesem Widerstreit der Interessen kann ich es natürlich nicht verantworten, daß aus diesem Grunde die ganze Regierungsvorlage vielleicht scheitert und die Gr. Regierung etwa den Gesetzentwurf zurückzieht. In dem Bestreben, der ganzen Gegend einmal den Segen der Bahn zu sichern, habe auch ich dem Projekt zugestimmt, wie es von der Großh. Regierung nun vorgelegt ist. Ein Teil der Interessen kann eben nicht ganz befriedigt werden, man muß eben einen Ausweg finden und muß schließlich der Großh. Regierung, welche auf ihrem Standpunkt stehen geblieben ist, nachgeben, um nicht das Ganze zu gefährden.

Wünsche zur Linienführung liegen auch aus Gottmadingen vor. Gottmadingen ist entschieden ein aufstrebender, industriereicher Ort, ich nenne nur die landwirtschaftliche Maschinenfabrik, die großen Brauereien. Gerade von letzteren ist geklagt worden, daß sie bei ihrem Absatz hinauf auf den Manden und auch auf den Schwarzwald bei dem Umschlag in Singen sehr Not leiden, insbesondere im Winter, weil das Bier gerade bei den jetzigen Zuständen auf dem Bahnhof in Singen nicht rasch genug befördert werden könne. Man wünscht deshalb, daß die neue Bahn in Gottmadingen einmündet, um den direkten Verkehr von da aus auf den Manden hinauf zu haben. Aber die Gesamtlinie würde dann um das Stück Gottmadingen—Singen länger werden und die Mandengegend hätte dann keinen direkten Anschluß nach Singen. Der Haupthinderungsgrund wird der von der Großh. Regierung geltend gemachte Umstand sein, daß die Linie nicht gut oder nur mit ungeheuren Kosten mittels einer großen Ueberführung über die Schwarzwaldbahn nach Singen heringeführt werden könnte und diese Kosten natürlich nicht im Verhältnis stünden zu dem Nutzen, der hier erreicht würde. Also auch hier wird man sagen: So sehr man die Interessen von Gottmadingen vertritt und anerkennt, wird man sich eben doch damit begnügen müssen, das Erreichbare nun endlich erfüllt zu sehen, und ich hoffe, daß die Erbauung der Linie nun raschestens vor sich geht.

Ich möchte daran die Bitte knüpfen, daß die Großh. Regierung der Kommission, die das Gelände jetzt aufkaufen muß, mit Rat und Tat an die Hand geht. Ich weiß aus Erfahrung, daß es oft lange geht, bis das Gelände gestellt ist, und daß wegen der Geländestellung der Bau oft sehr verzögert wird. Die Gemeinderäte und die

Bürgermeister sind ja natürlich nicht so bekannt mit der ganzen Art und Weise, wie man den Geländekauf machen muß, und es wird für sie von großem Vorteil sein, wenn auch die Beamten der Eisenbahnverwaltung ihnen da zur Seite stehen, damit es dann möglich ist, daß bis zum nächsten Landtag das Gelände gesichert ist und dann im nächsten Landtag schon die nötige Summe in unserem Budget für den Ausbau steht, so daß man möglichst bald die Dampfpfeife auch am Fuße des Manden hört und dann die Hoffnung geschöpft werden kann, daß sie auch auf der Höhe des Manden noch erklingen wird zum Segen der ganzen Mandenbevölkerung und des schönen Gegentes!

Berichterstatter Abg. Pfefferle (natl.): Ich kann nur auf unsere Resolution hinweisen, aus der deutlich hervorgeht, daß wir mit allem Wohlwollen diese Sache behandelt haben. Wir haben auch den Wunsch gehabt, daß die Bahn alsbald nach Tengen weitergebaut wird, weil auch wir der Ansicht sind, daß dieser Zentralgeschäftsplatz als solcher erhalten bleiben soll. Wenn er aber als solcher erhalten bleiben soll, so ist es auch nach unserer Ansicht notwendig, daß die Bahn nach Tengen geführt wird. Wir haben aber geglaubt, den Vorschlag machen zu sollen, daß man vorläufig das Projekt der Groß-Regierung annimmt, daß man aber den Wunsch ausspricht, daß, wenn der eine Teil fertig ist, alsbald an den anderen gegangen wird. Wir glauben also, wenn die Resolution angenommen wird, damit jener Gegend den besten Dienst zu erweisen. Ich möchte Sie daher bitten, dem Gesetzesvorschlag und der Resolution zugestimmen.

Zu Ziffer 4, Bahn von Offenburg über Sand und Willstätt nach Kork, erhält das Wort

Abg. Säger (natl.): Es wird ab und zu hier im hohen Hause, wenn es sich um die Erstellung neuer Bahnlinien handelt, davon gesprochen, daß der Bezirk, von dem gerade die Rede ist, noch fast ganz oder ganz ohne Bahnen sei. Es ist übrigens meines Wissens in unserem Großherzogtum gegenwärtig nur noch ein Bezirk, der Bezirk St. Blasien, vollständig ohne Bahnen. Wohl Niemand von den Herren hier im Hause hat aber vielleicht daran gedacht, daß auch im Hanauerland bis jetzt eigentlich nur eine Hauptbahnlinie besteht, nämlich von Appenweier nach Kehl mit 13 Kilometer Länge. Diese Bahn war allerdings eine der ersten, die im Großherzogtum gebaut worden sind. Im Jahre 1840 wurde die erste Bahn von Mannheim nach Heidelberg mit 19 km Länge gebaut. Im Jahre 1843 folgte dann die Strecke Heidelberg—Karlsruhe mit 54 km Länge, und so hatte das Großherzogtum Baden am Ende des Jahres 1843 im ganzen 73 km Bahnen. Neben der Fortsetzung der Hauptbahn von Karlsruhe nach Offenburg brachte uns das Jahr 1844 auch die Bahn Appenweier—Kehl. Aber ich darf wohl sagen, daß die Bahn damals nicht etwa um der schönen Augen der Hanauer willen gebaut wurde, sondern um näher an die wunderschöne Stadt Straßburg, die damals — leider — noch nicht deutsch war, heranzukommen. Erst im Jahre 1861 aber wurde die Eisenbahnbrücke über den Rhein fertig und im Frühjahr desselben Jahres der Betrieb bis nach Straßburg mit großen Feierlichkeiten eröffnet. Der ganze Bezirk war stolz auf diese Verbindung, die unseren wirtschaftlichen Verhältnissen zugute kam. Die Hanauer haben nur sehr bedauert, daß im Jahre 1870 die schöne Statue „Kinzig“, die auf dem dem badischen Ufer nächsten Pfeiler stand, als erstes Opfer des Krieges fiel. Es wurde bekanntlich jener Brückenpfeiler von den badischen Soldaten in die Luft gesprengt, um die Gegend vor dem Einfall der Türken zu schützen. Aus den Fluten des Rheines hervorgeholt,

prangt „Mutter Kinzig“ jetzt, dank dem Bürgerfinn und Patriotismus der Bewohner von Kehl, auf einem schönen Denkmale vor dem Rathaus. Seit 64 Jahren also wurde kein Pfennig mehr für das Hanauerland für Hauptbahnen verausgabt und kein Kilometer Länge mehr gebaut.

Unter den fünf Gesetzeswürfen, die uns jetzt hier vorliegen, befindet sich auch eine Bahn von Kork über Willstätt nach Offenburg. Auch das ist keine lange Strecke. Es ist ein kleiner Prozentsatz von den 860 km, die von der badischen Bevölkerung gewünscht werden und von deren Kosten (allerdings sehr approximativ) der Herr Abg. Wittum kürzlich sprach. Es handelt sich auch wieder nur um 13 km. Seit dem Jahre 1869 tragen sich die Bewohner Offenburgs und jener Gegend mit dem Wunsche einer direkten Bahnverbindung von Offenburg nach Kehl—Straßburg, und schon oft hat sich seit jener Zeit der badische Landtag mit Petitionen aus diesen Orten beschäftigt. Früher wurde, wie das in der Regel so zu gehen pflegt, darüber zur Tagesordnung übergegangen, und erst die letzten Jahre brachten uns empfehlende Uebersetzung. Für den vorliegenden Gesetzeswurf sage ich der Regierung besten Dank. Es hat aber die Regierung sich umso leichter entschließen können, die Bahn in den Gesetzesentwurf einzureihen, als nach ihrer eigenen Ansicht diese Strecke die einzige unter den vorgeschlagenen Bahnen wird, deren Betrieb sich rentabel gestalten wird oder die doch wenigstens keine Zuschüsse hat. Von den 5 Bahnen kostet z. B. die Strecke Oberhülbingen—Meersburg mit 4 1/2 km 985 000 M. oder das Kilometer 219 000 M.; die Regierung rechnet mit einem jährlichen Betriebsausfall von 7500 M. Die Strecke Stodach—Freidingen läßt sogar einen Betriebsausfall von 39 000 M. oder je nach der Anzahl der Züge, die verkehren sollen, 65 000 M. befürchten. Die Bahn Offenburg—Kork soll nach dem Boranschlage 1 080 300 M. oder das Kilometer 83 100 M. kosten. Es kommt dabei eine kommerzielle Bevölkerung von rund 9200 Bewohner, auf das Kilometer 700, in Betracht.

Ganz besonders dankbar bin ich der Regierung, daß sie von ihrer ursprünglichen Absicht, eine Schmalspurbahn zu erstellen, abgekommen ist. Ich habe manche ängstliche Anfragen von den Bewohnern aus meinem Bezirk bekommen, als man befürchtete, es solle einer Privatgesellschaft der Bau einer schmalspurigen Bahn in der Gegend überlassen werden. Ich bin da etwas anderer Ansicht wie der Herr Kollege Hergt, der kürzlich am 21. Juli hier geäußert hat: „In sehr vielen Fällen kann eine schmalspurige Bahn einer Landesgegend die besten Dienste leisten. Sehen wir auf die Schweiz hin, das Mutterland in dieser Beziehung. Die Schweiz baut ihre normalspurigen Hauptbahnen da, wo sie an andere internationale Bahnen anschließen.“ Ich glaube, wenn man von diesem Gesichtspunkte ausgehen wollte, könnte schließlich auch für die Linie Offenburg—Kork eine schmalspurige Bahn in Betracht kommen. Ich neige da schon mehr zu der Ansicht des Herrn Kollegen Pfefferle, der heute davon sprach, daß, wenn schmalspurige Bahnen gebaut werden, die Nachteile für eine Gegend dauernde sind (Zwischenruf des Abg. Hergt).

Die meisten der Herren Kollegen werden, wenn sie auch die Strecke von Offenburg nach Kork noch nicht per Fuhrwerk oder per pedes apostolorum „abgemacht“ haben, doch schon von Appenweier nach Straßburg gefahren sein und werden sich überzeugt haben, daß rechts und links der Bahn nicht nur schöne Tabakfelder, saftige Wiesen und wogende Getreidefelder, sondern auch rauchende Schloten zu sehen sind. Es bestehen dort Gerbereien, Ziegeleien und Bierbrauereien, in Willstätt auch ein großes Mühlenwerk. Es existiert also hier nicht bloß eine

blühende Landwirtschaft, sondern auch in hervorragendem Maße Gewerbe und Industrie. Speziell Willstätt ist der Ort, der neben größeren Werken sehr viel Kleingewerbe hat.

Die Orte sind auch geschichtlich hochinteressant. Willstätt, das schon unter der Herrschaft der Geroldsecker ein festes Schloß hatte, wurde im Jahre 1262 von den Straßburgern belagert und verbrannt, im Jahre 1632 durch die Schweden besetzt und von den Oesterreichern belagert, genommen und verheert. 1667 waren die Franzosen die Verwüster. Es war bis zum Jahre 1803 auch Amtssitz vom oberen Hanauer Lande. Damals kam das Amt nach Kork, und im Jahre 1881 nach Kehl. Heute ist Willstätt ein schönes Dorf, hat sehr gute Gasthäuser; es werden auch die großen Hanauer Wettrennen dort abgehalten, es ist ein Ort, der speziell von Straßburg aus sehr viel besucht wird, und ich glaube, wenn die Bahn erstellt sein wird, daß die Straßburger in noch viel zahlreicheren Scharen nach Willstätt pilgern werden, als es jetzt der Fall ist, weil ihnen dann Gelegenheit geboten ist, abends mit der Bahn wieder nach Hause zu fahren.

