

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1910**

163 (17.6.1910) Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen  
Ständeversammlung Nr. 115. Zweite Kammer. 97. öffentliche Sitzung

# Ämtliche Berichte

über die

## Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung.

N. 115. Karlsruhe, den 17. Juni 1910.

### == Zweite Kammer. ==

#### 97. öffentliche Sitzung

am Donnerstag den 16. Juni 1910.

#### Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann:

1. Bericht der Budgetkommission und Beratung über die Summarische Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues in den Jahren 1906/09 und den hierfür aus Mitteln der Eisenbahnschuldentilgungskasse bestrittenen Aufwand (Drucksache Nr. 5a) — Drucksache „Zu Nr. 5a (I)“ —, Berichterstatter: Abg. Pfefferle;

2. Bericht der Budgetkommission und Beginn der Beratung über das Spezialbudget des Eisenbahnbaues für 1910 und 1911 samt den in dem Bericht mitbehandelten Petitionen sowie Ziffer 1 des Antrags der Abgg. Kopf und Gen., die Beobachtung größter Sparjamkeit bei den großen Bahnhofsumbauten und die Erschließung des Landes durch neue Bahnen betr. (Drucksache Nr. 42a) — Drucksache Nr. 16 —, Berichterstatter: Abg. Pfefferle;

und damit in Verbindung:

3. Bericht der Kommission für Eisenbahnen und Straßen und Beratung über den Antrag der Abgg. Neuhaus und Gen. die unbefriedigende Art der Erledigung der der Großh. Regierung von der Zweiten Kammer auf dem vorigen Landtag empfehlend überwiesenen Petitionen, insbesondere von solchen um Erbauung neuer Eisenbahnlinien betr. (Drucksache Nr. 47a), Berichterstatter: Abg. Neuwirth.

Am Regierungstisch: Minister des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Virkl. Geheimerat Frhr. von Marschall, Generaldirektor der Staatseisenbahnen Geheimerat Roth, Ministerialdirektor Geheimerat Schulz, die Geh. Oberbauräte Wasmmer und Engler, Ministerialrat Wolpert.

Präsident Kohrhurst eröffnet um 1/210 Uhr die Sitzung.

Zunächst wird auf Anregung des Abg. Dr. Zehnter die Petition der beteiligten Gemeinden um Fortführung der Bahn von Oppenau nach Griesbach, die der Kommission für Eisenbahnen und Straßen überwiesen war, der Budgetkommission überwiesen, um dort im Zusammenhang mit dem der letzteren überwiesenen Antrag der Abgg. Köhlin und Gen. auf Einstellung von Mitteln für Fortführung dieser Bahn behandelt zu werden.

Hierauf wird mitgeteilt, daß an Stelle des Abg. Köhlin der Abg. Weißhaupt-Meffkirch in die Petitionskommission eintritt; ein Urlaubsgesuch des Abg. Säger wird genehmigt und werden sodann folgende Anträge befaßtgegeben:

#### 1. Antrag der Budgetkommission:

Dem Antrag der Budgetkommission der Zweiten Kammer im Bericht des Abg. Pfefferle Seite 53 ist als Ziffer III anzufügen:

„III. den ersten Teil des Antrags der Abgg. Kopf und Gen. Drucksache Nr. 42a durch die auf Seite 8 und 10 des Berichts niedergelegten Mitteilungen der Großh. Regierung und die Darlegungen der Budgetkommission für erledigt zu erklären.“

#### 2. Antrag der Abgg. Weiffle (Soz.) und Gen.:

Die Unterzeichneten beantragen, die Hohe Zweite Kammer wolle aussprechen, daß der Eisenbahnfiskus verpflichtet ist, die von ihm erbauten Bahnüberführungen

Vertical text in the left margin, partially cut off, containing various administrative notes and page numbers.

auf eigene Kosten zu beleuchten, zu reinigen und zu unterhalten, sofern sich hierzu nicht freiwillig die Gemarkungsgemeinde verpflichtet hat.

Zu Ziffer 1 der Tagesordnung erhält das Wort

Berichterstatter Abg. Pfeifferle (natl.): Mit dem starken Anwachsen des Eisenbahnbaubudgets in den letzten Budgetperioden hängt zusammen, daß auch der Umfang der Nachweisungen über den Vollzug der Bauarbeiten gewachsen ist. Die Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaus enthält 184 Positionen. Ich habe mir wie in den vorgehenden Landtagen erlaubt, hierzu einen kurzen Druckbericht herauszugeben, damit mir erspart bleibt, hier die vielen Zahlen vorzutragen, was nur ermüdet und keinen klaren Überblick verschaffen kann. Ich kann mich also ganz kurz fassen und nur beifügen, daß sämtliche Positionen, auch die Überschreitungen, die übrigens nicht von großer Bedeutung sind und deren Notwendigkeit die Regierung in der Kommission eingehend nachgewiesen hat, einer gründlichen Prüfung unterzogen worden und eigentliche Beanstandungen nicht vorgekommen sind. Ich möchte daher glauben, daß Sie wohl in der Lage sind, dem Antrag der Budgetkommission zuzustimmen, wonach einmal die summarische Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaus in den Jahren 1908/09 für unbeanstandet zu erklären und die nachgewiesenen Budgetüberschreitungen nachträglich zu genehmigen sind, sowie ferner zu der vorgeschlagenen Übertragung der aufrecht zu erhaltenden Kredite im Betrage von 17 513 229 M. in die Budgetperiode 1910/11 die Genehmigung zu erteilen ist.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 2 und 3 der Tagesordnung, deren Beratung verbunden wird, erhalten zunächst das Wort

Berichterstatter Abg. Pfeifferle (natl.): Wenn wir wiederum auf diesem Landtag zu einem ziemlich späten Termin an die Beratung des Spezialbudgets des Eisenbahnbaus für die Jahre 1910 und 1911 gelangt sind, so möchte ich darauf hinweisen, daß dieser Budgetteil uns auch sehr spät, erst am 11. März, unmittelbar vor den Osterferien der Kammer, zugegangen ist. Die erste Sitzung der Budgetkommission fand vom 26. bis 29. April statt, und erst am 6. Juni war es möglich, nachdem die zunächst einberlangten Regierungserklärungen und Pläne zu den zurückgestellten Positionen eingegangen waren, die Kommissionsberatung abzuschließen. So ist es begreiflich, daß dieses Spezialbudget erst jetzt zur Beratung kommt.

Der Bericht über die Verhandlungen innerhalb der Kommission ist entsprechend dem Wunsch der Budgetkommission und, soweit das ein außerordentlicher Etat, was das Eisenbahnbaubudget tatsächlich ist, zuläßt, möglichst kurz gefaßt; es war mir möglich, nur das Wichtigste herauszugreifen und so den Bericht gegenüber seinem

Vorgänger beinahe um die Hälfte einzukürzen. Ich habe damit einen besseren Erfolg zu verzeichnen, als unser Bestreben gehabt hat, gleichzeitig auch die Summen des Eisenbahnbaus zu kürzen. Da ist uns eine Kürzung nicht gelungen, es war uns nur möglich, eine einzige Position zurückzustellen.

Alle Anträge u. Petitionen, welche der Kommission zur Behandlung übergeben und für welche Anforderungen im Budget nicht enthalten sind, sollen nachträglich gesondert durch mündliche Berichterstattung ihre Erledigung finden.

Zur Würdigung des Umfangs der gesamten Anforderungen des derzeitigen Baubudgets habe ich mir erlaubt, auf Seite 2 des gedruckten Berichts eine Darstellung über die Anforderungen im vorliegenden und im letzten Budget zu geben. Darnach ist die Gesamtsumme um ungefähr 7 Millionen kleiner geworden als in der vorhergehenden Budgetperiode. Ich will im allgemeinen auf den Bericht verweisen und nur herausgreifen, daß die Anforderung zur Erstellung neuer Bahnen bedauerlicherweise um 1 Million kleiner ist, als wir seinerzeit für gerechtfertigt erklärt haben. Bekanntlich hat das Hohe Haus in einer früheren Budgetperiode die Resolution gefaßt, daß in den nächsten fünf Budgetperioden wenigstens je 5 Millionen für neue Bahnen verausgabt werden sollten. Die Ausgaben hierfür betragen aber diesmal nur etwa 4 Millionen. Ferner darf ich besonders darauf hinweisen, daß von den angeforderten Mitteln nicht eine einzige neue Bahnlinie gebaut werden soll, denn die Bahnen, für welche Forderungen in das Budget eingestellt sind, sind schon auf dem letzten Landtag durch Gesetz genehmigt worden.

Zur Beurteilung der Frage der Kosten der großen neuen Bahnhofsbauten, die zurzeit in Arbeit stehen, habe ich eine Darstellung über die Höhe der Gesamtforderungen für neue Bahnhöfe, über die hierfür bereits verbauten Mittel und über die hierzu noch nötigen Mittel gegeben, die als Beilage 1 meinen gedruckten Bericht angeschlossen ist. Ich habe diese Darstellung aus den Budgeterläuterungen der Großh. Regierung entnommen und kann des näheren hierauf verweisen. Der Gesamtaufwand für diese 9 neuen Bahnhofsbauten beträgt rund 168 Millionen, davon sind schon verbaut rund 71 Millionen. Im vorliegenden Budget werden rund 35 Millionen für diese Bahnhofsbauten angefordert, so daß für die künftigen Budgetperioden als Ausgabe für Bahnhofsbauten die Summe von rund 58 Millionen übrig bleibt. Wenn man in Betracht zieht, daß wir das letzte Mal bereits etwa 30 Millionen bewilligt haben, so darf man wohl die Hoffnung hegen, daß wir mit den beiden nächstfolgenden Budgetperioden endlich einmal über diese Angelegenheiten hinaus kommen werden, und daß wir dann endlich freie Bahn für andere Unternehmungen bekommen.