Noch durch etwas anderes ist Willstätt bekannt geworden. Es wurde in Willstätt Johann Michael Moscherosch, der unter dem Namen Phylander von Sittewald als satyrischer Schriftsteller bekannt ist, im Jahre 1601 geboren und ist dort, nachdem er später hanauischer Präsident war, im Jahre 1669 gestorben. Freunde und Verehrer haben ihm in seinem Geburtsort ein Denkmal gesetzt. (Auf Zurufe:) Nein, damals ging noch keine Bahn nach Willstätt; aber ich glaube, Moscherosch hat vielleicht doch schon vorahnend an eine Bahn gedacht, denn er hat in einem seiner Bücher geschrieben:

„Reysen ist Mühe und Gefahr,
Mancher wird allda betrogen;
Ein Narr ist und bleibt ein Narr,
Ob er schon die Welt durchzogen.
Sorg, Geld, Wiß und starke Wein
Müssen bey dem Reysen sein!
Reysen ist nichts als Ungemach und Sorgen,
Gefahr ist groß, die Lust gering und klein,
Drumb muß allhier ein Eysern Herze seyn,
Sonst dauert man nit, als nur bis übermorgen.“

Er hatte ja große Reisen, auch in das Ausland, gemacht und konnte deshalb aus Erfahrung reden.

Wenn ich der Regierung Dank sagen darf für die Vorlage dieses Gesetzes, so komme ich doch beinahe in die Versuchung, der Regierung entgegenzurufen: Timeo Danaos et dona ferentes! (Weiterheit). Denn gerade die Gemeinden zwischen Kork und Offenburg sind die einzigen, die neben der freien Geländestellung auch noch recht bedeutende bare Beiträge zahlen sollen. Das Gelände wird diesen Gemeinden ohnehin schon recht viel Geld kosten, denn es ist dieses bekanntlich gerade in unserer Gegend nicht billig. Außerdem aber verlangt die Regierung in ihrem Gesetzentwurfe, daß pro Kilometer 3000 M. bare Beiträge, das sind zusammen 104 000 M. bezahlt werden sollen. Es ist davon allerdings nun eine recht hübsche Summe, nämlich 75 000 M., durch freiwillige Beiträge der Gemeinden Sand und Willstätt gezeichnet. Sie sehen daraus, wie dringend das Bedürfnis dort ist und wie hoch eine Eisenbahn gewertet wird; sonst hätten sich die Gemeinden nicht dazu verstanden, so verhältnismäßig hohe Summen zu zeichnen. Es sind also eigentlich nur noch 29 000 M. aufzubringen.

Die Großh. Regierung kümmert sich ja darum nicht, welche Gemeinde diese Beiträge zahlen oder wieviel die einzelnen Gemeinden aufbringen. Es ist mir zu Ohren gekommen, daß ein Antrag bei dem Präsidium eingelaufen sei — ich habe ihn nicht unterschrieben —, der

dahin geht, den Artikel 2, in dem eben von diesem Bahnzuschusse die Rede ist, dahin abzuändern, daß auch die Gemeinden, die an dieser Bahn zu liegen kommen, lediglich freies Gelände stellen sollen. In diesem Artikel heißt es aber: „Es darf mit dem Bau der einzelnen Bahnen erst begonnen werden, wenn die Erfüllung der vorstehenden Forderungen seitens der Beteiligten sicher gestellt ist“, und ich möchte denn doch durch einen solchen Antrag die Erstellung der Bahn nicht gefährdet sehen.

Ich möchte nicht einmal dazu beitragen, daß eine längere Verschiebung bezüglich des Baues dieser Bahn eintritt. Denn die Gemeinden, wenigstens die Hanauer Gemeinden, haben vor allem den dringenden Wunsch, daß die Bahn möglichst bald erstellt werde. Ich bedauere es, wie ich schon gesagt habe, daß die Gemeinden zu diesen Beiträgen gezwungen werden sollen. Die Regierung hat aber in der Budgetkommission — es sind ja alle Gründe im Berichte des Herrn Kollegen Pfefferle angegeben — uns überzeugt, daß sie von der Bedingung nicht abgeht, und ich möchte wünschen, daß die Gemeinden sich in ihrem Interesse einigen. Es sind ja 6 oder gar 10 Gemeinden, es entfällt also auf die einzelne Gemeinde kein allzu hoher Beitrag, und ich möchte wünschen, daß die Dissonanzen zwischen diesen Gemeinden das Projekt nicht dergestalt gefährden, daß die Regierung die Gesetzesvorlage zurückzieht und die Gemeinden dazu verurteilt wären, noch recht lange Jahre auf die Erstellung der Bahn zu warten.

Ich muß, wenn ich von dieser Bahn spreche, auch noch auf etwas anderes kommen. Es war ja ursprünglich beabsichtigt, eine Kurve zu bauen; es sollte durch diese Kurve der Bahnhof Appenweiler umgangen und eine direkte Verbindung nach Offenburg, an den Bodensee und nach Freiburg—Basel hergestellt werden. Es haben dann die Gemeinden, die jetzt die Bahn bekommen sollen, petitioniert, man möchte die Kurve etwas verlängern. Die Großh. Regierung hat sich die Sache einige Jahre lang überlegt und ist dann zu dem jetzigen Entschlusse gekommen; die Frage, wann die Kurve bei Appenweiler gebaut wird, ist also eine offene.

Mit den Petitionen dieser Gegend haben die früheren Landtage sich regelmäßig zu beschäftigen gehabt, besonders mit der Petition der Gemeinde Legelshurst; diese will seit Jahren einen Güterbahnhof, der wirklich dringend notwendig ist. Ich möchte Ihnen das nur an einem einzigen Beispiele zeigen. Der Herr Kollege Fröhlich hat vor einigen Wochen davon gesprochen, als er die 4. Wagenklasse behandelt hat, es käme vor, daß Landwirte mit jungen Schweinchen in die Abteile der 4. Wagenklasse einsteigen. Ja, da kann ich noch etwas ganz anderes erzählen. Auf dem Bahnhof Legelshurst ist nur ein Wartesaal für die 1., 2. und 3. Klasse. In diesem Wartesaal ist auch der Gepäckraum, es steht darin auch die Waage, und auf dieser Waage werden täglich nicht nur die Gepäckstücke sondern auch lebende junge Schweinchen gewogen — alles das in einem Raum, der vielleicht 16 oder 20 qm Bodenfläche hat; daß das etwas Angenehmes ist, das wird wohl niemand behaupten wollen. Und nicht nur einige wenige dieser Vorstentiere werden dort gewogen sondern sehr viele; die Legelshurster sind nicht nur tüchtige Landwirte und bauen nicht nur den besten Hans im badischen Lande sondern sie züchten auch sehr viele junge Schweine. Auf dem Markt in Kehl werden weit über 1000 Ferkel verkauft und eine sehr große Zahl dieser Ferkel stammt aus der Gemeinde Legelshurst.

Es hat mich nun sehr gefreut, daß die Regierung auch der Gemeinde Legelshurst entgegenkommt, und daß ich auf Seite 28 des Berichts lesen durfte: „Die Absicht der Großh. Regierung, dem oberen Hanauerland die langangestrebte Bahnverbindung zu gewähren, hat in der

Budgetkommission volle Zustimmung gefunden. Wenn nach dem Ergebnisse der stattgehabten eingehenden Prüfungen seitens der Eisenbahnverwaltung, deren Ergebnis auf Grund der Gesetzesbegründung oben dargelegt ist, die lange Zeit hindurch angestrebte Durchgangslinie für den Hauptverkehr von Offenburg nach Kehl in den Hintergrund treten mußte und nunmehr eine hauptsächlich dem lokalen Bedürfnisse jenes Landstrichs dienende Nebenbahn in's Leben gerufen werden soll, so mußten die von der Großh. Regierung für diese Maßnahmen vorgebrachten Gründe von der Kommission als ausschlaggebend anerkannt werden. Neben dem würde mit der beabsichtigten Erbauung einer Kurve vom Vershubbahnhof Offenburg nach der Bahn Appenweiler-Kehl mit Einmündung etwa bei Legelshurst dem Wunsche nach der bisher angestrebten direkten Bahnverbindung zwischen Offenburg und Kehl Rechnung getragen werden."

Auf Seite 30 ist dann noch festgelegt: „Aus der Kommissionsberatung sei noch hervorgehoben, daß nach der von der Großh. Regierung auf eine Anfrage aus dem Schoße der Kommission abgegebenen Erklärung eine Erhöhung der Beförderungstaxen auf dieser Bahn nicht beabsichtigt und für die Station Legelshurst die Errichtung eines Güterbahnhofes vorgesehen ist.“

Ich danke also nochmals der Großh. Regierung, daß sie endlich die Wünsche der Gemeinden an der Strecke Kork-Offenburg zu erfüllen gedenkt, und auch dem langjährigen Wunsche der Gemeinde Legelshurst Rechnung tragen will. Die Herren Kollegen bitte ich, dem Gesetzesentwurf zuzustimmen.

Zu Ziffer 5, Bahn von Tauberbischofsheim nach Königheim erhält das Wort

Abg. Dr. Schöfer (Ztr.): Unter den Gaben, die dieser Gesetzesentwurf dem Land bringt, sind neben anderen auch recht ansehnliche. Zu den ansehnlichsten rechne ich namentlich die Bahnen Stodach-Friedingen, Singen-Beuren u. auch Offenburg-Kork. Zwar hat der Herr Vorredner, der Abg. Sängler, gemeint, diese letztere Linie wäre zu den kleinen Gaben zu rechnen. Allein wohin soll ich dann die Gabe rechnen, die das Hinterland bekommt? Wenn 13 Kilometer schon „eine recht kleine Gabe“ sind, was sind dann 6,3 Kilometer? Das ist dann vollends gar nichts mehr! Das große Frankenland ist also mit 6,3 Kilometer bedacht worden. Ich glaube aber, der kleinen Gabe noch eine gute Seite abgewinnen zu können dadurch, daß ich die 6,3 Kilometer nur als Abschlagszahlung, nur als Teilstrecke einer großen Strecke (der Strecke nämlich von Waldkirch nach Tauberbischofsheim) betrachte. Die Großh. Regierung hat, der Finanzlage offenbar Rechnung tragend, die ganze Linie in drei Teile eingeteilt: in die Strecken Waldkirch-Hardheim, Hardheim-Königheim u. Königheim-Tauberbischofsheim. Die erstgenannte Strecke ist bereits auf dem letzten Landtag beschlossen worden; die Strecke Tauberbischofsheim-Königheim ist eben in der Gesetzesvorlage zu unserer Beratung gestellt, die weitere Strecke Hardheim-Königheim steht noch aus. Mit diesem Teil muß ich mich nun zunächst beschäftigen.

Bezüglich dieser Strecke ist von den petitionierenden Gemeinden ursprünglich eine doppelte Linienführung ins Auge gefaßt worden. Eine Linie sollte über die Orte Hardheim, Brekingen, Bülfringen, Giffingheim, Königheim, Tauberbischofsheim, die andere über die Orte Brekingen, Erfeld, Brehmen, Giffingheim, Königheim, Tauberbischofsheim gehen. Die Großh. Regierung hat nun die beiden Linien geprüft und kam zu der Ueberzeugung, daß die zuletzt genannte Linie über Erfeld-Brehmen

nicht gebaut werden könnte. Sie führt dafür vier Gründe an: Einmal würden zwei Rehrunnels notwendig werden, die natürlich eine sehr große Steigerung der Ausgaben verursachen würden; ferner könnten weder Brekingen noch Erfeld einen Bahnhof bekommen, drittens würde eine zweckentsprechende Anlage des Bahnhofes in Königheim nicht möglich sein, und schließlich würde die ganze Strecke um 5 Kilometer verlängert werden. Als Laie in diesen Fragen kann ich sie natürlich nicht beurteilen, sondern muß mich dem Urteile der Großh. Regierung fügen. Ich hege auch das Vertrauen zu den in Frage kommenden Gemeinden, daß, nachdem sie einmal die Unmöglichkeit einsehen, eine Bahn über die bezeichnete Linie zu bekommen, sie sich nur demjenigen Projekte anschließen, das Aussicht hat, und daß sie Alles unterlassen werden, was dazu beitragen könnte, dieses Projekt zu stören, daß sie im Gegenteil alles tun werden, um dieses Projekt endlich seiner Verwirklichung entgegenzuführen.