Ich möchte noch darauf hinweisen, daß dem Eisenbahnbaubudget diesmal wieder das Beste beigegeben worden ist, das mit seinen Erläuterungen eine sehr wesentliche Unterstützung beim Studium der Materie bietet und worauf also verwiesen werden kann.

Zum Etat selbst ist hervorzuheben, daß seine

Ausgestaltung unter dem Druck der allgemeinen Finanzlage und insbesondere unter dem Rückgang der Erträge unserer Eisenbahnen zu leiden hatte; natürlich haben auch die Anforderungen für die großen Bahnhofsbauten, die zurzeit im Gange sind, einen wesentlichen Einfluß auf die Ausgestaltung des Budgets ausgeübt, was am meisten dadurch zum Ausdruck gekommen ist, daß für eine Reihe von anderen Bauten, die bereits genehmigt sind, keine weiteren Mittel angefordert worden sind, und daß namentlich auch für drei der Bahnen, die wir auf dem letzten Landtag genehmigt haben, die Einstellung weiterer Mittel nicht erfolgt ist. Diese Verhältnisse haben auch innerhalb der Budgetkommission zu eingehenden Erörterungen mit der Großen Regierung geführt. Es fand darüber eine Generaldebatte statt; ich habe mich bemüht, die dabei zum Ausdruck gebrachten Anschauungen in meinem gedruckten Bericht wiederzugeben, und kann also hierauf verweisen.

Daß bei diesen Beratungen speziell auch die Finanzlage des Landes zur Sprache gebracht worden ist, über die schon bei der Beratung des Eisenbahnbetriebsbudgets eingehend verhandelt worden ist, ist wohl selbstverständlich. Während die Große Regierung den gegenteiligen Standpunkt vertreten und insbesondere der Herr Finanzminister ein sehr trübes Bild von unserer Finanzlage entworfen hat, ist in der Budgetkommission vielerorts die Meinung hervorgetreten, daß die Finanzlage doch nicht so schlimm sei, wie sie uns geschildert wurde; es wurde darauf abgehoben, daß die Große Regierung hauptsächlich nur das Erträgnis eines Jahres ins Auge gefaßt habe, während es sich z. B. doch gezeigt habe, daß die Einnahmen der Bahnen im letzten Jahre tatsächlich wieder wesentlich höher geworden seien, was doch zeige, daß die Ansicht der Budgetkommission immerhin auch ihre Berechtigung habe. Immerhin ist aber auch in der Kommission die Meinung durchgedrungen, daß trotzdem die Sachlage sehr ernst ist, und daß bei der Bewilligung für den Eisenbahnbau ein gewisses Maß eingehalten werden muß. Auch in diesem Jahre sind übrigens, soweit ich es verfolgen kann, die Einnahmen der Eisenbahnen erheblich höher wie im Vorjahre.

Den größten Umfang in den Erörterungen der Budgetkommission nahm die Besprechung der von der Großen Regierung getroffenen Maßnahmen ein, nämlich der NichtEinstellung von Mitteln für die bereits genehmigten Bahnen und andere Bauprojekte sowie der vollständigen Unterlassung des weiteren Ausbaus unseres Bahnnetzes. Die Grundlage der Besprechung dieser letzteren Maßnahme bildeten für die Budgetkommission verschiedene einschlägige Petitionen und die Anträge der Abg. Kopf und Gen., die Beobachtung größter Sparsamkeit bei den großen Bahnhofsbauten und die Erschließung des Landes durch neue Bahnen betr., und Duffner und Gen., den Bau einer Eisenbahn von Tübingen nach St. Blasien betr., und hier war die Budgetkommission allgemein der Meinung, daß es außerordentlich zu bedauern sei, daß die Große Regierung zu dieser Maßnahme gekommen ist. Die Kommissionsverhandlungen zeigten, daß auf allen Seiten des lebhaften Bestrebens vorhanden ist, auch jenen Landesteilen, die heute noch des Bahnverkehrs entbehren müssen, möglichst bald dieses moderne Verkehrsmittel zuteil werden zu lassen.

Daß neben dem Rückgang der Eisenbahnerträge insbesondere die hohen Anforderungen für die großen Bahnhofsbauten für die weitere Ausgestaltung des Budgets mitbestimmend waren, ist ja selbstverständlich. Deshalb ist auch in der Budgetkommission die Frage im Vordergrund der Beratungen gestanden, ob es nicht zu ermöglichen sei, daß Mittel aus diesem Posten erspart bzw. Ausgaben hier zurückgestellt werden könnten, um den Wünschen der Bevölkerung nach einer Ausdehnung des Bahnnetzes gerecht werden zu können. Für die Beurteilung dieser Frage bildete in der Budgetkommission insbesondere der vorhin erwähnte Antrag der Abg. Kopf und Gen. die Unterlage, der in seinem ersten Teil dem Wunsche nach einer größeren Sparsamkeit bezüglich des Ausbaues unserer neuen Bahnhöfe Ausdruck gibt, und der die Erwartung ausdrückt, daß auf jeden Fall Überschreitungen über die genehmigte Summe hinaus nicht vorkommen sollen. Der Wunsch und die Erwartung, welche in diesem Antrag zum Ausdruck gekommen sind, haben die volle Zustimmung der Budgetkommission gefunden. Diesem Wunsch wird auch dadurch teilweise Rechnung getragen, daß die Große Regierung, wie das in meinem gedruckten Bericht auf Seite 8 festgestellt ist, uns mitgeteilt hat, daß eine besondere Prüfungskommission eingesetzt worden sei, die nun nachträglich prüfen solle, ob nicht an den einzelnen Bahnhofsbauprojekten noch Einschränkungen stattfinden können. Wir haben angenommen, daß der Antrag Kopf in seinem ersten Teile seine Erledigung findet, wenn wir dieser Maßnahme zustimmen, und wenn wir weiter die Regierung ersuchen, ernstlich bestrebt zu sein, dafür zu sorgen, daß die neuen Bahnhofsbauten nicht noch höhere Ausgaben erfordern. Die Kommission hat deshalb auch die Mitteilung der Großen Regierung als befriedigend angesehen und die Erwartung ausgesprochen, wie das in meinem Bericht niedergelegt ist, daß die von dieser Kommission vorzunehmende Prüfung dahin führen möchte, daß Kürzungen stattfinden, und den weiteren Wunsch beigefügt, daß diese Kommission möglichst bald in Tätigkeit trete, damit möglichst noch solche Ersparungen stattfinden können.

Auch die Frage der von der Eisenbahnverwaltung in den letzten Jahren in raschem Tempo durchgeführten Erstellung zweiter Gleise bei verschiedenen Bahnlinien des Landes und die damit im Zusammenhang stehende Beseitigung zahlreicher schienenebener Wegübergänge durch Wegüber- oder Unterführungen, was ja allerdings sehr große Mittel in Anspruch nimmt, führte zu langen Beratungen in der Kommission. Die Große Regierung hat darauf hingewiesen, daß durch die Ausführung dieser Bauten tatsächlich Betriebserparnisse erzielt würden, indem die Leistungsfähigkeit der betreffenden Linien zunehme und durch die Beseitigung der schienenebenen Wegübergänge die Notwendigkeit einer besonderen Aufsicht über diese Wegübergänge weg falle. So kamen wir in der Kommission schließlich dazu, daß wir unsere Bedenken nach dieser Richtung hin fallen ließen und den neuen Anforderungen, die nach dieser Richtung gestellt worden sind, zustimmten.

In der Kommission wurde dann noch einmal der Versuch gemacht, die Zustimmung der Großen Regierung dazu zu gewinnen, daß sie für den Fall, daß in der nach-

folgenden Spezialberatung der Kommission sich nicht Gelegenheit biete, Abstriche zu machen, dann doch sich bereit erkläre, mitzuwirken, daß auf diesem Landtag noch Mittel für neue Bahnlinien eingestellt werden. Der Herr Minister teilte jedoch mit, daß ihm das mit Rücksicht auf den Beschluß des Staatsministeriums nicht möglich sei, der eben dahin gehe, daß im gegenwärtigen Augenblick weitere neue Bahnen nicht gebaut werden sollen. Diese ablehnende Haltung der Grob. Regierung hat natürlich die Kommission nicht befriedigt, insbesondere deshalb nicht, weil eben, wie ich vorhin erwähnt habe, auf allen Seiten des Hauses der Wunsch vorliegt, daß man jenen Landesteilen, die schon längst auf eine Bahn warten, entgegen kommen solle.

Den Antrag zu stellen, für die im Faubudget aufgeführten sechs Bahnprojekte, die bereits auf dem letzten Landtag genehmigt worden sind, für welche aber keine neuen Anforderungen eingestellt sind, noch ins Nachtragsbudget Forderungen aufzunehmen, hat die Budgetkommission zwar unterlassen, hat aber die Erwartung ausgesprochen, daß es möglich gemacht werde, im nächsten Budget für diese sechs Positionen entsprechende Forderungen einzustellen und diese Projekte möglichst rasch zu fördern; denn Arbeiten, die schon soweit vorgefertigt sind, daß für sie schon Anforderungen gemacht waren, sollten auch möglichst bald ausgeführt werden, um eben möglichst bald für andere Projekte freie Hand zu bekommen.

Ich möchte dann noch besonders bemerken — der Herr Präsident hat ja den Zusatz zu dem Schlußantrag der Kommission vorhin verlesen —, daß zur bessern Übersicht für die geschäftliche Behandlung des Kommissionsantrags ein Zusatz zum Schlußantrag der Kommission eingereicht ist. Ich habe ursprünglich geglaubt, daß es genüge, wenn die auf Seite 10 des Berichts niedergelegte Erklärung der Kommission an jener Stelle zum Ausdruck kommt, bin aber später von dieser Ansicht abgekommen.

Die Verhandlungen, in die wir nunmehr einzutreten haben, umfassen eine Materie, die für das Land von höchster Bedeutung ist. Die richtige Ausgestaltung unserer Bahnen zur Förderung ihrer Betriebsleistungsfähigkeit und ihrer Betriebssicherheit und der Ausbau unseres Bahnnetzes zur Hebung der wirtschaftlichen Verhältnisse der in Betracht kommenden Landesteile sind hohe Aufgaben für Regierung und Volksvertretung (Abg. S ä n g e r: Sehr richtig!); sie richtig zu lösen, soll unser ernstes Bestreben sein! Ich bitte Sie daher, den auf Seite 53 meines gedruckten Berichts abgedruckten Schlußantrag der Kommission, einschließlich des neuen Zusatzes, annehmen zu wollen (Beifall).

Berichterstatter Abg. Neuwirth (natl.): Der Antrag der Abgg. Neuhäus und Genossen hat folgenden Wortlaut: „Die Hohe Zweite Kammer wolle ihr Bedauern aussprechen, daß die Grob. Regierung bei Erledigung von Petitionen, insbesondere von solchen um Erbauung neuer Eisenbahnen, welche ihr empfehlend überwiesen wurden, vielfach den Wünschen der Zweiten Kammer nicht gebührend Rechnung getragen und nicht einmal die gewünschten Berechnungen und Erhebungen veranstaltet hat.“

In altherkömmlicher Gepflogenheit hat die Hohe Zweite Kammer alle Petitionen, welche von den einzelnen Kommissionen behandelt worden sind, in folgenden Anträgen erledigt: a) empfehlende Überweisung, b) zur Kenntnisnahme, c) Übergang zur Tagesordnung.

Empfehlend überwiesen wurden bisher nur solche Petitionen, bei welchen die Kommission sowie das Hohe Haus die Überzeugung gewonnen hatten, daß die Gesuche der Petenten ihre Berechtigung hatten u. seitens der Grob. Regierung Berücksichtigung finden sollten. Die Berichterstatter sowie die Mitglieder der einzelnen Kommissionen haben jeweils die gewissenhafteste, genaueste und eingehendste Prüfung obwalten lassen, bis sie zu diesem Antrag gekommen sind.

Wenn auch die von den einzelnen Kommissionen und der Kammer empfehlend überwiesenen Petitionen seitens Grob. Regierung nicht sofort zur Ausführung gelangen können, sollten dieselben jedoch von der Regierung alsbald einer eingehenden Prüfung unterzogen werden.

Die Nachweisungen über die Erledigung der dem Grob. Staatsministerium während des Landtages 1907/1908 von der Zweiten Kammer der Landstände überwiesenen Petitionen geben den Antragstellern insbesondere Veranlassung, über die Art der Erledigung der von der Kommission für Eisenbahnen und Straßen empfehlend überwiesenen Petitionen zu klagen. Der Grob. Regierung ist ja zur Genüge bekannt, daß man in den Kommissionsberatungen mit peinlich genauer Prüfung alle Gründe für und gegen die vorliegenden Projekte erwogen hat, bis man zu dem Antrag auf empfehlend Überweisung gekommen ist. Es war auch stets die Aufgabe des Vorsitzenden dieser Kommission, immer wieder darauf hinzuweisen, daß man nur im Falle nachgewiesener Berechtigung und Notwendigkeit des Verlangens der Petenten von diesem Antrag Gebrauch machen solle.

In Anbetracht dessen machte es für die Mitglieder der Kommission sowie des ganzen Hauses einen wenig angenehmen Eindruck, wenn in dem Nachweisungsbericht sogar Petitionen, welche von Hoher Erster Kammer empfehlend überwiesen worden sind, häufig mit kurzen Bemerkungen abgetan wurden wie: „Der in den früheren Landtagsverhandlungen dargelegte Standpunkt der Grob. Regierung hat sich nicht geändert“ oder: „Bei der gegenwärtigen Finanzlage vermag die Grob. Regierung dem Gesuche nicht näher zu treten“. Gemeinden, welche schon jahrelang um Erbauung einer Eisenbahn petitionieren, Kostenüberlässe und Rentabilitätsberechnungen haben aufstellen lassen, sind selbstverständlich nicht befriedigt, wenn die Erfüllung ihrer Wünsche in nicht absehbare Ferne gerückt ist.

Die Grob. Regierung hat sich zu dem Antrag wie folgt geäußert:

„Noch bevor einem unserer Vertreter über die Absicht der Abgeordneten Neuhäus und Genossen, den in Nr. 47 a der Druckfachen der Zweiten Kammer enthaltenen Antrag einzubringen, irgend etwas bekannt war, hat Ministerialdirektor Schulz in der 10. Sitzung der Zweiten Kammer vom 15. Dezember 1909 die Gründe

dargelegt, warum es der Eisenbahnverwaltung nicht möglich war, der empfehlenden Überweisung mehrerer Eisenbahnprojekte oder dem Ersuchen um Vornahme eingehender Berechnungen und Erhebungen über einige Eisenbahnprojekte zu entsprechen. Die Eisenbahnverwaltung war in den Jahren 1908/09 durch die Ausführung der bereits genehmigten umfangreichen Bauprojekte schon in außerordentlichem Maße in Anspruch genommen. Zu diesen Ausführungsarbeiten kam sodann neben der Vorbereitung neuer Entwürfe für das Baubudget 1910/11 noch die Ausarbeitung der Detailprojekte für die im letzten Landtag auf Grund allgemeiner Entwürfe genehmigten Bahneubauten, nämlich der Bahnlinien Stockach—Dwingen, Unteruhldingen—Meersburg, Singen—Beuren, Offenburg—Kork und Tauberbischofsheim—Königsheim. Ferner wurden dem Wunsche des Landtags entsprechend eingehend untersucht und bearbeitet die Entwürfe für eine Bahn von Titisee nach St. Blasien (über Seebrugg und Menzschwand), eine Industriebahn von Eppingen nach Mühlbach, die Fortsetzung der Bahn Rheinau—Brühl nach Ketsch und eine Bahn von Langenbrücken nach Mingsheim nach Östringen. Endlich wurden die von anderer Seite aufgestellten generellen Entwürfe für eine Bahn von Donaueschingen nach Schaffhausen und von Schwetzingen nach Bruchsal eingehend geprüft. In der Bearbeitung und Untersuchung von Bahnprojekten noch weiter zu gehen, dazu sah sich die Eisenbahnverwaltung ohne weitere Vermehrung des an sich schon sehr zahlreichen Baupersonals außer Stande. Sie glaubte hieron aber um so mehr absehen zu können, als nach der von der Zweiten Kammer in der Session 1905/06 gefaßten und von der Regierung angenommenen Resolution in den 5 Budgetperioden 1906/15 in jeder Periode 5 Millionen Mark für den Bau neuer Bahnen verwendet werden sollen und die hiernach zur Verfügung stehende Summe, wie schon auf dem letzten Landtag dargetan wurde, durch die bereits genehmigten Bauprojekte — zuzüglich der in Aussicht genommenen Herstellung der Bahn Titisee—St. Blasien — in vollem Umfang in Anspruch genommen wird. Über das früher beschlossene Maß vermag aber die Regierung, zumal im Hinblick auf die dermalige Finanzlage und insbesondere die Zunahme des Anlagekapitals der Staatseisenbahnen, keinesfalls hinauszugehen. Die Bearbeitung weiterer Bahnprojekte würde hiernach für die nächsten Jahre doch zu keinem ansehnlichen Ergebnis führen können.

Es sind hiernach triftige sachliche Gründe gewesen, die die Eisenbahnverwaltung zu ihrem Verhalten bestimmt haben, keineswegs aber mangelnde Rücksicht auf die Wünsche der Zweiten Kammer."

Ihre Kommission wünschte von dem Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten noch über folgende Punkte weitere Aufklärung:

a) Wie sich der für die Ausarbeitung von Bahnprojekten und deren Ausführung in Betracht kommende Personalstand von Technikern in den letzten zehn Jahren vermehrt hat,

b) wie dieses Personal bei den in der abgelaufenen Budgetperiode in Ausführung begriffenen Bahneu- und Umbauten verwendet war,

c) wie der Geschäftsgang bei Ausarbeitung und Feststellung von Bahnprojekten und deren Ausführung ist.

Hierauf ist der Kommission vom Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten folgende Mitteilung zugegangen:

Zu Frage a: Wie sich das technische Personal der Großh. Staatseisenbahnverwaltung, das mit der Bearbeitung von Bahnprojekten und deren Ausführung Befassung hat, der Zahl nach jetzt gegenüber vor zehn Jahren stellt, kann nicht angegeben werden, da eine Auscheidung des Neubaupersonals der früheren Jahre nach seiner Beschäftigungsweise im einzelnen jetzt nicht mehr möglich ist. Es kann nur angegeben werden, wie sich das bei den Neubauten tätige technische Personal im ganzen vermehrt hat. Dasselbe ist in den letzten zehn Jahren von 105 auf 226 Köpfe angewachsen, es ist also eine Vermehrung um 121 Köpfe d. i. um 115 Proz. eingetreten. Diese Vermehrung ist durch die Zunahme der Neubautätigkeit in den letzten zehn Jahren wohl begründet, die in dem Anwachsen der im Baubudget für die Neubauten des badischen Bahnnetzes bewilligten Mittel zum besondern Ausdruck kommt. Die Anforderungen im Eisenbahnbudget für 1898/99 (mit Nachtrag) bezifferten sich auf 29 477 000 M., die im Budget 1908/09 (mit Nachtrag) auf 68 181 500 M., somit hat in 10 Jahren eine Zunahme von 131 Proz. stattgefunden. Zieht man die hier nicht in Betracht kommenden Anforderungen für Betriebsmittel ab, so bleiben für eigentliche Bauten im Budget 1898/99 21 111 800 M., im Budget 1908/09 48 842 500 M., Zunahme wiederum 131 Proz.