Die Großh. Regierung führt als Hauptgrund der Unrentabilität der Linie Königheim-Hardheim ins Treffen. Es ist immer eine eigene Sache, zum Voraus etwas über die Rentabilität einer Strecke zu sagen, meistens kommt es hinterher ganz anders. Ferner darf hier nun einmal die Rentabilitätsfrage nicht die ausschlaggebende Frage sein, sondern ausschlaggebend hat die volkswirtschaftliche Frage zu sein. Wenn man diese in den Vordergrund stellt, so bekommt die finanzielle Seite dieser Strecke jedenfalls ein ganz anderes Gesicht. Ich glaube ferner, wenn die Großh. Regierung auf ihrem ablehnenden Standpunkt beharren würde, so würde sie selber dadurch die Rentabilität der noch weiter zu erstellenden Strecke am allererschwersten gefährden. Denn es ist eine Tatsache, daß die Gegend von Waldkirch bis nach Hardheim hin in ihren Interessen vielfach nach dem Taubertal gravitiert, und es ist weiter Tatsache, daß eine Menge von Interessen vom Taubertal nach dem Odenwald gravitieren. Diese Interessen können nicht befriedigt werden, so lange diese Strecke Königheim-Hardheim fehlt, und wenn denn wirklich die Rentabilitätsfrage aufgeworfen werden will, so kann die Großh. Regierung nichts anderes tun, als diese Strecke bauen; denn es ist dann der wesentliche Teil der Rentabilitätsfrage beantwortet.

In der Regierungsvorlage wird darauf hingewiesen, daß die Gegend keine oder doch nur sporadische Industrie besitze, und daß diese Industrie kaum nennenswert sei. Es ist das richtig; allein eine so verkehrsunterlegene Gegend wird eben von der Industrie nicht aufgesucht, so lange sie nicht durch die Bahn erschlossen ist. Die Erschließung ist das Primäre, das andere wird dann schon folgen. Ferner ist es Tatsache, daß die Landwirtschaft gerade dieser Gegend, wenn sie nicht schwer geschädigt werden soll, nach Erschließung sehr verlangt, einmal um Absatz nach den großen Städten in der badischen Pfalz und auch nach Würzburg hin zu gewinnen, und ferner um nach dem großen Lagerhaus in Tauberbischofsheim eine raschere und billigere Verbindung zu erlangen. Ich will die Sache nicht näher ausführen. Aber ich glaube, wenn man die Fragen im einzelnen prüft, so kann man nur zu dem Schluß kommen: es muß die Strecke von Königheim nach Hardheim gebaut werden. Früher wurde noch ein zweiter Grund von der Regierung gegen die Bahn ins Feld geführt, der gegenwärtig nicht mehr in vollem Umfange aufrecht erhalten wird; es sind die technischen Schwierigkeiten. Ich glaube, daß man zum Beginn des 20. Jahrhunderts bei einem Hügel, wie einer zwischen Hardheim und Königheim liegt, von technischen Schwierigkeiten wohl nicht mehr wird sprechen können. Die Schwierigkeit läßt sich jedenfalls un schwer überwin-

den. Früher waren noch andere Schwierigkeiten da; sie sind aber jetzt auf einmal verschwunden. Früher mußte, wenn man die Regierung hörte, ein Tunnel von 300 Meter Länge durch den Wellenberg bei Tauberbischofsheim gebaut werden. Das verursachte natürlich sofort wieder eine Erhöhung der Bau Summe um ca. eine halbe Million. Als aber die Großh. Regierung daran gegangen ist, das Projekt näher zu prüfen, da ist auf einmal das Tunnel weggefallen.

Ich glaube, daß auch auf der Strecke Königheim—Gisigheim ein bis jetzt vorgeesehenes Tunnel weggefallen wird, so daß sich auch diese Bau Summe um einen wesentlichen Teil verringern dürfte. Die Stellung der Großh. Regierung ist nicht eine absolut und durchaus ablehnende. Ich suchte zwar in der Budgetkommission durchzubringen, daß in die Gesetzesvorlage selbst ein Passus aufgenommen würde, daß in absehbarer Zeit, schon auf dem nächsten Landtage, eine Gesetzesvorlage über die Erstellung der Strecke uns vorgelegt würde. Ich bin aber leider Gottes nicht durchgedrungen. Auch eine dahin zielende bindende Zusage seitens der Großh. Regierung war nicht zu erreichen. Aber es bleibt doch richtig, was der Herr Berichterstatter in seinem Bericht ausgeführt hat, daß der Bahnhof in Hardheim sowohl wie in Königheim so angelegt wird, daß eine Fortsetzung der Linie ermöglicht wird. Ich glaube, das deutet doch daraufhin, daß die Großh. Regierung im innern Herzen fämmerlein daran denkt, die Bahn einmal fortzuführen. Ebenso hat die Großh. Regierung eine eingehende Prüfung der Strecke zugesagt, und ich hoffe und vertraue, daß das Endergebnis dieser eingehenden nochmaligen Prüfung das sein wird: die Strecke wird erbaut.

Dieses Hohe Haus hat auf verschiedenen Landtagen zur ganzen Strecke von Tauberbischofsheim nach Wallbüren Stellung zu nehmen Gelegenheit gehabt. Auf dem vorvorigen Landtag wurde die Petition, die dahin ging, eine Bahn von Wallbüren nach Tauberbischofsheim zu erstellen, mit Majorität der Großh. Regierung empfehlend überwiesen. Das letztemal war das Hohe Haus einstimmig in der empfehlenden Ueberweisung der Bitten um eine Bahn von Hardheim nach Tauberbischofsheim. Heute liegt nun der Teil der Petition uns zur Beratung vor, in dem gewünscht wird, daß auch die Strecke Königheim—Hardheim gebaut werde, und ich zweifle nicht daran, daß, entsprechend der bisherigen Tradition dieses Hohen Hauses, auch jetzt eine einstimmige Annahme dieses Antrages erfolgen wird. Dieses wiederholte Votum dieses Hohen Hauses kann der Großh. Regierung doch nicht gleichgültig sein. Auch der Herr Berichterstatter hat dieser Meinung Ausdruck verliehen, wenn er in seinem Bericht schreibt: „Die Verhältnisse werden dahin drängen, daß der zurückgestellte Teil einmal erstellt wird.“ Das kann ich sagen, daß, wenn die beiden Strecken erbaut sind, die Verhältnisse wirklich so gestaltet sind, daß die Großh. Regierung sich der Notwendigkeit nicht mehr wird verschließen können, die Bahn durch die ganze Strecke zu erstellen. Aber ich möchte bitten, daß nicht so lange gewartet wird, sondern daß auf dem nächsten Landtag schon eine dahingehende Vorlage erfolgt. Zedenfalls kann ich das versichern, daß die hier in Frage stehenden Gemeinden nicht aufhören werden, zu petitionieren, Deputationen zu schicken, bis die Großh. Regierung sich endlich bereit finden läßt, die Strecke zu erbauen (Heiterkeit). Ich möchte auch aus diesen Gründen heraus wünschen, daß die Strecke Wallbüren—Hardheim, wie die von Königheim nach Tauberbischofsheim, in raschem Tempo erbaut werden, damit diese Notwendigkeit um so mehr bei der Regierung ins Auge springt.

Nun komme ich zu dem Teil der Strecke, der gegenwärtig unserer Beratung unterstellt ist. Da nehme ich Gelegenheit, all den Faktoren, die die Gesetzesvorlage mitbearbeitet haben, besonders dem Herrn Minister, im Namen meines Wahlkreises und namentlich der Teile, die in Frage kommen, den allerwärmsten Dank dafür auszusprechen, daß nun endlich nach etwa 30 oder bald 40 Jahren wieder ein Teil Bahnstrecke, wenn auch ein noch so kleiner, dem Frankenlande gegeben worden ist. Ich hoffe, daß auch diese kleine Strecke sowohl der Stadt Tauberbischofsheim wie der Gemeinde Königheim und den Gemeinden Dittwar und Gisigheim und den weiter entfernt liegenden Pilsfringen und Brehmen zu großem Vorteil gereichen werde. Besonders gefreut hat es mich, daß auch eine Station für Dittwar vorgeesehen ist. Diese Gemeinde mit ihrer so fleißigen Bevölkerung verdient es wirklich, daß man auf sie Rücksicht genommen hat. Die Gemeinde Dittigheim liegt nicht an der Strecke. Aber wenn ich nicht irre, liegt ein Teil der Gemarkung von Dittigheim an der Strecke, und deswegen schiene es mir praktisch, daß auch der Gemeinde Dittigheim der alte Wunsch nach einer Station erfüllt wird, um sie geneigter zu machen, beim Geländeerwerb eine bereitwillige Hand darzubieten.

Bezüglich des Geländeerwerbs möchte ich dem Herrn Minister namentlich den zweiten Absatz des Artikels 2 aus dem Gesetze recht sehr zur Beachtung empfehlen, mir erlauben. Er lautet: „Wenn in einzelnen Fällen die Aufbringung der Gesamtkosten für die Grunderwerbungen die finanzielle Leistungsfähigkeit der Gemeinden übersteigt, so kann diesen hierfür ein Zuschuß aus Eisenbahnmitteln gewährt werden. Die Feststellung der Höhe dieser Zuschüsse bleibt der Regierung vorbehalten.“ Was hier vorgeesehen ist, das trifft für die Gemeinden an der Linie Tauberbischofsheim—Königheim Wort für Wort zu; ich möchte nur bitten, daß der Herr Minister hier sehr generös seines Amtes walte und mit den Zuschüssen aus Eisenbahnmitteln nicht kargt, schon deswegen nicht, weil diese Gemeinden Jahrzehnte lang petitionieren mußten, bis sie endlich diesen kleinen Teil der Gabe bekamen, und weil sie auch ihre Zusicherungen nur im Hinblick darauf gemacht hatten, daß die ganze Strecke erbaut würde.

So will ich denn hoffen, daß, was heute Gesetzesvorlage ist, Gesetz wird, und daß die Bahn möglichst bald erstellt werden kann. Auch möchte ich hoffen, daß der Herr Minister ganze Arbeit macht und auch die Strecke Königheim—Hardheim uns bald als Gesetzesvorlage bringen wird (Beifall im Zentrum).

Hierauf wird zu Artikel 2 des Gesetzentwurfs übergegangen.

Hierzu liegt ein Antrag der Abg. Morgenthaler (Zentr.) und Genossen, Gek (Soz.), Fröhlich (freif.) und Schmidt-Bretten (Wd. d. Landw.) vor, der lautet:

„Die Unterzeichneten stellen den Antrag, den 3. Absatz des Artikels 2 des Gesetzentwurfs, die Vervollständigung des Staatsbahnnetzes betreffend, zu streichen und dem 4. Absatz die Fassung zu geben: „Mit dem Bau der einzelnen Bahnen darf erst begonnen werden, wenn die Stellung des Geländes durch die beteiligten Gemeinden gesichert ist.“

Es erhalten das Wort

Abg. Morgenthaler (Zentr.), zugleich zur Begründung vorstehenden Antrags: Als Vertreter eines Teiles des Bezirks, den diese neue Bahnlinie durch-

schneiden soll, hielt ich mich verpflichtet, den soeben verlesenen Antrag zu veranlassen. Es ist mir überhaupt gleich aufgefallen, daß von den fünf neuen Bahnlagen nur für die unter Ziffer 4 bezeichnete Linie Offenburg—Kork von den Gemeinden neben Stellung von freiem Gelände auch noch Barzuschüsse und zwar in der Höhe von 8000 M. pro Kilometer verlangt werden. In dem Bericht des Herrn Abg. Pfefferle über den Bahnbau heißt es mit Bezug auf diese Bahnlinie: „Bezüglich der Barzuschüsse wird auf die allgemeinen Beschlüsse der Kommission verwiesen.“ Und in letzteren heißt es wörtlich: „Während in den letzten Jahren, entgegen dem früheren Gebrauche, bei der Erstellung von Nebenbahnen von den in Betracht kommenden Gemeinden nur noch die unentgeltliche Stellung des nötigen Geländes verlangt wurde und neuerdings wieder auf dem letzten Landtag im Hohen Hause die Anschauung zur praktischen Durchführung gelangte, daß den Gemeinden und anderen Interessenten außer der Geländekostenübernahme keine weiteren Opfer zur Erlangung von Verkehrs-erleichterungen mehr zugemutet werden sollen, ist in dem oben erwähnten Gesetzentwurf für die Bahn Offenburg—Kork neben der unentgeltlichen Geländestellung noch ein kilometrischer Barzuschuß der betreffenden Gemeinden und Interessenten in beträchtlicher Höhe gefordert. Wenn nun auch in diesem speziellen Falle, in dem es sich größtenteils um freiwillige Beiträge wohlhabender Gemeinden für ein ausschließlich lokales Interesse dienendes Unternehmen handelt, die Beitragsforderung nicht weiter zu beanstanden ist, so will die Budgetkommission doch nicht unterlassen, an dieser Stelle neuerdings der Meinung Ausdruck zu geben, daß es im allgemeinen bei der unentgeltlichen Stellung des nötigen Geländes bewenden bleiben, die Forderung von besonderen Beiträgen nur ausnahmsweise bei ganz besonders gelagerten Verhältnissen eintreten und von Fall zu Fall der besonderen Prüfung und Entscheidung unterworfen werden soll.“