Zu Frage b: Von dem zur Zeit vorhandenen technischen Personal für die Neubauten — nach obigem im ganzen 226 Personen (Ingenieure, Architekten, Geometer, Werkmeister und technische Gehilfen, Bauaufseher und Zeichner) — ist die größere Zahl bei den Bahnhofumbauten in Heidelberg, Durlach, Pforzheim, Karlsruhe, Offenburg, Rahr, Emmendingen und Basel beschäftigt. Auf die Bearbeitung von Bahnprojekten und die Ausführung von solchen entfallen 65 Personen, die sich wie folgt verteilen:

1. bei der Ausführung: Bahn Weisenbach—Forbach 22, Bahn Walldüren—Gardheim 8,

2. bei Vorarbeiten: Bahn Unteruhldingen—Meersburg und Stockach—Dwingen 9, Bahn Singen—Beuren 5, Bahn Titisee—St. Blasien 8, Bahn Offenburg—Kork 3, Bahn Tauberbischofsheim—Königsheim 3, Bahn Langenbrücken—Östringen 3, Brühl—Ketsch 2, Stadiprojekten—Wertheim 2, zusammen 65.

Zu Frage c: Der Vorgang bei der Ausarbeitung und Feststellung von Bahnprojekten ist im allgemeinen folgender:

1. Auffuchen einer passenden Linie in der topographischen Karte im Maßstab 1:25 000 mit Höhenkurven, Eintragen der Linie und Bestimmung des Längensprofils darnach. Es gibt dies ein erstes, angenähertes Projekt, nach dem sich die Richtungs- und Gefällverhältnisse der Bahn annähernd beurteilen lassen, die Kosten dafür aber nur ganz schätzungsweise ermittelt werden können.

2. Übertragung der Linie in die Natur, Abstecken derselben, Aufnahme von Quer- und Längeprofilen, Anfertigung von Lageplänen im Maßstab 1:1500 oder 1:1000, Aufstellung von Massenberechnungen und Feststellung der Linie darnach. Hieraus ergibt sich das genauere Projekt, nach dem die Kosten der Ausführung mit ziemlicher Sicherheit bestimmt werden können. Für das endgültige, zum Bauvollaug kommende Projekt fehlt dann nur noch die Einzelbearbeitung der vorkommenden Bauwerke, der Brücken, Wegüber- und Unterführungen, der Stationsanlagen, Gebäude usw. Diese Arbeiten gehen in der Regel der Bauausführung erst unmittelbar voraus. Die Bauausführung selbst beginnt mit der Geländeerwerbung, der dann die Vergebung der Arbeiten, je nach dem Umfang derselben, im ganzen oder in einzelnen Losen nachfolgt. Schließlich fügen wir noch bei, daß, wenn man auch Ingenieure vertragsmäßig in genügender Zahl zur Untersuchung noch weiterer Bahnprojekte erhalten könnte, es doch nicht möglich wäre, die technischen Reviszenten, den Vorstand der Bauabteilung und den Generaldirektor in erheblich größerem Umfang zu der sehr zeitraubenden Arbeit der Prüfung zahlreicher weiterer Bahnprojekte beizuziehen. Wir beziehen uns in dieser Hinsicht auf die Darlegungen des Generaldirektors der Staatseisenbahnen in der 93. Sitzung der Zweiten Kammer vom 8. Juni 1904.“

Aus den Auskünften und Darlegungen, welche seitens der Großh. Regierung erteilt worden sind, hat Ihre Kommission die Überzeugung gewonnen, daß zwar unter den gegenwärtig obwaltenden Verhältnissen sowohl im Personal als auch im finanziellen Aufwand bei den Bahnenbauten ein allzu rasches Vorgehen nicht tunlich erscheint, daß aber der Ausbau der notwendigen Bahnen in ländlichen Bezirken unter den außerordentlich kostspieligen Bahnhofsbauten unserer größeren Städte nicht Not leiden darf. Ihre Kommission ist der Ansicht, daß empfehlend überwiesenen Petitionen seitens der Großh. Regierung eingehende Prüfung und weitgehendste Berücksichtigung in der Weise zuteil werden sollte, daß diese Bahnprojekte der Reihe nach, wie es die Notwendigkeit und Dringlichkeit erfordert, ausgeführt werden. Nach der von der Zweiten Kammer in der Session 1905/06 gefaßten und von der Großh. Regierung angenommenen Resolution sind im Verlauf der 5 Budgetperioden 1906/15 in jeder Periode 5 Millionen für den Bau neuer Bahnen zu verwenden, und es hätten demgemäß von der Großh. Regierung in der letzten Budgetperiode zu diesem Zwecke 5 Millionen Mark angefordert und verwendet werden sollen. Die Kommission kommt hiernach zu dem Schlusse:

Hohe Zweite Kammer wolle den Antrag der Abgg. Neuhaus und Genossen in diesem Sinne der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überweisen.

Für die Antragsteller erhalten das Wort (die Begründung des Antrages der Abgg. Kopf und Genossen Drucksache Nr. 42 a wird in der allgemeinen Beratung seitens des Abg. Dr. Zehnter erfolgen):

Zum Antrag der Abgg. Neuhaus und Genossen Drucksache Nr. 47 a:

Abg. Neuhaus (Zentr.): Die Unterzeichner des Antrages sind mit dessen Erledigung durch die Eisenbahnkommission einverstanden. Ich verzichte daher auf weitere Ausführungen.

Zu dem zu Anfang dieser Sitzung eingebrachten Antrag der Abgg. Pfeiffle und Genossen:

Abg. Pfeiffle (Soz.): Zur Einbringung dieses Antrages hat uns der Umstand veranlaßt, daß der Eisenbahnfiskus die Unkosten, die bei den Bahnüberführungen hinsichtlich der Beleuchtung, Unterhaltung und Reinigung entstehen, auf die einzelnen Gemeinden abzuwälzen versucht hat, was ihm leider teilweise auch gelungen ist. Die Gemeinden waren über diese Anforderungen nicht wenig überrascht, und soviel ich unterrichtet bin, haben sich die Gemeinden in der Hauptsache diese Abwälzung nicht ohne weiteres gefallen lassen, sondern haben gerichtliche Entscheidung beantragt. In einzelnen Fällen sind bereits heute schon einzelne Urteile — zu meinem Bedauern zu Ungunsten der Gemeinden — ergangen; eine Reihe steht noch aus. Schon gelegentlich der allgemeinen Beratung zum Eisenbahnbetriebsbudget habe ich einen besonderen Fall, denjenigen von St. Ilgen, herausgegriffen. Ich verweise weiter nur noch auf Schweigen, wo auch der Eisenbahnfiskus gegenüber der Gemeinde Anspruch und Klage darauf erhoben hat, daß die Gemeinde die dortige Unterführung beleuchtet.

Die Eisenbahnverwaltung steht im allgemeinen auf dem Standpunkt, daß die Überführungsstrecken Landstraßen, Kreisstraßen oder Gemeindewege seien und infolgedessen die Eisenbahnverwaltung nichts angingen. Ich persönlich und mit mir meine Fraktion stehen auf einem anderen Standpunkt, auf dem, daß es sich hier nicht um Land- oder Kreisstraßen, sondern lediglich um Überbrückung des Bahnkörpers als Ersatz für vorher vorhanden gewesene schienenenebene Übergänge handelt, die bisher von Seiten der Eisenbahnverwaltung beleuchtet und unterhalten worden sind. Die Überführungen werden nicht etwa im Einverständnis mit den Stationsgemeinden und auch nicht ausschließlich in deren Interesse, sondern hauptsächlich im Interesse der Betriebssicherheit der Bahn erstellt. Sobald aber die Eisenbahnverwaltung den einzelnen Übergang aufhebt, hat sie naturgemäß die Verpflichtung, für einen Ersatz zu sorgen. Der Eisenbahnverwaltung entsteht in den Fällen, wo Überführungen erstellt werden, keine besondere Aufgabe, denn da, wo die schienenenebenen Übergänge beseitigt sind, fällt ja die Beleuchtung und Unterhaltung weg und würde lediglich auf die andere Stelle zu übertragen sein.

Wie erwähnt liegt aus meinem Wahlkreis ein ganz besonderer Fall hinsichtlich der Gemeinde St. Ilgen vor. Hier handelt es sich nicht um eine Straßenüberführung sondern um einen Fußgängersteig. Die Gemeinde St. Ilgen hat gegen die Auslegung der Verpflichtung zur Beleuchtung und Reinigung dieses Stegs Widerspruch erhoben. Merkwürdigerweise hat nun der Bezirksrat Heidelberg seine Entscheidung zugunsten der Eisenbahnverwaltung abgegeben und stellt sich auf den Standpunkt, daß es sich hier um einen Gemeindegang handelt, und daß dieserhalb auch die Gemeinde verpflichtet wäre, die Beleuchtung und Reinigung dieses Steges zu übernehmen. Die Anschauung des Bezirksrats wie

die der Eisenbahnverwaltung ist wenigstens im vorliegenden Fall eine durchaus irrige. Es handelt sich hier nicht um einen Gemeindevogel sondern um einen Zugang zum Bahnhof, der lediglich von einer anderen Gemeinde, nicht St. Ilgen, benötigt wird. Die Eisenbahnverwaltung hat diesen Steg nur deshalb erstellt, damit die Einwohner Sandhausens keinen großen Umweg zu machen brauchen, wenn sie an die Bahn wollen; deshalb hat man auch den Steg gleich unmittelbar am Stationsgebäude erstellt. Wenn die Bewohner der Gemeinde Sandhausen nach St. Ilgen oder die Bewohner von St. Ilgen nach Sandhausen wollen, benötigen sie nur die Straße, nicht aber den Steg, der für diesen Verkehr abseits liegt. Der Steg wird höchstens von denjenigen Leuten benötigt, die von Sandhausen nach Reimen gehen. Deshalb braucht doch die Gemeinde St. Ilgen nicht für ihn aufzukommen, das ist doch höchstens Sache der Eisenbahnverwaltung. Wäre der früher vorhandene schienengleiche Übergang geblieben, dann wäre der Steg nicht einmal im Interesse der Eisenbahnverwaltung notwendig geworden. Wegen der paar Leute aber, die diesen Steg auf dem Weg von Sandhausen nach Reimen benötigen, nun dieses Opfer von der Gemeinde St. Ilgen zu verlangen, das ist, glaube ich, denn doch nicht angebracht; das Opfer wäre gar zu groß.

Der Gemeinde St. Ilgen wurde seinerzeit wohl die Tatsache mitgeteilt, daß hier ein Steg erstellt werde; aber man hat sie nicht um ihr Urteil darüber oder um ihr Einverständnis gefragt. Der Steg wurde auf Kosten der Bahnverwaltung erstellt, und nachträglich nun will man der Gemeinde St. Ilgen einfach die Verpflichtung auferlegen, die Beleuchtung und Reinigung dieses Steges zu übernehmen; aber gerade schon der Umstand, daß die Eisenbahnverwaltung die Unterhaltung des Steges nicht abwälzen will, spricht doch wohl dafür, daß die Bahnverwaltung selbst anerkennt, daß hier nicht eine Verpflichtung der Gemeinde St. Ilgen sondern vielmehr lediglich eine Verpflichtung der Bahnverwaltung vorliegt. Nun wären aber die Beleuchtungs- und Reinigungskosten allein nicht dasjenige, was St. Ilgen belasten würde, sondern mehr noch der Umstand, daß an diesem Steg zur Winterszeit sehr leicht Unglücksfälle passieren können. Die einzelnen Treppenstufen sind mit Zement ausgestrichen, wenn es schneit oder wenn es regnet und darnach gefriert, werden sie glatt, so daß die Möglichkeit besteht, daß jemand ausgleitet und fällt. Diese Gefahr ist es jedenfalls, was die Eisenbahnverwaltung veranlaßt hat, sich ihrer Verpflichtung zu entziehen, und weshalb sie wünscht, sie der Gemeinde St. Ilgen aufzulegen zu sehen. Für eine solche arme Landgemeinde, wie St. Ilgen ist, könnte das aber zu ungeheurer großen, schweren Opfern führen, die sie nicht tragen und auch nicht vertragen könnte.

Was ich da herausgegriffen habe, ist nur ein besonderer Fall; es gibt deren aber wohl mehr und es ist leicht möglich, daß im Laufe der Generaldebatte noch von dem einen oder anderen Herrn weitere solche Fälle angeführt werden. Ich möchte Sie dringend bitten, unserem Antrag zuzustimmen; er wird die Bahnverwaltung nicht in besonderem Maße belasten, wohl aber die Gemeinden entlasten. Der Bahnverwaltung ist es etwas leichtes, sowohl Beleuchtung als Reinigung zu übernehmen; es entsteht ihr nach meinem Dafürhalten wenigstens nicht

ein roter Pfennig Ausgabe; denn an jeder Station sind so und so viele Arbeiter vorhanden, die morgens oder mittags die Reinigung und ebenso abends die Beleuchtung übernehmen können. Einem Stationsarbeiter ist es ganz gleichgültig, ob er ein oder zwei Laternen mehr ansteckt; ebenso wird das für die Bahnverwaltung gleichgültig sein können. Für die Gemeinde St. Ilgen aber, die etwa ¼ Stunde vom Bahnhof entfernt liegt, wird die ihr auferlegte Verpflichtung eine sofortige bedeutende Mehrausgabe bedeuten, denn sie hat nicht wie die Städte mehrere Arbeiter zur Verfügung, die sie ohne besondere Kosten nach dem Steg schicken kann. Sie könnten also diesem Antrage sehr wohl zustimmen, und ich möchte die Grobsh. Regierung bitten, daß sie, sofern dieser Antrag Annahme finden sollte, ihm auch Rechnung trägt.

Der Präsident eröffnet sodann die allgemeine Beratung und verknüpft damit die Bitte, solche Eisenbahnwünsche, die in Petitionen niedergelegt sind und dadurch Gegenstand besonderer Beratung und Beschlußfassung werden, aus der allgemeinen Beratung auszuschalten, da die in dem Bericht behandelten Petitionen zur Beratung und Abstimmung gestellt werden sollen, wenn die betreffende Position des Berichts aufgerufen werden wird.

Es erhalten das Wort

Abg. Dr. Zehner (Zentr.), zugleich zur Begründung des Antrags der Abgg. Kopf und Gen. Drucksache Nr. 42a: Unser Eisenbahnbudget, wie es vorgelegt und von der Kommission zur Genehmigung empfohlen worden ist, schließt für die Budgetperiode 1910 und 11 ab mit einer Kreditforderung von rund 82 Millionen. Das ist eine sehr hohe Summe. Sie bleibt zwar hinter der Anforderung des letzten Budgets 1908/09 immer noch um ungefähr 7 Millionen zurück, aber sie ist gleichwohl außerordentlich hoch, und wenn diese ganze Anforderung von 82 Millionen Mark, was aber nach meiner Meinung keineswegs tatsächlich der Fall sein wird, in der Budgetperiode 1910/11 wirklich verbaut würde, und wenn wir in dieser Budgetperiode das Geld dazu im Wege der Anleihe vollständig beschaffen müßten, so würde sich unsere Zinsschuld für die Eisenbahnanleihen um rund 3,3 Millionen vermehren. Das ist eine sehr bedenkliche Sache, wenn man sich in der Lage befindet, in der wir uns tatsächlich befinden, wonach die reinen Betriebsüberschüsse schon nicht mehr ausreichen, um auch nur die Zinsen der alten Schuld zu decken, und deswegen glaube ich, wir haben allen Grund, dieses Eisenbahnbudget sehr genau zu prüfen und keine Ausgabe durchgehen zu lassen, die irgendwie als nicht unbedingt notwendig erscheint.

Den größten Posten in diesen Anforderungen stellen, wie das schon seit einer Reihe von Budgetperioden der Fall ist, die bekannten Bahnhofs- und Umbauten dar, die ja sehr viel schon erörtert worden sind. Ich will nun dieses alte Klagegedicht über die großen Bahnhofs-umbauten heute nicht aufs neue anstimmen, ich will insbesondere nicht im einzelnen untersuchen, was alles hätte gespart werden können, ich will nur die Tatsache feststellen, daß heute alles darüber einig ist, daß wir uns an diesen großen Bahnhöfen übernommen haben, daß wir

uns hier Ausgaben auferlegt haben, die mit unseren finanziellen Kräften nicht im Einklang stehen. Es ist heute anerkannt, daß der Güterbahnhof in Freiburg viel zu groß gebaut ist, daß er für Bedürfnisse berechnet ist, die auf eine Reihe von Jahrzehnten hinaus nicht zu erwarten sind. Es ist heute anerkannt, daß der Bahnhof in Offenburg viel zu groß angelegt ist. Das gilt auch vom Bahnhof in Karlsruhe und gilt noch mehr, glaube ich, von dem Bahnhof in Basel. Dieses Bahnprojekts in Basel ist mir überhaupt immer das unverständlichste gewesen, was in der ganzen badischen Eisenbahnverwaltung vorgekommen ist (Sehr richtig! im Zentrum). Ich habe nie begriffen und begreife es heute nicht, wie man in ein fremdes Land einen derartig großen Bahnhof, den teuersten im ganzen badischen Bahnbetrieb, bauen kann, während nach meiner Meinung eine Not dazu gar nicht vorhanden gewesen wäre. Wenn die Elsaß-Lothringer mit ihren Bahnen in den Schweizerischen Bundesbahnhof einfahren können, so glaube ich, hätte das die badische Bahn auch tun können; dadurch wären, abgesehen von der Kostenersparnis im Bau, auch im Betrieb erhebliche Vorteile für die badischen Eisenbahnen erzielt worden. Es wird bestätigt, daß dadurch, daß man in Basel bei den meisten Zügen zweimal umsteigen muß, um auf die badische Bahn zu kommen, viele Reisende sich veranlaßt sehen, ihren Weg nicht über die badische Bahn sondern über die elsaß-lothringische Bahn zu nehmen. Wenn die Reisenden aus der Schweiz kommen, müssen sie meines Wissens immer im Schweizerischen Bundesbahnhof umsteigen und am badischen Bahnhof der Zollrevision wegen noch einmal aussteigen. Das ist eine Belästigung, die man nicht erfährt, wenn man auf die elsaß-lothringische Bahn übergeht; und wenn jemand von Basel nach Frankfurt oder nach Berlin oder Hamburg reisen will, so kann er ebenogut die linksrheinische Bahn wie die rechtsrheinische benutzen, und der erwähnte Umstand veranlaßt ihn dazu, auf die elsaß-lothringische Bahn zu gehen, wenn er nicht schon andere Veranlassung dazu hat. Es ist mir aber auch von Leuten, die in Basel in den Betrieb Einblick haben, gesagt worden, daß Reisende auch aus folgendem Grunde auf die elsaß-lothringische Bahn und nicht auf die badische Bahn umsteigen. Vielfach kommen Reisende auf dem Schweizerischen Bundesbahnhof an, die von Zürich, von Bern her usw. sich bereits mit deutschem Gelde versehen haben, und wenn sie dann am Schweizerischen Bundesbahnhof aussteigen und sich mit dem deutschen Gelde ein Billet für Frankfurt oder für Berlin usw. kaufen wollen, so schickt man sie an den Schalter für die elsaß-lothringische Bahn hinüber, und diese Reisenden gehen uns wiederum verloren. Das sind Tatsachen, die mir mitgeteilt worden sind und von denen ich nach dem, was ich gehört habe, annehmen muß, daß sie richtig sind. Warum hat man also das, was die Elsaß-Lothringer getan haben, nicht auch getan? Warum brauchen wir einen so großen Bahnhof, einen besonderen Bahnhof in Basel?