Nun ist es doch nach diesen Ausführungen gar nicht der Wille der Kommission und des Hohen Hauses, daß man die Gemeinden neben der Stellung des Geländes auch noch zu Barzuschüssen bezieht. Nach den Ausführungen der Großh. Regierung handelt es sich hier allerdings um eine Ausnahme, und diese Ausnahme ist insofern berechtigt, als die Gemeinden Willfährigkeit und Sand freiwillige Angebote gemacht haben. Der Sachverhalt war aber der, daß jede der beiden Gemeinden, die nicht in gerader Linie an der Bahnstrecke liegen, und zu denen die Bahn im Zickzack führen müßte, die nur für eine dieser Gemeinden vorgesehene Haltestelle haben wollte. Bei diesem Wettbewerb haben sich nun die beiden Gemeinden an Entgegenkommen überboten. Willfährigkeit stellte zuerst einen freiwilligen Beitrag von 50,000 Mark in Aussicht, wenn es die Haltestelle bekomme, und daraufhin hat dann Sand erklärt, daß es die Kosten für das Stationsgebäude aufbringen wolle, wenn es die Haltestelle nach Sand bekomme. Nun hat die Großh. Regierung — und ich glaube, sie hat klug daran getan — beiden Gemeinden Rechnung getragen und die Bahn so gelegt, daß diese beiden größeren Orte Haltestellen bekommen. Nach dem Sprichwort aber kommt der Appetit mit dem Essen, und so, glaube ich, ist die Großh. Regierung auf den Gedanken gekommen, daß, wenn so große freiwillige Angebote gemacht werden, man auch die anderen Gemeinden mit Barzuschüssen beiziehen könne. Bei den übrigen Gemeinden aber, die an die zur Beratung stehende Bahnlinie zu liegen kommen, handelt es sich meistens nur um kleine Ortschaften; es sind die Gemeinden Bohltsbach,

Bühl und Griesheim. Diese Gemeinden haben ohnehin bedeutende Lasten durch die freie Stellung des Geländes, denn das Gelände ist in jener Gegend hoch im Wert, besonders wenn es nahe bei den Ortschaften liegt und vielleicht noch Gärten mit umfaßt. Nach Angabe der Großh. Regierung sind die Kosten des Geländeerwerbs auf 180 000 M. veranschlagt, und jedenfalls werden sie nicht niedriger sondern eher höher. Mithin entfällt auf die Gemeinden ohnehin schon eine große Ausgabe.

Ich will Ihnen bezüglich der Wirkung dieser Geländestellung die Gemeinde Bohltsbach vorführen. Die Gemeinde Bohltsbach hat schon für den Bahnhofbau Offenburg ein Gelände von 128 Morgen (46 ha) an die Eisenbahnverwaltung abtreten müssen. Da das Gelände, das ins Bahnbaugebiet entfällt, steuerfrei und auch umlagefrei ist, entfallen diese Einnahmen daraus für die Zukunft der Gemeinde. Nun durchschneidet auch die neue Bahnlinie, wie sie in der Regierungsvorlage verzeichnet ist, wieder größtenteils die Gemarkung Bohltsbach, wodurch der Gemeinde wiederum ein größerer Teil der Steuerkapitalien verloren geht. Das ist für diese Gemeinde mit jetzt nur noch 556 Hektar Gelände sehr hart.

Was dann die Lage der Haltestelle Bohltsbach — Bühl betrifft, so wird diese etwa in den Mittelpunkt des Weges zu liegen kommen, der diese beiden Gemeinden miteinander verbindet. Die Station kommt also ins freie Feld zu stehen und ist für diese Gemeinden recht ungünstig gelegen. Barzuschüsse zu leisten, wäre aber höchstens gerechtfertigt, wenn diese Bahnstation in die Nähe des Ortes zu liegen käme.

In Anbetracht dieser Umstände haben die Gemeinden Bohltsbach und Griesheim Petitionen eingereicht, daß man sie doch von diesen Barzuschüssen befreien möge. Sie wünschen ja diese Bahn und begrüßen sie, aber sie glauben, die ihnen durch die Geländestellung auferlegten Lasten seien schon so große, daß man sie nicht noch mit Barzuschüssen belästigen könne. Auch die Gemeinde Bühl wollte nachträglich noch eine Petition einreichen. Sie hat aber davon abgesehen, weil ihr nahegelegt wurde, der Zeitpunkt sei zu spät, die Petition würde nicht mehr Berücksichtigung finden können.

Ich bedauere sehr, daß die Kommission nicht zu dem Antrag gekommen ist, diese Petitionen für begründet zu erachten und den Gemeinden entgegenzukommen. Im Kommissionsbericht steht, daß die Regierung an ihrem Standpunkt festhalte; es seien alles wohlhabende Gemeinden, die solche Zuschüsse leisten könnten. Nun, die Gemeinden sind gerade nicht arm, aber nach dem, was ich ausgeführt habe, sind es doch recht kleine Gemeinden, die ohnehin genug belastet sind. Man sollte deshalb die Gemeinden nicht weiter belasten. Die Regierung wird ja die Beiträge, die jene beiden Gemeinden für die Erstellung der Stationen angeboten haben, mit Recht annehmen, aber sie sollte die anderen Gemeinden nicht weiter mit der Forderung von Zuschüssen belästigen. Nach den früheren Beschlüssen des Hohen Hauses ist mein Antrag voll gerechtfertigt. Alle Abgeordneten werden mit mir darin einig sein, daß hier ein Ausnahmefall vorliegt, ein Ausnahmefall in der Richtung, daß von der Uebung des Hauses, wie jetzt wiederholt betont wurde, abgegangen wurde, weil zwei Gemeinden freiwillige Angebote gemacht haben aber diese Ausnahme muß sich doch auf diese beiden Gemeinden beschränken, man kann nun nicht alle beteiligten Gemeinden über einen Kamm scheren.

Ich möchte also die Hohe Kammer bitten, unserm Antrag, daß die Gemeinden mit weiteren Barzuschüssen verschont bleiben sollen, zuzustimmen. Ich glaube nicht,

daß man, wie der Herr Kollege Säger bereits durchblicken ließ, befürchten müßte, daß die Großh. Regierung bei Annahme unseres Antrages die Vorlage zurückzieht. Es handelt sich ja im ganzen nur um eine kleine ungedeckte Summe von etwa 28 000 bis 29 000 M., und wegen dieser Summe wird die Großh. Regierung, welche die Möglichkeit und Notwendigkeit des Baues der Bahn doch anerkannt hat, ihre Vorlage sicher nicht zurückziehen; sie wird einen Beschluß des Hauses zu achten wissen. Ich möchte also das Hohe Haus nochmals bitten, unserem Antrag allgemein zuzustimmen.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten **Frhr. v. Marschall**: Auf den Antrag der Herren Abgg. Morgenthaler u. Gen. habe ich namens der Großh. Regierung folgende Erklärung abzugeben:

Die Großh. Regierung macht die Erstellung einer Bahn von Offenburg über Sand und Willstätt nach Kork davon abhängig, daß die beteiligten Gemeinden neben der Geländestellung noch einen Barzuschuß von 8000 Mark für jedes Kilometer Baulänge der Bahn entrichten. Sollte aber der eben gestellte Antrag angenommen werden, so wird die Großh. Regierung die Gesetzesvorlage, soweit sie den Bau dieser Bahn vorsieht, zurückziehen.

Abg. Herzt (Zentr.): Wenn der Herr Abg. Säger eine frühere Äußerung von mir über die Möglichkeit von Schmalspurbahnen unter gewissen Terrainverhältnissen auf den gegenwärtigen Fall anwenden wollte, so wäre das zum mindesten ein großes Mißverständnis meiner Ausführungen. So konnten sie nicht geäußert werden, da ich meine Ausführungen im Zusammenhang mit der Frage des Bahnbaues in gebirgigem Terrain gemacht habe. Die Geländeverhältnisse im Hanauer Land können aber doch wohl nicht in Vergleich gestellt werden mit jenen Terraingestaltungen, auf welche ich jene Ausführungen bezogen habe.

Wenn der Herr Kollege Säger dann weiterhin diese Äußerung in dem Sinne hat machen wollen, als ob er glaube, daß ich die Erstellung einer schmal spurigen Bahn zwischen Offenburg und Kork irgendwie unterstützt oder gefördert hätte, so ist er abermals im Irrtum. Wenn er den Gang der Sache, die Entwicklung der Bahnangelegenheit kennen würde, so würde er ganz anderer Ansicht sein.

Es ist ja außerordentlich erwünscht, daß auch diese Bahn in den Gesetzentwurf aufgenommen wurde, und es ist eine Linie, gegen welche nicht angeführt werden kann, daß sie sich nicht rentieren werde, oder daß sie nicht in wirtschaftlicher Hinsicht vollständig gerechtfertigt und begründet wäre. Andererseits muß ich aber bedauern, daß sich die Großh. Regierung bezüglich der Beteiligung der Gemeinden am Kostenaufwand auf einen Standpunkt gestellt hat, der zu unangenehmen Konsequenzen in der Zukunft führen kann; schon die etwas unbestimmte Fassung des dritten Absatzes in Artikel 2 macht mich bedenklich. Es heißt: „Bei der im Artikel 1 unter Ziffer 4 genannten Bahn haben die beteiligten Gemeinden neben der Geländestellung auch einen Barzuschuß von 8000 M. für jedes Kilometer Baulänge der Bahn an die Eisenbahnschuldentilgungskasse zu entrichten.“ Es sind Zweifel aufgetaucht darüber, welches die „beteiligten Gemeinden“ sind (Abg. Ged.: Sehr richtig!). Gehört z. B. Offenburg in den Kreis der beteiligten Gemeinden? (Abg. Ged.: Bühl auch?) Ohne Zweifel ist Offenburg wesentlich am Bau der Bahn interessiert und die Bahn wird eine ziemliche Strecke auf Gemarkung Offenburg liegen. Soll nun Offenburg für diese Strecke auch mit 8000 Mark pro Kilometer

beigezogen werden? Ich möchte glauben, daß das nicht im Sinne der Großh. Regierung liegt, aber nach dem Wortlaut des Artikels könnte man es annehmen. Es heißt sodann: „ein Barzuschuß von 8000 M. für jedes Kilometer Baulänge.“ Ist das nun so zu verstehen, daß jede Gemeinde für die Anzahl Kilometer, die in ihrer Gemarkung liegen, je 8000 M. pro Kilometer bezahlen soll? Wenn das der Fall wäre, so könnte es zu ungerechter Kostenverteilung führen, denn es wird z. B. die Gemeinde Bohlshach die ganze Bahnstrecke zwischen den Gemarkungsgrenzen von Offenburg und Sand in ihrer Gemarkung haben, die Gemeinde Bühl dagegen nur einige Meter. Wenn es aber nicht so gemeint ist, wenn etwa der gesamte Barbeitrag für die 13 km Bahn auf die verschiedenen Gemeinden nach einem andern Maßstab verteilt werden soll, so wäre es erwünscht, diesen Maßstab im Gesetz festzulegen. Ferner ist zweifelhaft, ob die freiwillig angebotenen Beiträge von 50 000 M. der Gemeinde Willstätt und dann der freiwillig angebotene Kostenersatz für das Stationsgebäude von Sand an dem Gesamtbetrag von 8000 M. pro Kilometer abgezogen werden und nur der Rest auf die anderen Gemeinden zu verteilen ist, oder ob auch die Gemeinden Willstätt und Sand nach dem Satz von 8000 M. pro Kilometer beigezogen werden. Das alles trägt dazu bei, daß bei den Beteiligten Unklarheit über die Sache herrscht. Es ist mir selbst das erst durch Anfragen, die in dieser Beziehung an mich gerichtet worden sind, aufgefallen, und ich hielt es für notwendig, das hier zur Sprache zu bringen und die Großh. Regierung zu bitten, hier Klarheit zu schaffen und die Gemeinden zu beruhigen.

Ferner möchte ich nochmals darauf hinweisen: Wenn wir jetzt damit beginnen, den Gemeinden außer der Geländestellung noch Barzuschüsse zuzumuten, so wird eben das naturgemäß dazu führen, daß hauptsächlich die Gegenden mit reichen Gemeinden Bahnen bekommen, ärmere dagegen zurückstehen müssen, wenn die Großh. Regierung in solchen Fällen bei der Geländestellung gewisse doch immerhin beschränkte Zuschüsse leistet. Es könnte dahin führen, daß in einer Gegend, welche eines Verkehrsanschlusses besonders bedürftig ist ein Bahnbau auf Schwierigkeiten stößt, weil man einen Präzedenzfall geschaffen hat, nach welchem künftighin die Gemeinden Barzuschüsse leisten sollen. Ich glaube, der Umstand, daß die beiden Gemeinden Bohlshach und Bühl wohlhabend sind, kann doch nicht dafür angeführt werden, daß man sie nun mit Barzuschüssen belastet. Diese Gemeinden haben sich nicht freiwillig zu Beiträgen bereit erklärt. Die Gemeinde Bühl war sogar, weil die Station nicht unmittelbar an den Ort Bühl kommen soll sondern wegen Mitbenützung durch die Gemeinde Bohlshach in die Mitte zwischen den beiden Orten, zweifelhaft, ob sie die Bahn annehmen soll, wenn sie noch einen Barbeitrag bezahlen soll.

Ich sehe ja nun allerdings ein, daß bei der bestimmten Erklärung, die der Herr Minister vorhin abgegeben hat, es voraussichtlich nicht möglich sein wird, eine Mehrheit für den Antrag des Kollegen Morgenthaler bei dem Hohen Hause zu erlangen, und selbstverständlich würde ich auch nicht die Hand dazu bieten, um die Erfüllung eines langjährigen Wunsches in Frage zu stellen deshalb, weil 2 oder 3 Gemeinden noch weitere Beiträge leisten müssen. Aber soviel ich weiß, haben sich die Gemeinden darüber noch nicht ausgesprochen. Und wenn nun bei den Verhandlungen die befürchteten Schwierigkeiten für den Bahnbau sich einstellen sollten, so wäre das bedauerlich. Ich möchte deshalb die Großh. Regierung bitten, doch hier, namentlich da es sich nicht um eine große Summe handelt, nicht eine prinzipielle Stellung einzunehmen, deren Wirkungen sowohl für diesen Bahnbau

als auch für künftige Bahnprojekte man nicht vollständig überschauen kann. (Beifall im Zentrum.)

Abg. Geß (Soz.): Die Ausführungen des Herrn Vorredners sind genau in dem Sinne gehalten, wie ich mir vorgenommen hatte, sie hier zu geben. Ich kann mich denselben deshalb im allgemeinen nur anschließen.

Es fehlt in der Vorlage eine genauere Bestimmung sowohl über das Maß der Veranziehung der einzelnen Gemeinden, als auch darüber, was unter den „beteiligten Gemeinden“ zu verstehen ist. Soll nun Offenburg hier ebenfalls wieder mitbeteiligt sein? Es sind doch schon klare Abmachungen bezüglich des Bahnhofs Offenburg getroffen, und die Stadt Offenburg hat das wenigste Interesse an der Fortführung der Bahn nach Kork. Die nähere Führung der Bahn bei Offenburg ist aus dem Plan nicht genau zu erkennen, und ich wäre dem Herrn Berichterstatter dankbar, wenn er darüber Klarheit schaffen würde. Denn es ist auch in den letzten Tagen wieder in Offenburg darüber die Rede gewesen, ob die Stadt nun auch neuerdings wieder zu Lasten herangezogen werden soll.

Die Gemeinde Bohlbach ist, wie der Herr Kollege Morgenthaler schon erwähnt hat, sehr in Mitleidenschaft gezogen, da sie neben der Stellung des Geländes noch weiter einen Beitrag zu leisten hat. Sie wissen, daß alle jene Gemeinden, die bei der Bahnhofserweiterung in Offenburg in Mitleidenschaft gezogen worden sind, schwere Opfer haben bringen müssen. So war es insbesondere auch bei Bohlbach und deshalb sollte hier, um eine Ungerechtigkeit zu vermeiden, ein Ausweg gefunden werden. Bohlbach dürfte nicht weiter mit Geldbeiträgen belastet werden.

Abg. Säger (natl.): Dem Herrn Kollegen Sörgt darf ich vielleicht doch entgegenhalten, daß ich durchaus nichts aus dem Zusammenhang gerissen, sondern aus seinen Ausführungen nur zwei Sätze wörtlich zur Verlesung gebracht habe. Es soll mich aber sehr freuen, wenn ich mich geirrt hätte, wenn es nur ein Mißverständnis wäre, und es würde mich noch vielmehr freuen, wenn er mit allen seinen Fraktionsgenossen dem Gesetzentwurf zustimmen würde, und dadurch uns nicht in Verlegenheit brächte, daß die Hanauer Gemeinden und damit auch die Gemeinden Griesheim und Bohlbach noch recht lange auf eine Bahn warten müßten.

Der Herr Kollege Morgenthaler hat ausgeführt, die Gemeinden Bohlbach und Griesheim wünschten die Bahn, sie begrüßten die Gesetzesvorlage. Ich meine, wenn es nicht anders geht und die Gefahr besteht, daß das Gesetz zurückgezogen wird, so müßten sie eben auch noch dieses kleine Opfer bringen. Die Gemeinde Willstätt hat übrigens nicht, „wenn sie die Haltestelle bekommt“, 50 000 M. bewilligt, sondern es heißt hier in der Petition der Gemeinde Willstätt ganz genau: „... daß das Bahnhofsgebäude eine Lage bekommt, wie sie den Interessen der Gemeinde Willstätt und den Wünschen der Gemeinde Willstätt entspricht.“ Ebenso die Gemeinde Sand. Die Gemeinde Sand verlangt also nicht eine Haltestelle, sondern sie verlangt, daß der Bahnhof so gelegt wird, wie es für sie am wünschenswertesten ist.

Der Herr Kollege Morgenthaler hat auch immer und immer wieder von kleinen Gemeinden gesprochen. Ich glaube, wenn die Summe, die an Kilometerbeiträgen zu leisten ist, auf die Gemeinden umgelegt wird, dann kommt nicht die Größe oder die Kleinheit der Gemeinde in Betracht, sondern in erster Linie das Interesse und die finanzielle Leistungsfähigkeit der einzelnen Gemeinde. Ich bin der Ansicht, daß, wenn die

Gemeinden dazu verurteilt bleiben, die ganze Summe miteinander aufzubringen, dann nicht nur etwa einzelne Gemeinden sondern alle beteiligt sein müssen.

Der Herr Kollege Geß hat davon gesprochen, es sei kein Maßstab für die Verteilung der Summe festgelegt. Soweit ich orientiert bin, war das auch früher schon so. Ich kann mich noch recht gut erinnern, daß, als die Hanauer die Lokalbahn erstellt wünschten, so und so viel Zuschuß von den Gemeinden verlangt wurde außer der Geländestellung. Wie aber die Gemeinden sich einigten über die Höhe ihrer Beiträge, war damals schon ihre Sache. Es fanden viele Versammlungen in den verschiedensten Orten des Bezirkes statt, um die Einigung herbeizuführen und die auf die einzelnen Gemeinden entfallenden Summen festzulegen. Aus der Regierungsvorlage ersehe ich, daß die Regierung nicht daran festhält, daß etwa eine Gemeinde, durch deren Gemarkung beispielsweise 6 Kilometer der Bahn führen, etwa auch sechs mal 8000 M., also 48 000 M. zahlen muß. Die Regierung wünscht nur freie Geländestellung und auf den Kilometer 8000 M. Zuschuß; wer diesen Zuschuß zahlt, das ist ihr jedenfalls ganz gleich.

Es ist dann vom Herrn Kollegen Geß auch davon gesprochen worden, welches die „beteiligten Gemeinden“ seien, ob das nur die Gemeinden seien, die an der Bahn direkt liegen und einen Bahnhof erhalten, oder aber auch die Gemeinden, die weiter abliegen und doch noch ein Interesse an der Bahn haben. Ich kann auch demgegenüber sagen, daß die Gemeinde Diersheim, als die Lokalbahn im Hanauerlande erstellt werden sollte, schon bei einem ersten Projekt, das ihre Gemarkung nicht berührt hätte, 5000 M. bewilligt hatte, nur damit sie eine Bahn in die Nähe bekäme. Ich bin der Ansicht, daß unter der Bezeichnung „beteiligte Gemeinden“ alle diejenigen Gemeinden zu verstehen sind, die mittelbar ein Interesse an der Erstellung der Bahn haben, und ich möchte dringend bitten, daß, wenn die Herren dem Gesetzentwurf zustimmen, dann auch darauf gesehen wird, daß alle beteiligten Gemeinden, nicht nur Willstätt und Sand, je nach ihrem Interesse zu den Beiträgen herangezogen werden. Ich bitte nochmals um die Zustimmung der Herren Kollegen!

Abg. Fröhner (freil.): Ich glaube, die Bedenken gegen diesen Artikel 2 Abs. 3 des Gesetzentwurfs werden sich in der Praxis als hinfällig erweisen. Die Regierung sagt einfach: Wir bauen die Bahn überhaupt nicht, und wenn Ihr die Bahn haben wollt, so bauen wir sie Euch, wenn uns 104 000 M. bezahlt werden. Schon der Herr Vorredner hat mit Recht gesagt: Wer bezahlt, ist für die Regierung ganz gleichgültig; sobald die Zahlung geleistet oder sichergestellt ist, wird mit der Erbauung dieser Bahn vorgegangen. Solange man diese Bahn für sich betrachtet, ist eigentlich irgend etwas dagegen gar nicht zu erinnern. In der Praxis wird sich die Sache sehr glatt abwickeln; da die Gemeinden sehr leistungsfähig sind, so werden sie schon zu einer Einigung über diese verhältnismäßig für sie nicht empfindliche Summe kommen.

Anderes aber ist die Sache doch, wenn man sie vom prinzipiellen Gesichtspunkte aus auffaßt. Da werden Sie mir zugeben, daß die Sache Ähnlichkeit hat mit den 80 000 M., die ich damals bei der Destringer Bahn schon hervorgehoben habe. Die Regierung steht bekanntlich grundsätzlich auf dem Standpunkte: Direkte Rentabilität ist das allein ausschlaggebende Moment für die Lösung von Kulturaufgaben, für den Bau von Eisenbahnen, ja sogar von Schulen. Wenn die Praxis, wie sie hier eingeschlagen worden ist, konsequent durchs ganze Land durchgeführt wird, so muß das mit zwingender

Notwendigkeit zur Folge haben, daß die wohlhabenden Landesgegenden alle ihre Bahnwünsche erfüllt erhalten, die minder wohlhabenden selten einmal und die schlecht situierten Landesgegenden überhaupt niemals.

Hier liegt die Gefahr, auf die ich schon bei Gelegenheit des Destringer Ausschusses aufmerksam gemacht habe, und wenn ich nun sage, daß ich grundsätzlich auf dem Standpunkte stehe, daß der Staat ähnlich wie bei der Post so auch hinsichtlich der Bahn die Verpflichtung hat, generell allen Staatsangehörigen gegenüber dafür zu sorgen, daß ihre berechtigten Verkehrswünsche befriedigt werden, so werden Sie mir zugeben, daß ich diesem Artikel gegenüber leicht mißtrauisch werden kann, und deshalb habe ich den Antrag mit Vergnügen unterzeichnet, hauptsächlich in der Absicht, diese Frage hier nicht unbeleuchtet zu lassen, damit das Feuer wach gehalten wird, das schließlich doch das ganze Land ergreifen wird und ergreifen muß, in der Absicht, also der prinzipiellen Behandlung dieser Frage näher zu treten.

Ich stehe grundsätzlich auf dem Standpunkte, den die Großh. Regierung für ein paar Gemeinden vertritt, für das ganze Land. Sobald die Bahn überhaupt als Staatsbahn aufgefahrt wird, und sobald die Leistungsfähigen ihre Opfer bringen, damit überhaupt der Verkehr erleichtert wird und Verbindungen geschaffen werden, stelle ich mich vollständig in den Dienst einer solchen Politik und sage, genau wie bei der Post wird auch bei der Eisenbahn auf diesem Weg allein ein Erfolg erzielt werden, der Alle gleichmäßig befriedigt, und der vom Standpunkte der steuerlichen Gerechtigkeit vertreten werden kann. Dieses Prinzip wird aber bis zum heutigen Tage von der Großh. Regierung und wohl auch von der Mehrheit des Hauses aufs Schärfste bekämpft, und deshalb fällt die Anwendung dieses Prinzips auf einen einzelnen Fall, auf einen besonderen Bahnwunsch, aus dem Rahmen der Grundsätze, die sonst von der Regierung in ihrer Gesamtpolitik in Bezug auf den Eisenbahnbau vertreten werden, und deshalb wirbelt sie Staub auf und macht die Säule scheu (Heiterkeit). Wir erleben das Schauspiel, daß die Interessenten selbst die Vorlage durch die Stellung eines Antrages gefährden, der bezweckt, einen verhältnismäßig bagatellemäßigen Teil der ganzen Vorlage zu beseitigen.