Sodann ist mir auch gesagt worden, viel Geld (es ist von Millionen gesprochen worden) sei in diesem Bahnhofe mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Zollverwaltung verwendet worden. Nun meine ich, soweit brauchen wir den Präventionen der Zollverwaltung nicht nachzugeben, wenn nicht die Zollverwaltung Extrahilfe dazu leisten will, daß wir diese kostspieligen Ausführungen machen. Das sind nur ein paar Bemerkungen, die ich speziell

in bezug auf den Bahnhof in Basel habe machen wollen. Im übrigen will ich jetzt auf die alten Kriminationen bezüglich dieser großen Bahnhöfe zurückgehen. Daß das eine verfehlte Politik war, das, glaube ich, ist heute allgemein anerkannt (Sehr richtig! im Zentrum). Nun darf man aber doch die Frage aufwerfen, wie es möglich war, daß unsere Eisenbahnverwaltung in eine so verfehlte Baupolitik hineingeraten ist, und ich glaube, diese Frage muß bei der Gelegenheit einmal erörtert werden, weil sie nicht bloß für die Vergangenheit sondern auch für die Zukunft von Bedeutung ist. Ich habe mich wiederholt und so oft mir Gelegenheit dazu geboten war, bemüht, von sachverständigen Leuten, von Beamten der Eisenbahnbau- und Eisenbahnbetriebsverwaltung selbst, Urteile darüber zu bekommen, wie sie es sich denn eigentlich erklären, daß man in diese allzu großartige, über unsere Kräfte hinausragende Baupolitik hineingeraten ist. Ich halte mich für verpflichtet, das, was mir an Urteilen mitgeteilt worden ist, hier heute einmal zur Sprache zu bringen, nicht um irgend eine Schärfe gegen irgend einen von den Herren der Eisenbahnverwaltung, hier an den Tag zu legen, sondern weil ich glaube, daß es angeht diese Mängelheiten, in die wir hineingekommen sind, notwendig ist, daß wir hier einmal darnach sehen, wo eigentlich die Gründe liegen. Wenn ich mich so erkundigt habe: „Wie erklären Sie sich denn, daß man so über das Bedürfnis hinaus gebaut hat?“, da hat mir der eine gesagt: „Nach meiner Meinung liegt die Schuld daran, daß es an dem engen Zusammenwirken von Bau und Betrieb in der Eisenbahnverwaltung fehlt und zwar nicht bloß in der äußeren Eisenbahnverwaltung sondern auch in der Generaldirektion.“ Die betreffenden Herren haben mir gesagt: „Im allgemeinen gesprochen verstehen die Eisenbahnbaubeamten zu wenig vom Betrieb und die Eisenbahnbetriebsbeamten zu wenig vom Bau, sie kümmern sich nicht genügend darum und die Folge davon ist, daß die Betriebsverwaltung Ansprüche an den Bau erhebt, ohne daß sie auch nur einen annähernden Begriff davon hat, wie teuer sich die Anforderungen bei der Ausführung stellen.“ So haben die Herren gesagt. Und die Eisenbahnbaubeamten seien wiederum nicht in der Lage zu prüfen, ob die Anforderungen, die man von Seiten des Betriebs an den Bau stellt, tatsächlich betriebstechnisch begründet sind. Sie müßten, wenn sie eine Weisung erhalten, so und so zu bauen, den Bau ausführen, ohne daß sie ihrerseits in der Lage seien, dazu etwas sagen zu können. Das haben die Herren, wie gesagt, nicht bloß ausgesprochen als ihr Urteil in bezug auf die äußere, die Bezirksverwaltung, sondern auch in bezug auf die Zentralinstanz.

Sodann ist gesagt worden, es fehle in der Zentralbehörde an einer festen Direktion, an einer kraftvollen Leitung. Die Kräfte seien dort zu sehr zerstückelt, es sei alles zu sehr in eine Rezipienswirtschaft aufgelöst. Sodann ist mir auch weiter gesagt worden, die Herren, die in der Zentralverwaltung säßen und deren Aufgabe es wäre, zusammenfassend und energisch die großen Gesichtspunkte zu betonen und dafür zu sorgen, daß die großen Gesichtspunkte in der richtigen Weise durchgeführt würden, zerstückelten selbst ihre Kräfte dadurch, daß sie sich vielfach die Leitung eines einzelnen großen Bahnhofes oder eines großen Bahnprojektes vorbehalten, während die Durchführung zweckmäßigerweise

den Bezirksstellen überlassen würde. Dadurch, daß sie sich selbst mit diesen Spezialaufgaben viel zu weitgehend befassen, seien sie nicht mehr in der Lage, die großen Gesichtspunkte über die ganze Verwaltung im Auge zu behalten. Zuletzt aber wurde auch gesagt, es bestehe ein gewisser Antagonismus oder habe mindestens lange Zeit bestanden zwischen der Generaldirektion und dem Ministerium. Das wäre eigentlich die sonderbarste Sache, wenn Generaldirektion und Ministerium um ihre Kompetenzen und um ihre Meinungen einen Kampf führen würden, während organisatorisch das Ministerium die übergeordnete Behörde ist, die einfach zu sagen hat, was in einer Sache gemacht werden muß.

Ich kann nicht prüfen, ob und inwieweit das, was ich eben, als aus dem Urteil anderer Personen herrührend, angeführt habe, wirklich begründet ist. Ich muß den Herren in der Zentralverwaltung selbst überlassen, darauf Antwort zu geben und einmal eine Gewissensprüfung darüber anzustellen, ob das eine und andere wirklich Grund hat und ob vielleicht der eine oder andere Fehler, der gemacht worden ist, wirklich darauf zurückzuführen ist, daß diese Umstände tatsächlich vorliegen, die hier von mir erwähnt worden sind.

Wenn ich, wie gesagt, nicht auf die alten Lamentationen über die großen Bahnhöfe im einzelnen zurückgreifen will, so muß aber doch ausgesprochen werden, und damit komme ich zugleich zur Begründung des Antrags der Herren Abg. Kopf und Gen. (Nr. 42a der Drucksachen), daß, soweit noch etwas an diesen großen Projekten gespart werden kann, unbedingt mit aller Energie und Entschiedenheit darauf gedrängt werden muß (Abg. Dietzler: Sehr richtig!), daß das, was noch gespart werden kann, auch wirklich gespart wird. Allerdings bin ich der Meinung, daß da, wo die Ausführungen schon begonnen sind und man also nicht von einer Ausführung mehr Abstand nehmen kann, es durchaus notwendig ist, den Bau so rasch als möglich zu vollenden, damit wir wenigstens dann auch in den Genuß derjenigen Vorteile kommen, die man sich von den großen Bauausführungen verspricht. Dabei lasse ich allerdings die Frage, ob wir wirklich große Vorteile von diesen Neubauten zu erwarten haben, vollständig dahin gestellt. Ich glaube vorläufig an dieselben nicht, so lange ich nicht die klingenden Resultate vor mir sehe. Die Betriebe auf den großen Bahnhöfen werden in vielfacher Richtung wesentlich teurer werden als die jetzigen Betriebe. Wir brauchen sehr viel mehr Unterhaltung für die vielen großen, weitausgedehnten Gleisanlagen, wir brauchen mehr für Beleuchtung, wir brauchen mehr Personal für die Bedienung dieser großen Bahnhöfe. Wir müssen ganze Kolonien anlegen für die Bediensteten, die auf diesen stundenlang ausgedehnten Bahnhöfen zur Verwendung kommen sollen. Das alles kostet viel Geld. Und ob die Zinsen dieser Aufwendungen aufgebracht werden durch die Mehrerträge und Ersparnisse, die an gewissen anderen Stellen gemacht werden, das ist mir eine sehr zweifelhafte Sache. Ich sage also, es muß an dem, wo wirklich gespart werden kann, unbedingt gespart werden.