Ich möchte mir deshalb erlauben, an alle Vertreter der minder gut situierten Landesteile den Appell zu richten, an dieser Frage die Haltung der Großh. Regierung in Bezug auf die Eisenbahnbaupolitik überhaupt zu vergleichen und danach sich ihr Urteil zu bilden. Wenn wir auch hier im einzelnen dazu kommen, zu sagen: Gut, die Bahn soll gebaut werden, lieber mit Zuschüssen, als garnicht!, so müssen wir doch im Auge behalten, daß dieses Prinzip nicht zum Generalprinzip erhoben wird. Denn sonst heißt es künftig: Im badischen Lande werden in leistungsfähigen Gegenden selbst Parallelbahnen gebaut, wenn die Interessenten der Regierung gegenüber sich zu den nötigen Zuschüssen bereit erklären; dagegen werden die allerbringendsten Verkehrswünsche jahrzehntelang vernachlässigt, wenn die Interessenten entweder nicht wollen oder — wie es in den meisten Fällen liegt — ein so kolossales Opfer aus ihrer eigenen Tasche nicht bringen können, um die Großh. Regierung dazu zu bringen, die Aufgaben des Staates auch ihnen gegenüber zu erfüllen!

Hier liegt die Bedeutung dieser Frage, und hier liegt auch ihre Gefahr für die Gesamtheit. Ich habe deshalb den Antrag, wie gesagt, unterzeichnet, werde aber — ich glaube, das werden wohl auch die anderen Antragsteller mit mir tun —, nachdem die Regierung erklärt hat, daß sie unter keinen Umständen dem Bau der Bahn auf anderem Wege näher trete, selbstverständlich nunmehr trotzdem für den Kommissionsantrag stimmen.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Frhr. v. Marschall: Ich will noch einmal darüber keinen Zweifel aufkommen lassen, daß diese Gesetzesvorlage, soweit sie sich auf den Bau einer Eisenbahn von Offenburg über Willstätt nach Kork bezieht, fällt, wenn Sie den gestellten Antrag annehmen sollten. Die Regierung ist von der Gerechtigkeit ihres Vorgehens vollständig überzeugt; ich glaube, das schon aus dem Wortlaut des Gesetzentwurfes selbst nachweisen zu können: Auf der einen Seite sichert die Regierung denjenigen Gemeinden, deren finanzielle Leistungsfähigkeit zu sehr berührt würde, wenn sie das Gelände frei stellen müßten, Zuschüsse für die Geländeerwerbung zu; und dem entspricht dann als Korrelat die andere Bestimmung des Gesetzentwurfes, daß da, wo es sich um besonders gut situierte Gemeinden handelt, von diesen Barzuschüsse verlangt werden. Es ist hier auch in Rücksicht zu ziehen, daß bei der Beschaffenheit des Geländes, welches von der Bahn von Offenburg nach Kork durchzogen wird, die Geländeerwerbskosten sehr geringe sind; wir haben es hier mit einem absolut ebenen Gelände zu tun, folglich wird durch die Bahn auch nur verhältnismäßig wenig Gelände beansprucht. In einer gebirgigen Gegend bedürfen wir für die Einschnitte, für die aufzuführenden Dämme, zum Teil auch noch für die erforderlichen Wegübergänge, sehr viel Gelände. Hier bei dieser Nebenbahn bedürfen wir verhältnismäßig nur wenig Gelände, und darum ist es vom Standpunkte der allgemein ausgleichenden Gerechtigkeit aus durchaus gerechtfertigt, daß wir diesen Gemeinden, die für das Gelände so wenig Opfer zu bringen haben, ein sonstiges, verhältnismäßig kleines Opfer zumuten.

Man muß sich davor hüten, hier, wenn ich mich so ausdrücken darf, alles gleichsam über einen Kamm zu scheeren. Die wahre Gerechtigkeit besteht darin, daß man die Verschiedenheit der Verhältnisse gehörig abwägt, und darum wird bei der weiteren Entscheidung derartiger Fragen die Regierung immer auch besonders auf die wirtschaftlich Schwachen Rücksicht nehmen. Die wirtschaftlich schwachen Gemeinden wird die Regierung, sofern es sich um die Fortsetzung des Bahnbaus im allgemeinen handelt, soweit tunlich berücksichtigen. Dazu wird sie aber eher in der Lage sein, wenn ihr nicht die Möglichkeit abgeschnitten ist, von den wirtschaftlich leistungsfähigsten auch wieder einen Ersatz dafür zu erhalten. Damit glaubt die Regierung, dem Prinzip der ausgleichenden Gerechtigkeit Genüge zu tun.

Was nun die hier vorliegende Bahn anbetrifft, so ist — ich hebe das ausdrücklich hervor, obgleich es sowohl im Gesetzentwurf als auch im Berichte schon gesagt ist — durchaus nicht daran gedacht, hier eine Bahn zu erstellen, die etwa, namentlich auch für den Güterverkehr, den Bahnhof Appenweiler entlasten sollte. Zu diesem Zweck wird dann in späterer Zeit wohl eine besondere Kurve erstellt werden. Hier handelt es sich lediglich und allein um eine Nebenbahn, die im wirtschaftlichen Interesse der beteiligten Gemeinden erstellt werden soll.

Nun hat man, und zwar war es der Herr Abg. Pergt, den Vorwurf erhoben, es sei nicht präzise genug gesagt, welches die beteiligten Gemeinden seien, und es sei auch nicht gesagt, ob nicht am Ende die Verteilung des Barzuschusses, der von der Regierung verlangt wird, nach Maßgabe der kilometrischen Bahnlänge in den einzelnen Gemarkungen erfolgen solle. Davon ist gar keine Rede, das geht auch aus der Begründung des Gesetzentwurfes deutlich hervor: Es wird zunächst von den Gemeinden Sand und Willstätt der zugesagte Zuschuß erhoben; dann ist noch eine Summe von 29 000 M. aufzubringen, über deren Verteilung die

einzelnen Gemeinden, wie der Herr Abg. Fröhlich im Eingang seiner Rede richtig bemerkte, sich zweifellos leicht einigen werden.

Im Interesse der beteiligten Gemeinden möchte ich Sie also noch einmal dringend bitten, den gestellten Antrag abzulehnen. Ich möchte diese Bitte aber auch im Interesse des weiteren Baues von Bahnen an Sie richten. Denn nur dann wird die Regierung in der Lage sein, ihrerseits gleichmäßig vorzugehen, wenn sie auch die Möglichkeit hat, beim Bau von Bahnen das Prinzip der ausgleichenden Gerechtigkeit walten zu lassen.

Die Beratung zu Artikel 2 des Gesetzes wird geschlossen.

Das Schlusswort namens der Antragsteller erhält

Abg. Morgenthaler (Zentr.): Nach den Ausführungen der Großh. Regierung muß ich sehr bedauern, daß für meinen Antrag keine Aussicht auf Erfolg besteht. Die Großh. Regierung hat sich durch den Mund Seiner Excellenz des Herrn Eisenbahnministers eben dahin ausgesprochen, sie glaube, die in Rede stehende Forderung vom Standpunkt der Gerechtigkeit aus stellen zu können. Ich will in den Gerechtigkeits Sinn der Großh. Regierung gar keinen Zweifel setzen, aber wenn wir die Umstände betrachten, unter welchen die Gemeinden zu Barzuschüssen beigezogen werden sollen, so finden wir hier eine sehr große Ungleichheit. Der Herr Abg. Sänger hat in seiner letzten Rede ausdrücklich hervorgehoben, daß die Gemeinden Willkür und Sand die Barzuschüsse nur unter der Bedingung in Aussicht gestellt hätten, daß sie die Haltestelle an der ihnen geeignet erscheinenden Stelle bekommen (Sehr richtig!). Ich habe schon in meinem ersten Vortrag ausgeführt, daß das eine weitgehende Berücksichtigung dieser Gemeinden sei, unter solchen Umständen sei es begreiflich und berechtigt, wenn sie noch Barzuschüsse zu leisten haben. Wenn man aber Gemeinden wie z. B. die Orte Bühl und Bohlbach heranziehen will, die nur miteinander eine Haltestelle auf freiem Feld bekommen, dabei aber außer der Stellung des Geländes noch einen Barzuschuß leisten sollen, so ist das doch als eine ungleiche Behandlung, als Ausnahme zu bezeichnen; sehr ungleichmäßig wenigstens in den Vorteilen, die eine solche Bahn bieten soll und auch wirklich bietet für diejenigen Gemeinden, welchen die Haltestelle gelegen erstellt wird. Ich glaube gern, daß die Gemeinden diese Barzuschüsse leisten würden, wenn sie nur die Zusage bekämen, die Haltestelle mehr in der Nähe ihrer Orte zu erhalten. Deshalb glaube ich, hätte die Großh. Regierung nach den Wünschen und Beschlüssen früherer Landtage und nach den Ausführungen, die wir jetzt gehört haben, nicht so steif und fest auf dem einmal von ihr eingenommenen Standpunkt beharren sollen, daß sie sogar die Erbauung dieser Bahn in Frage stellt, wenn die Barzuschüsse nicht geleistet werden sollten. Unter solchen Umständen, wie sie durch die Abgabe der Regierungserklärung geschaffen sind, will ich natürlich den Bahnbau nicht gefährden. Es ist der Wunsch der Gemeinden, daß die Bahn errichtet werde; ich bedaure es, daß ich mich unter den Umständen, wie sie jetzt bestehen, genötigt fühle, meinen Antrag — ich tue es nur notgedrungen — zurückziehen zu müssen, da er ja doch keine Aussicht auf Erfolg hätte, und da ich die Erstellung der Bahn nicht dadurch gefährden möchte, daß ich darauf beharre.

Ich möchte nun der Großh. Regierung anheimgeben, dann doch wenigstens bei der Austeilung der Beiträge Rücksicht auf die Gemeinden walten zu lassen. Jedenfalls ist es ja doch die Großh. Regierung, der in diesem Fall die Verteilung der Beitragslasten zukommt.

Und weiter möchte ich um Rücksicht in der Richtung bitten, daß Gemeinden, die eine Station bekommen, die ihnen nicht gelegen ist, dann wenigstens hinsichtlich des Barzuschusses eine Erleichterung gewährt erhalten.

Gleichzeitig möchte ich bitten, die gemeinsame Haltestelle für Bühl und Bohlbach „Bühl-Bohlbach“ zu nennen.

Das Schlusswort namens der Budgetkommission erhält Berichterstatter Abg. Pfefferle (natl.): Der Antrag Morgenthaler ist zwar zurückgezogen, aber nach der Begründung, die Herr Abg. Morgenthaler seinem Antrage gegeben hat, wird es gestattet sein, einige Worte im Namen der Kommission dazu zu sprechen.

Es hat ausgesprochen, als ob der Kommissionsbeschluß inkonsequent gewesen wäre. Auf dem letzten Landtage, auf dem in der Budgetkommission zum ersten Mal die Frage aufgeworfen wurde, ob man bei der Errichtung von Verkehrserleichterungen, wie Güterstationen, Personenhaltestellen und dergleichen, die Gemeinden neben der Geländestellung noch zu Barbeiträgen beiziehen solle, hat niemand an einen Bezug auch zu neuen Bahnbauten gedacht, aus dem einfachen Grunde, weil damals bekanntlich nicht eine einzige derartige Anforderung im Budget gestanden hat. Es hat sich damals lediglich darum gehandelt, und haben wir solches ausgesprochen, daß man in Zukunft bei Erstellung von Güterstationen und anderen derartigen Verkehrserleichterungen die Gemeinden zu Barbeiträgen nicht mehr heranziehen sollte. Deshalb haben wir damals auch die von den Gemeinden Auerbach und Plankstadt geforderten Beiträge gestrichen. Nun haben wir bei der Ziffer 4 der heute zur Beratung stehenden Regierungsvorlage den Fall zu verzeichnen, daß Barbeiträge für eine neue Bahnlinie erhoben werden sollen. Dieser Fall gab der Kommission aufs neue Anlaß, die Frage, die wir voriges Jahr aufgeworfen haben, zu erörtern, und sind wir dahin gelangt, daß man im Prinzip bei Bahnbauten im allgemeinen von Barzuschüssen absehen sollte. Wir haben aber zugestanden, daß Ausnahmefälle eintreten können, und es ist in meinem Bericht niedergelegt, daß in dieser Sache von Fall zu Fall zu entscheiden sei. Der Herr Kollege Fergt hat geglaubt, in Widerspruch mit unserer Auffassung, daß ein Ausnahmefall hier nicht vorliege. Die Kommission kam aber zu ihrer Anschauung, weil die Großh. Regierung uns nachgewiesen hat, daß gerade bei der Bahn, die hier in Frage steht, ein Teil der interessierten Gemeinden von sich aus schon vorher Barbeiträge zugesagt habe, da sie eben unter allen Umständen diese Bahn für sich für notwendig halten, und deshalb glauben wir, daß wir durchaus nicht inkonsequent gewesen sind.

Sie müssen noch etwas bedenken. Die Gemeinden haben diese Beiträge der Großh. Regierung lange vorher zugesagt. Erst daraufhin hat die Großh. Regierung den Entschluß gefaßt, die Bahn als Lokalbahn zu bauen. Es hat sich ursprünglich auch im Hohen Hause immer nur um eine Durchgangsbahn gehandelt, eine direkte Verbindung von Offenburg nach Kehl, nicht um eine Lokalbahn. Die jetzige Vorlage ist aber eine Lokalbahnvorlage nach jeder Richtung, wie die Großh. Regierung hervorgehoben hat. Deshalb glaube ich, daß die Budgetkommission nicht inkonsequent ist, wenn sie sagt, im allgemeinen solle man auch bei Errichtung von Nebenbahnen die Gemeinden möglichst mit Barbeiträgen verschonen, daß aber Ausnahmefälle eintreten können, und das haben wir dadurch gezeigt, daß wir dieser Vorlage zugestimmt haben.

Nun haben die Herren Kollegen Fergt und Geck gemeint, daß die Bestimmungen des Gesetzentwurfs über

die Gemeindeleistungen nicht klar seien, daß aber im Bericht nichts darüber zu finden sei. Damit hat man wohl aussprechen wollen, daß die Kommission das vielleicht übersehen hätte; dem ist aber nicht so. Diese Bestimmungen sind ganz die gleichen, wie sie von jeher beim Bau von Privatbahnen festgesetzt worden sind. Ich gehöre schon seit 20 Jahren dem Hohen Hause an und habe manche Bahn mit genehmigen helfen. Es war immer so, daß es im Gesetzentwurf heißen hat: Unter der Voraussetzung, daß die Gemeinden und andere Interessenten das Gelände stellen und so und so viel Beiträge leisten, wird die Bahn erstellt. Es ist niemals im Gesetzentwurf gestanden, wie die Beiträge verteilt werden sollen. Das ist jeweils der Vereinbarung der Gemeinden überlassen worden. Man kann das auch nicht vorher ausmessen. Man kann solches weder nach der Seelenzahl, noch nach dem Steuerkapital durchführen, sonst bringt man die nötige Summe niemals zusammen; hier ist nur der gute Wille und das Interesse der Beteiligten maßgebend. Würde man die Verteilung gesetzlich festlegen, so hätte man zwar ein Gesetz, aber die Bahn käme doch nicht zustande. Es soll daher den Interessenten überlassen bleiben, sich zu verständigen, und ich glaube, daß sie sich auch bei dieser Bahn verständigen werden.

Der Herr Kollege Gert hat noch gefragt, ob auch die Anschlußstationen Kork und Offenburg etwa zugezogen werden sollen; ich nehme an, daß sich auch diese Gemeinden nicht ablehnend verhalten werden, und, da es sich nur noch um die Aufbringung von 29000 Mk. handelt, dieses Projekt daran nicht scheitern wird und auch die Stadt Offenburg, wenn nötig, einspringen wird. Das ist meine persönliche Meinung.

Es wurde auch von der Kurve gesprochen. Die Sache ist vor zwei und vor vier Jahren hier verhandelt worden. Es hat sich darum gehandelt, eine Kurve vom Bahnhof Offenburg gegen die Bahnstrecke Appenweiler-Rehl zu erstellen, zur Umgehung der Station Appenweiler und unter Anlage einer Güterstation in Regelschurf. Das wäre eine Hauptbahnstrecke. Die Frage dieser Kurve ist nach der Regierungsmittelteilung noch offen gelassen. Die Großh. Regierung hat die Absicht, die Kurve zu erstellen, wird solches aber nicht gleich ausführen, sondern sie will warten, bis der Offenburger Bahnhof fertig ist. Wird die Kurve gebaut, dann ist damit auch die direkte Hauptbahnverbindung Offenburg-Rehl, die zwar drei Kilometer länger wird als die Lokallinie, erreicht; so ist diese Sachlage.

Ich glaube nun, nachdem die Herren Antragsteller ihren Antrag zurückgezogen haben und der Kommissionsantrag nun noch allein vorliegt, werden Sie alle letzterem zustimmen, damit diese Gemeinden alsbald die ersehnte Lokalbahn erhalten.

Der Gesetzentwurf wird hierauf in namentlicher Abstimmung einstimmig angenommen.

Der zu Artikel 1 Ziffer 2 des Gesetzentwurfs (Bahn Stockach-Dwingen-Friedlingen) eingebrachte Antrag der Abgg. Büchner und Genossen auf empfehlende Ueberweisung der Petition des Gemeinderats Ueberlingen um Erstellung einer Zweigbahn Dwingen-Ueberlingen wird mit 32 gegen 29 Stimmen angenommen; damit ist der Antrag der Budgetkommission auf Ueberweisung zur Kenntnisnahme abgelehnt.

Weiter, und zwar einstimmig, werden angenommen:

Der zu Artikel 1 Ziffer 3 des Gesetzentwurfs (Bahn Singen-Hilzingen-Beuren) gestellte Antrag der Kommission,

den Wunsch auszusprechen, daß nach Fertigstellung der Linie von Singen über Hilzingen nach Beuren die Fortsetzung derselben bis Tengen in Aussicht genommen werde, und die zu dem Bahnprojekt eingelaufenen Petitionen damit für erledigt zu erklären;

der zu Artikel 1 Ziffer 4 (Bahn Offenburg—Kork) gestellte Antrag der Kommission,

die Petition der Gemeinden Hohlbach und Griesheim mit der Genehmigung dieser Bahn für erledigt zu erklären;

der zu Ziffer 5 (Bahn Tauberbischofsheim—Königsheim) gestellte Antrag der Kommission,

die Petition der Gemeinden Tauberbischofsheim, Königsheim, Dittwar, Giffingheim, Breßlingen und Pflüdingen der Großh. Regierung empfehlend zu überweisen,

die Petition der Gemeinden Brehmen, Erfeld, Gerichtstetten, Schwarzenbrunn und Waldstetten als mit der Annahme des Gesetzentwurfs erledigt zu erklären.

Zu Ziffer 2 der Tagesordnung: Beratung des Berichts der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über die Bitte der Orte Kilsheim, Wertheim usw., den Bau einer Eisenbahn von Walldürn über Gardheim—Kilsheim nach Wertheim betreffend, erhält zunächst das Wort

Berichterstatier Abg. Seppert (Zentr.): Ich denke, die Geschäftslage des Hauses entbietet mich der Notwendigkeit, zur Begründung der Petition etwas zu sagen. Das wird ja der Vertreter des Bezirks noch tun. Ich will nur darauf hinweisen, daß nach dem Ende Januar 1908 erfolgten Eingang dieser Petition die Großh. Regierung bzw. der Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten mit einer an den Präsidenten der Zweiten Kammer der Landstände gerichteten Mitteilung über die Ergebnisse der für mehrere Bahnlinien angestellten Untersuchungen an die Öffentlichkeit getreten ist, von deren Inhalt man anzunehmen berechtigt ist, daß sie dem Gemeinderat Kilsheim und nachfolgend sämtlichen beteiligten Gemeinden und Interessenten Veranlassung gegeben hat, sich mit einer vom Abg. Neuhaus überreichten Petition, datiert vom 29. April 1908, an die Zweite Kammer der Landstände zu wenden mit der Bitte um Erbauung einer Eisenbahn von Gardheim nach Kilsheim als Teilstrecke der Linie Gardheim—Kilsheim—Wertheim bzw. Gardheim—Kilsheim—Bronnbach.

Die Großh. Regierung verweist in ihrer Antwort auf diese Petition auf die Denkschrift, die ich vorhin erwähnt habe. Sie gibt unter Ziffer 7 dieser Denkschrift zunächst einen Ueberblick über die bisherige Geschichte dieser Eisenbahnwünsche und sagt über das Ergebnis der neuesten Untersuchungen, daß die Strecke besondere Geländeschwierigkeiten in dem Teil Wertheim—Kilsheim aufweise. Die erforderlichen zahlreichen Tunneln und Wehren erforderten höhere Kosten, und namentlich verursachte die Einführung der Bahn in den Bahnhof Wertheim sehr erhebliche Bedenken, da man hierfür in der Hauptsache Plätze erwerben müßte, die längs der Tauber und des Mains zurzeit von Industrie u. Handel benützt würden. Es könnte sich also nur um die Linienführung Gardheim—Kilsheim—Bronnbach handeln. Dabei kämen Tunneln in einer Gesamtlänge von 1540 Meter in Betracht und sei ein Kostenaufwand von 5 100 000 M. erforderlich. Dazu käme noch für den Grunderwerb, dessen Kosten von den Interessenten zu tragen wären, etwa 550 000 M. und für Beschaffung der Betriebsmittel

85 000 M. Die Großh. Regierung berechnet die Einnahmen zu 32 000 M., die Ausgaben zu 62 000 M., so daß ein Betriebsausfall von 30 000 M. entstände. Dazu käme noch die Verzinsung für das Anlagekapital mit 207 400 M. Sie kommt zu dem Schluß, daß diese Opfer außer Verhältnis zu den betreffenden Landesgegenden erwachsenden Vorteilen ständen und sie also nicht in der Lage sei, einem Bahnbau von Hardheim über Kilsheim nach Bronnbach näherzutreten.

Die Kommission anerkennt, daß die Großh. Regierung ihr Wort eingelöst hat, indem sie beide Linien, Hardheim-Tauberbischofsheim und Hardheim-Kilsheim-Wertheim, zu gleicher Zeit hat untersuchen lassen, und daß auch der Stellungnahme der Kommission auf dem letzten Landtag dadurch Rechnung getragen wird, daß in erster Reihe an die Erstellung der Linie Tauberbischofsheim-Hardheim mittels der Teilstrecke Tauberbischofsheim-Königsheim jetzt herangetreten werden soll. Die Kommission übersieht keineswegs, daß das Ergebnis der Untersuchungen kein ermutigendes ist. Sie sieht sich aber einer neuen Sachlage insofern gegenüber, als jetzt nur die Teilstrecke Hardheim-Kilsheim beantragt wird und nach der Denkschrift der Gr. Regierung die Hauptschwierigkeiten und Kosten für die Linie Hardheim-Kilsheim-Wertheim bzw. Bronnbach auf der Teilstrecke Wertheim-Kilsheim bzw. Bronnbach-Kilsheim in Betracht kommen, wogegen aus den Mitteilungen, die über das Ergebnis der im Jahre 1901/02 überwiesenen Petitionen gemacht worden ist, ersichtlich ist, daß eine günstigere Linienführung für die Strecke Hardheim-Kilsheim in Betracht kommt. Dieser neuen Sachlage gegenüber glaubte die Kommission nicht endgültig Stellung nehmen zu können, und in Anbetracht der wirtschaftlich zweifellos sehr mißlichen Lage der beteiligten Gemeinden den Antrag stellen zu sollen, daß bis zum nächsten Landtag die Regierung orientierende Kosten- und Ertragsberechnungen für die Teilstrecke Hardheim-Kilsheim vorlegen solle. In diesem Sinn stellt die Kommission den Antrag, die Petition der Gemeinden Kilsheim, Wertheim usw. der Großh. Regierung empfehlend zu überweisen.