Nun habe ich ja aus den Verhandlungen der Budgetkommission entnommen, daß die Eisenbahnverwaltung

eine Kommission eingesetzt hat speziell zur Prüfung der Frage, ob und inwieweit an einzelnen Objekten noch gespart werden kann. Ich wünsche, daß diese Kommission recht erhebliche Ergebnisse an Ersparnissen nachweisen kann. Einstweilen habe ich aber aus dem Bericht der Kommission und aus dem vorliegenden Budget gesehen, daß die Projekte doch auch nach mancher Richtung gegen früher sich verteuern. Insbesondere habe ich aus dem vorliegenden Budget und dem Bericht entnommen, daß das Aufnahmsgebäude in Karlsruhe sich gegenüber dem letzten Kostenschlag bereits wiederum um eine Viertelmillion verteuert hat. Nach dem letzten Voranschlag, der, glaube ich, auf dem letzten Landtag der Kommission vorgelegen hat, waren die Kosten für dieses Aufnahmsgebäude berechnet auf 1 750 000 M.; jetzt liegt bereits ein Kostenvoranschlag vor, wonach sich die Kosten auf 2 020 000 M. belaufen. Das ist mehr als eine Viertelmillion Steigerung des Aufwandes gegen die letzte Berechnung. Und dabei wird mir gesagt — ob das wahr ist, weiß ich nicht, aber ich denke, daß die Eisenbahnverwaltung wohl Veranlassung nehmen wird, darüber Aufschluß zu erteilen —, daß in der alten Kostenberechnung von 1 750 000 M. auch die Heizungsanlage inbegriffen gewesen sei, während man jetzt die Heizungsanlage ausgeschieden habe und dafür eine besondere Anforderung gestellt werde neben den 2 020 000 M. Da möchte ich doch bitten, daß die Eisenbahnverwaltung Auskunft gibt und erklärt, warum man jetzt diese Aussonderung vorgenommen hat.

Sodann findet sich in der jetzigen Vorlage eine Anforderung von 2 450 000 M. für eine Veränderung, die in der Ausführung des Güterbahnhofs in Basel vorgenommen werden soll, indem dort eine neue, von dem bisherigen Plan abweichende Einrichtung dahin getroffen werden soll, daß beim Rangieren kein Zug u. keine Maschine mehr zu fahren braucht, sondern daß, wie ich mir das vorstelle, die Wagen in einem Bogen herumfahren. Nun wird mir von Sachverständigen gesagt, daß eine derartige Einrichtung noch nirgends praktisch eingeführt worden, sondern daß das eine Idee sei, die bis jetzt in den Kreisen der Eisenbahningenieure lediglich theoretisch erörtert worden sei. Ob das richtig ist, kann ich nicht kontrollieren, ich teile hier nur das mit, was man mir gesagt hat. Es ist mir auch von Leuten, denen ich ein Urteil über diese Dinge zutrauen kann, gesagt worden, es sei das zwar eine Verbesserung, die man als eine Annehmlichkeit anerkennen könne, aber so viel sei sie nicht wert, daß man dafür 2½ Millionen M. in einer Zeit wie in der jetzigen aufwende, wo man überall sparen müsse. Es wird mir auch gesagt, so groß seien die Ersparnisse, die man etwa bei dieser Einrichtung machen könne, keineswegs, und es wird auch gesagt, daß, wenn die Eisenbahnverwaltung diese Neueinführung damit rechtfertige, daß nach Fertigstellung des Bahnhofes in Basel ein Teil des Güterverkehrs von der Schwarzwaldbahn über Basel nach Konstanz geleitet werden solle, das doch eine etwas zweifelhafte Sache sei, und es sei sehr fraglich, ob eine derartige Umleitung zwecks besserer Ausnützung des Baseler Bahnhofes wirklich rentabel und zweckmäßig sei, da die Betriebsstrecke über Basel nach Konstanz ungefähr noch einmal so lang sei wie über den Schwarzwald und es auch auf dieser Strecke über Basel nach Konstanz keineswegs an gewissen Steigungen fehle. Ich glaube daher, daß es über diese Frage der Verände-

zung der Bauausführung des Bahnhofs in Basel immerhin notwendig sein wird, obwohl ja die Kommission dazu gelangt ist, zu beantragen, daß diese Änderung genehmigt werde, daß die Eisenbahnverwaltung darüber doch noch eingehende und genaue Mitteilungen hier im Hause macht, damit auch das Haus selbst in der Lage ist, sich ein Urteil über diese Dinge zu bilden, und wir behalten uns — das kann ich wohl im Namen meiner Fraktion erklären — unsere Abstimmung über diese Anforderung ausdrücklich vor, weil wir der Meinung sind, daß, wenn nicht ganz wesentliche Vorteile bei dieser Änderung erzielt werden, man die Änderung nicht bewilligen sollte, zumal wir mit diesen 2½ Millionen Mark, die hier in Basel gespart werden könnten, genügende Mittel bekommen würden, um wenigstens diejenigen Wünsche in bezug auf die kleinen Landbahnen zu befriedigen, die so zahlreich vorliegen und die innerhalb des Rahmens der 5 Millionen liegen, auf welche sich die Resolution des Jahres 1905/06 bezogen hat. So viel über den größten Posten, der in dem Voranschlag unter dem Titel „Stationen“ aufgeführt ist, der aber populär gewöhnlich unter der Bezeichnung der großen Bahnhofsumbauten läuft.

Der zweitgrößte Posten, der hier figuriert, ist der Posten für Betriebsmittel. Dieser hat im Jahre 1908/09 über 19 Millionen betragen, er beträgt in dieser Budgetperiode 1910/11 erheblich weniger, nämlich nur 12 613 000 M. Daß hier die Anforderung wesentlich geringer ist, ist ja sehr erfreulich, ich möchte aber doch einmal eine allgemeine Bemerkung zu dieser Position „Betriebsmittel“ im Baubudget machen. An und für sich ist es ja eine verwunderliche Erscheinung, daß wir im Baubudget Anforderungen von Millionen finden, die für rollendes Material eingestellt sind. Diese Art der Statifizierung kann ich mir eigentlich nur so erklären, daß wir einen außerordentlichen Etat in dem Sinne, wie ihn andere Budgets haben, nämlich einen Etat, der diejenigen Posten umfaßt, die auf Anleihen genommen werden, nicht haben, und so vertritt sich dieser Posten „Betriebsmittel“ in das Baubudget, weil das Baubudget in der Regel aus Anleihenmitteln bestritten wird. Aber ich möchte auf das Materielle der Sache einmal eingehen und die Frage zur Erörterung stellen, ob es denn auch materiell berechtigt ist, in so weitgehendem Maße, wie das in dem Baubudget der Fall ist, die Mittel für rollendes Material in den Bauetat einzustellen, d. h. sie auf den Anleihen zu übernehmen. Ich muß sagen, daß ich diese Art der Behandlung der Anforderung für Wagen und für Lokomotiven mindestens in dem vorliegenden Umfang nicht für berechtigt halte, und nach den Grundsätzen, die darüber im Reichshaushaltsetat aufgestellt worden sind, was auf Anleihen im Gebiete der Eisenbahnverwaltung genommen werden kann, glaube ich, läßt sich die Herübernahme von Mitteln für rollendes Material in so weitgehendem Maße, wie das bei uns in Baden geschieht, nicht rechtfertigen. Nach den Grundsätzen, die im Reichshaushaltsetat aufgestellt sind, wird es allerdings zugelassen, daß für Vermehrung des Betriebsmaterials, die durch die Ausdehnung des Verkehrs und die Eröffnung neuer Bahnen usw. notwendig wird, die Anforderungen, weil sie sonst den einzelnen Jahrgang im Betriebsbudget zu sehr belasten und eine zu große Ungleichheit in die Betriebsergebnisse hereinbringen würden, auf Anleihen übernom-

men werden. Aber die Eisenbahnverwaltung ist dann verpflichtet, für die Verzinsung und für die Tilgung, und zwar für eine kurze Tilgung, dieser Anleihenmittel selbst zu sorgen. Nun bin ich der Meinung, daß in unseren Anforderungen wohl solche Anforderungen stecken, die wirklich Neubeschaffungen, also eine Grundstockvermehrung, wenn ich mich einmal so ausdrücken will, darstellen, und bezüglich derer es wohl gerechtfertigt ist, sie auf Anleihenmittel zu nehmen. Dagegen stecken meines Erachtens auch solche Anforderungen darin, die lediglich den Ersatz abgängigen Materials bilden, und solches Material aus Anleihenmitteln anzuschaffen, das ist meines Erachtens eine verfehlte Finanzwirtschaft. Ich bin aber auch der Meinung, daß selbst, insoweit die Beschaffung der Betriebsmittel aus Anleihenmitteln gerechtfertigt ist, es doch nicht gerechtfertigt ist, diese Anleihen in der langfristigen Zeit zu tilgen und zu amortisieren, in der wir im allgemeinen unsere Eisenbahnschulden tilgen; denn dieses rollende Material ist längst verbraucht und muß längst durch neues ersetzt werden, wo wir immer noch lange nicht mit der Amortisierung der Beträge fertig sind, welche wir für die Beschaffung dieser Mittel aufgenommen haben. Ich bin der Meinung, wir sollten dahin kommen, daß wir wenigstens dann, wenn diese Anschaffungen verbraucht sind, auch mit der Amortisation derjenigen Anleihenmittel fertig sind, die für diese Zwecke aufgenommen worden sind. Die Frage ist hier im Landtage ja schon einmal tangiert worden, und es ist damals gesagt worden, es sei schließlich gleichgültig, ob man diese Neuanschaffungen aus dem Betriebsergebnisse mache oder aus der Eisenbahnschuldentilgungskasse. Ersterenfalls würde eben der Betrieb nicht in der Lage sein, so große Abführungen an die Eisenbahnschuldentilgungskasse abzugeben, wie er dazu in der Lage ist, wenn wir die Neuanschaffungen auf den Anleihenmitteln, auf die Eisenbahnschuldentilgungskasse übernehmen. Das kann man zugeben, im schließlichen geldlichen Effekt ist es, abgesehen von der Frage der Tilgung, gleichgültig, ob man das in das Betriebs- oder in das Baubudget einstellt, aber wenn man so verfährt, wie wir da verfahren, schafft man ein solches Bild von unseren Betriebsergebnissen, und man kommt zu einem Betriebskoeffizienten, der in Wirklichkeit nicht vorhanden ist. Deswegen bin ich der Meinung, wir sollten darauf halten, daß unser ganzes Eisenbahnbudget, mag es Bau- oder Betrieb anlangen, die Wahrheit gibt und daß nicht Dinge darin erscheinen, die eigentlich der Wirklichkeit nicht entsprechen. Soviel über den Posten „Betriebsmittel“.