In der Beratung erhalten das Wort

Abg. **Neuhans** (Zentr.): Die heutige Sitzung war für viele Kollegen ein Bonnetag, wenn auch der Herr Kollege Morgenthaler einen Tropfen Vermut hinter sich schlucken mußte. Jeder Abgeordnete freut sich, wenn es so weit ist, daß er für seinen Bezirk das längst gewünschte „Bähnle“ mit nach Hause bringen kann. Ich bin aber leider nicht in dieser glücklichen Lage. Mein Bezirk hat bis heute dreimal petitioniert, um dem nordöstlichsten Teile des Frankenslandes die längst erhoffte Eisenbahn zu verschaffen, das erste Mal im Jahre 1902, das zweite Mal im Jahre 1906. Es handelte sich um die Erbauung einer Bahn von Hardheim über Kilsheim nach Wertheim. Diesmal, und zwar mit Rücksicht darauf, daß die Großh. Regierung die hohen Kosten ins Feld führt, haben sich die beteiligten Gemeinden damit beschieden und sie haben sich dahin geeinigt, daß sie einstweilen zufrieden sein wollen, wenn die Bahn von Hardheim bis Kilsheim gebaut wird, da mit dieser Bahn alle die in Frage kommenden Orte mehr oder weniger nahe an das Bahnnetz angegeschlossen werden. Die wohlwollende Behandlung, welche die Volksvertretung den früheren Eingaben hat zuteil werden lassen, war die Unterlage, daß die Gegend den Mut hatte, noch einmal an den Landtag heranzutreten. Der Mittelpunkt jener Gegend ist Kilsheim. Diese ganze Gegend, die zusammen etwa 7000 Einwohner umfaßt, geht seit mehreren Dezennien nicht allein wirtschaft-

lich zurück, sondern sie nimmt auch an Bevölkerungszahl stetig ab. In meinen früheren Ausführungen habe ich die Verhältnisse ausführlich geschildert. Heute fasse ich mich der vorgeschrittenen Zeit wegen nur ganz kurz. Die Regierung hat uns vorgerechnet, daß die Bahn, wenn sie ganz durchgeführt wird, 5½ Millionen kosten wird. Aber diese Teilstrecke, bezüglich deren jetzt von der Kommission empfehlende Ueberweisung beantragt ist, wird keine besondere Schwierigkeiten machen und sich für einen Betrag von unter 2 Millionen Mark herstellen lassen. Ich habe schon früher einmal darauf hingewiesen, daß wir in Baden noch zwei Landesteile haben, bei denen man, wenn man auf die Eisenbahnkarte einen Blick wirft, zwei große weiße Flecken sieht. Die eine Gegend ist diejenige um St. Blasien, und diese bekommt ja jetzt ihre Bahn; die andere Gegend ist diejenige mit dem Mittelpunkt Kilsheim. Es gibt keine Gegend in Baden mehr, bei der es auf einem so großen Gebiet noch an Eisenbahnen fehlt. Wenn die Regierung bei ihren Berechnungen über die Frequenz, die Rentabilität usw. angibt, daß gar keine Industrie vorhanden sei, so ist das natürlich; diese soll ja erst kommen, wenn die Eisenbahn gebaut ist. Auch die Landwirtschaft kämpft schwer, aber die Verhältnisse werden sich nach Erstellung der Bahn auch bessern, wenn die Gegend einmal einen Schienenstrang bekommt. Ich habe heute verschiedenen Eisenbahnvorlagen zugestimmt, weil ich mich darüber freue, wenn eine Gegend eine Eisenbahn bekommt, aber bei den 5 Vorlagen, die wir heute genehmigt haben, sind mehrere Gegenden dabei, die zweifellos heute bereits auch ohne die neuen Linien in viel weitergehendem Maße dem Verkehr erschlossen sind, und bei denen die meisten Orte bei weitem nicht so weit von der Bahn entfernt sind, als in die petitionierenden Orte jener nordöstlichen Gegend unseres badischen Heimatlandes. (Sehr richtig!) Der Herr Minister hat selbst hervorgehoben, daß er sich bei zwei dieser neuen Bahnen auf alte Versprechungen berufe, die früher einmal von der Regierung gemacht worden sind. Ob die Konsequenz des nunmehrigen Bahnbauens aus den Versprechungen zu ziehen war, obwohl diese Bahnen von der Regierung als minderwertig erkannt worden sind, und ob es nicht vielmehr die Pflicht einer wohlweisen Regierung wäre, eine Gegend, die überhaupt dem Verkehr noch nicht erschlossen ist, zuerst zu berücksichtigen, das ist wohl eine Frage, die nur dahin zu beantworten ist, daß zuerst diejenigen Gegenden berücksichtigt werden müssen, die sehr weit vom Verkehr abgelegen sind. (Bravo!) Ich freue mich, daß die Kommission zu einer empfehlenden Ueberweisung gekommen ist, und wenn einmal die Strecke von Hardheim nach Kilsheim gebaut wird, so ist damit die Hoffnung noch nicht aufgegeben, daß sie nachher in irgend einer Weise einen Anschluß nach Wertheim bekommt. Wir werden in den nächsten Jahren auf dem Gebiete der Ausnützung der elektrischen Wasserkräfte große Fortschritte machen, so daß wir dann wohl in der Lage sein werden, trotz der dort vorhandenen Höhenunterschiede die Bahn von Kilsheim ins Taubertal herunterzuführen. Alles in allem, die Bahn von Hardheim nach Kilsheim muß und wird gebaut werden, und ich zweifle keinen Augenblick, daß die Großh. Regierung hier zu dem Ergebnis kommen wird, daß es ihre Pflicht ist, eine Gegend nicht ihrem wirtschaftlichen Ruin entgegengehen zu lassen, sondern ihr aufzuhelfen.

Abg. **Dr. Zehner** (Zentr.): Ich möchte auch meinerseits auf das wärmste befürworten, daß die Großh. Regierung der Fortführung der Bahn von Hardheim in der Richtung nach Kilsheim oder bis Kilsheim nähertritt. Ich kann allerdings Neues zur Begründung dieses Wunsches nicht mehr beifügen, nachdem in dem Kommissionsbericht und in den Ausführungen des Herrn Kol-

legen Neuhaus alles Wesentliche vorgetragen ist. Ich möchte aber auch meinerseits wenigstens das eine betonen, daß in der Tat diese Gegend, die hier in Frage steht, eine von denen ist, die am wenigsten mit Bahnen bedacht sind, und nachdem in der heutigen Verhandlung ein reicher Segen über andere Gegenden ausgeschüttet wurde, wobei das Frankenland wenig in Betracht kommt, ist es an der Zeit, daß man auch diesen Landesteil etwas besser bedenkt. Dabei möchte ich schließen mit der Hoffnung, daß die Gemeinden, die sich für die Bahn von Gardheim nach Kilsheim interessieren, nicht ebenso lang zu petitionieren brauchen wie diejenigen Orte, die für die Bahn Tauberbischofsheim—Königsheim in Betracht kommen. Die Linie Tauberbischofsheim—Königsheim—Gardheim—Waldürn ist seit Jahrzehnten Gegenstand der Erörterung gewesen, und es hat Jahrzehnte gedauert, bis man wenigstens an eine teilweise Erstellung dieser Bahn herangetreten ist. Ich möchte schließen mit der Hoffnung, daß die Interessenten der Linie Gardheim—Kilsheim rascher zum Ziele kommen als die anderen Interessenten, die ich eben genannt habe!

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 3 der Tagesordnung, Beratung der geschäftlichen Behandlung der Interpellation der Abgg. Ged und Gen., die Einführung einer Reichselektrizitätssteuer betr., liegt folgender Antrag der Abgg. Ged (Soz.) und Gen. vor:

„Die Zweite Kammer wolle beschließen: Die Regierung ist aufzufordern, gegen jede Steuer auf Elektrizität und Gas im Bundesrat zu stimmen.“

Hierzu bemerkt

Abg. Ged (Soz.) zur Geschäftsordnung: Wir haben in Uebereinstimmung mit den anderen Parteien diesen Antrag eingebracht, um auf Grund desselben unsere Interpellation zurückziehen zu können. Ich ziehe also die Interpellation unter der Voraussetzung zurück, daß der von uns gestellte Antrag als ein dringlicher behandelt und auf die Tagesordnung einer der nächsten Sitzungen gesetzt wird. Die andern Parteien sind damit einverstanden, daß dieser Antrag am nächsten Donnerstag sofort im Plenum beraten wird.

Der Präsident erklärt sich bereit, die Beratung des Antrags wenn irgend möglich auf die Tagesordnung der Donnerstagssitzung zu setzen.

Schluß der Sitzung kurz vor 3/4 Uhr.

* Karlsruhe, 27. Juli. 114. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Dienstag den 28. Juli 1908, nachmittags 4 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung des mündlichen Berichts der Budgetkommission über den Nachtrag zum Spezialbudget des Eisenbahnbaus, Wassertrastanlage im Murggebiet — Drucksache Nr. 8c —, Berichterstatter: Abg. Pfeffele.

2. Beratung der Berichte der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über die Bitten

a. des Eisenbahnkomitees in Merchingen um Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Rosenburg nach Merchingen, sowie der Stadtgemeinde Adelsheim, Bahnprojekt Adelsheim—Merchingen betr., Berichterstatter: Abg. Ged;

b. der Gemeinden Nonnenweier, Wittenweier, Niederhausen, Oberhausen, Weisweil, Wühl, Sasbach um Erstellung einer normalspurigen Eisenbahn durch den Staat, Berichterstatter: Abg. Vanschbach;

c. der Gemeinden Ober-, Alt-, Unter- und Haslach-Simonswald, Wildgutach, Schöneberg, Gütenbach, Furtwangen, Löhrenbach und Waldkirch, die Erbauung einer Bahn von Furtwangen über Gütenbach durch das Simonswälder Tal nach Waldkirch betr., Berichterstatter: Abg. Morgenthaler;

d. der Stadtgemeinde Donaueschingen und anderer Gemeinden, die Erbauung einer Eisenbahn von Donaueschingen nach Schaffhausen (Mandenbahn) betr. — Drucksache Nr. 88 —, Berichterstatter: Abg. Duffner;

e. der Stadtgemeinde Willingen und der Nachbargemeinden um Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Willingen über Königfeld nach Fischbach, Berichterstatter: Abg. Geppert;

f. des Eisenbahnkomitees Kirchardt-Verwangen um Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn von Eppingen—Nicken nach Wimpfen—Jaglfeld, Berichterstatter: Abg. Reiser.

* Karlsruhe, 28. Juli. 26. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer. Tagesordnung auf Freitag den 31. Juli 1908, vormittags 1/2 10 Uhr:

1. Anzeige neuer Einläufe.

2. Beratung des mündlichen Berichts der Budgetkommission über den Gesetzentwurf, die Steuererhebung in der Zeit vom 1. bis mit 16. August 1908 betreffend, Berichterstatter: Freiherr E. v. Göler.

3. Beratung des Berichts der Kommission für die beamten-gesetzlichen Vorlagen über den Gesetzentwurf, die Änderung des Gesetzes über den Staatsvoranschlag und die Verwaltung der Staats-Einnahmen und Ausgaben (Etatgesetz) betreffend, B.-Nr. 393. Berichterstatter: Oberbürgermeister Dr. Winterer.

4. Beratung des Berichts der Budgetkommission über den Gesetzentwurf, die Militärwaffenfabrik betreffend, B.-Nr. 392. Berichterstatter: Geheimer Kommerzienrat Koelle.

5. Beratung des Berichts der Kommission für Justiz und Verwaltung, die Abänderung des Verkehrssteuergesetzes betreffend, B.-Nr. 395. Berichterstatter: Bürgermeister Dr. Reich.

6. Beratung des Berichts der Budgetkommission, das Höchstmaß der allgemeinen Kirchensteuer betreffend, B.-Nr. 397. Berichterstatter: Freiherr E. v. Göler.

7. Beratung der Berichte der Kommission für Justiz und Verwaltung:

a. über den Gesetzesvorschlag der Abgg. Dr. Jentzer und Genossen, betreffend die teilweise Aufhebung des Gesetzes vom 19. Februar 1874 über die Änderung einiger Bestimmungen des Gesetzes vom 9. Oktober 1860, die rechtliche Stellung der Kirchen und kirchlichen Vereine im Staate betreffend, B.-Nr. 399, Berichterstatter: Geh. Rat Dr. Hübsch;

b. den Gesetzentwurf, die Abänderung des Forstgesetzes nebst der Petition des Stadtrats Freiburg, die rechtliche Stellung der Gemeindefeldhüter betreffend, B.-Nr. 402, Berichterstatter: Freiherr Rüdiger von Collenberg;

c. über den Gesetzentwurf, die Versicherung gegen Hagelschaden betreffend, B.-Nr. 403, Berichterstatter: Graf von Helldorf.

8. Beratung der mündlichen Berichte

a. der Petitionskommission über die Petition der Gemeinde und des Pfarramts Wilhelmshausen, die Feier der Kirchweihe betreffend, Berichterstatter: Freiherr von La Roche-Starkenfels;

b. der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über

1. die Petition der Gemeinde Furtwangen, die Verbesserung der Landstraße Nr. 39; Umgebung des Schlosserfelds betreffend, Berichterstatter: Geheimer Kommerzienrat Koelle;

2. die Petition des Eisenbahnkomitees in Merchingen, die Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Rosenburg nach Merchingen betreffend, Berichterstatter: Geheimer Kommerzienrat Koelle.

Verantwortlich für den Bericht über die Verhandlungen der Zweiten Kammer: Dr. Otto Kallit
Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei. Beide in Karlsruhe.