Der drittgrößte Posten betrifft sodann die bestehenden Bahnen. Hier werden eine Reihe von Posten für die Anlegung von zweiten Gleisen angefordert. Nun sollen ja, wie ich höre und in dem Eisenbahnbericht lese, die Posten, die angefordert werden, Verwendung finden für zweite Gleise, die bereits in der Ausführung sind. Da wird nicht mehr viel hintanzuhalten sein; wenn man die Arbeit einmal angefangen hat, muß sie schließlich durchgeführt werden. Aber das muß ich doch sagen: Es ist meines Erachtens ein Stück der verfehlten Baupolitik, die wir befolgt haben, daß wir da zu viel auf einmal angefangen haben. Noch viel mehr aber gilt dies von einer zweiten Klasse von Anforderungen, für die Anforderungen für Überführungen und

Unterführungen, mit denen wir gleichzeitig durch das ganze Land vom Main bis zum Bodensee vorgehen und vorgegangen sind. Was gerade den letzteren Punkt anlangt, so wäre es meines Erachtens durchaus angezeigt, langsamer und bedächtiger vorzugehen, als das tatsächlich der Fall war. Es ist hervorgehoben worden, diese Überführungen und Unterführungen führten zu erheblichen Zeitersparnissen auch für die Bevölkerung, die dadurch die Möglichkeit habe, jederzeit den Bahnkörper zu überschreiten. Das ist sicherlich zu einem gewissen Grad richtig. Aber auf der anderen Seite entstehen dadurch auch wieder Belästigungen und Mehrzeiterfordernisse für die Bevölkerung, namentlich für die landwirtschaftliche Bevölkerung, dadurch, daß sie sehr häufig einen mehr oder weniger weiten Umweg machen muß, um diese Über- oder Unterführungen zu gewinnen. Sodann bin ich der Meinung, daß man auch in bezug auf diese Ausführungen hier und da die Sparsamkeit außer Acht gelassen hat, die man hätte anwenden können und sollen. Da sind für ganz kleine Übergänge Hunderttausende von Mark aufgewendet worden, die sich nicht entfernt rentieren, die eine gänzlich unrentable Anlage sind, und ich möchte doch die Großh. Eisenbahnbewirtschaftung bitten, bei der weiteren Durchführung dieses Systems der Beseitigung der Schienenebenen Übergänge sparsam zu rechnen und ihre Ausführung einfach zu machen und nicht über dasjenige Maß hinauszugehen, was unbedingt notwendig ist.

Ich hätte sodann gedacht, daß man vielleicht einige Mittel für den Bau neuer Bahnen auch dadurch gewinnen könnte, daß man die Verlegung der Hölleentalbahn noch etwas hinauschiebt. Ich bin auf diesen Gedanken gekommen, weil ich aus der Vorlage der Regierung gesehen habe, daß für dieses Projekt noch sehr wenig Ausgaben gemacht sind. Nach der Vorlage sind bis zum Ende des Jahres 1907 für diese Angelegenheit nur 3128 M., und in der Budgetperiode 1908/09 sind nur 1090 M. ausgegeben, also im ganzen nur rund 4200 M., und soviel mir bekannt, ist ja der Streit darüber, wie denn eigentlich die Linie verlegt werden soll, heute noch gar nicht ausgetragen. Ich glaube, das werden wir doch auch hier im Plenum noch einmal prüfen müssen, und die Regierung wird uns darüber noch etwas nähere Auskunft geben müssen. Ich hätte gedacht, daß wir die Anforderung, die für diesen Punkt im gegenwärtigen Budget enthalten ist, noch zurückstellen könnten etwa bis zum nächsten Budget, bis die Dinge sich geklärt haben, und daß man auf diese Weise Mittel bekommen würde für die weitverbreiteten Wünsche nach Ausschließung der bis jetzt bahnlosen Gegenden.

Das gleiche habe ich mir auch gedacht bezüglich der Elektrifizierung der Wiesentalbahn. Für dieses Projekt sind nach der vorgelegten Berechnung der Regierung bis jetzt, wenn ich recht gesehen habe, nur 292 M. verausgabt. Ich bin also der Meinung, auch dieses Projekt hätte sich nochmals zurückstellen lassen, wenn man ernstlich sich mit diesen Dingen hätte befassen wollen. So viel möchte ich über die bestehenden Bahnen sagen.

Run komme ich an den letzten, den kleinsten Posten, an den Kosten, der leider sehr klein ist, nämlich an die Ausgaben für neue Bahnen. Da muß ich doch sagen: Wenn man die vielen großen Eisenbahnwünsche im badi-

sehen Lande kennt und wenn man diesen kleinen Posten von 3 966 000 M. vergleicht mit dem, was für bestehende Bahnen, für die großen Bahnhofumbauten, ausgegeben wird, dann muß man eigentlich sehr schmerzlich berührt sein (Sehr richtig! im Zentrum). Ich glaube, wir sollten uns wirklich alle auf das entschiedenste bemühen, diesen Betrag doch mindestens noch auf diejenige Höhe hinaufzubringen, die er nach der Resolution des Jahres 1905/06 jährlich haben soll. Schon in der letzten Periode 1908/09 sind nur 4,6 Millionen angefordert gewesen. Das war aber immerhin noch ein Betrag, von dem man sagen konnte, er näherte sich wenigstens den 5 Millionen. Aber in diesem Budget 1910/11 ist der angeforderte Betrag noch weiter erheblich zurückgeblieben, und das kann ich von meinem Standpunkt aus nicht billigen und nicht rechtfertigen. Ich meine, wir sollten, wie gesagt, hier im Hause dafür sorgen, daß dieser Posten aufgebessert wird, damit wir weitere Bahnwünsche erfüllen können. Nun hat ja die Budgetkommission in einem Punkt bereits einen Antrag vorbereitet, der an das Haus gebracht werden soll, dahingehend, daß eine Million für das Bahnprojekt Titisee—St. Blasien eingestellt werden soll. Ich kann — und die ganze Anregung ist ja durch einen Antrag Duffner und Genossen in Bewegung gesetzt worden — von meinem Standpunkt aus und namens meiner Fraktion nur erklären, daß wir uns sehr darüber freuen würden, wenn hier die Wünsche der Schwarzwälder in der Gegend des Titisees und von St. Blasien ihrer Verwirklichung näher gebracht würden dadurch, daß diese eine Million, wie ich annehme, mit Zustimmung der Großh. Staatsregierung bewilligt wird. Sodann liegt weiter ein Antrag vor, daß auch für die Fortführung der Renschtalbahn noch Mittel bewilligt werden. Über diesen Antrag hat die Budgetkommission meines Wissens noch nicht beraten, es soll aber heute oder morgen geschehen. Da wir über diesen Antrag später noch besonders zu beraten und zu beschließen haben werden, will ich mich heute über diesen Punkt nicht des weiteren aussprechen, sondern nur kurz erklären, ich würde mich sehr freuen, wenn auch hier den Wünschen der Einwohner des hinteren Renschtals noch entgegen gekommen werden könnte. Ich bin aber auch der Meinung, daß es noch viele andere Projekte gibt, die längst der Regierung empfehlend überwiesen sind, für die in der nächsten Zeit gesorgt werden sollte. Da möchte ich insbesondere aus dem Hinterland der Großh. Regierung nahelegen, daß man doch, sobald die Linien von Waldürt nach Hardheim und von Lauterbachsheim nach Königheim ausgeführt sind, bzw. daß man schon während der Bauausführung die dort vorhandenen technischen Kräfte dazu verwendet, den Zusammenhluß dieser beiden Bahnen, der ja nur verhältnismäßig kurz ist, der aber, wie ich anerkenne, allerdings auch den schwierigsten Teil der Bahn darstellt, vorzubereiten und demnächst alsbald herzustellen und nicht allzusehr auf die lange Bank zu schieben.

In bezug auf den Ausbau unseres Eisenbahnnetzes möchte ich aber eine allgemeine Bemerkung an diese mehr speziellen Ausführungen knüpfen. Ich habe den Eindruck — und diesen Eindruck habe ich namentlich gewonnen, seitdem ich Vorsitzender der Kommission für Eisenbahnen und Straßen bin —, daß wir in bezug auf den Ausbau unseres Bahnnetzes zu sehr von der Hand in den Mund leben, daß wir keinen großen Plan dafür haben, wie wir denn die vielen Eisenbahnwünsche, die

im Lande bestehen, nach und nach befriedigen wollen. Ich bin der Meinung, es wäre eine höchst dankenswerte Aufgabe, wenn die Groß-Eisenbahnverwaltung sich einmal mit dieser Frage gründlich beschäftigen würde, und wenn sie uns, ich will einmal zunächst sagen, eine Denkschrift darüber vorlegen würde und daran anschließend vielleicht auch einen zusammenfassenden Gesekentwurf, wie in diesen Dingen vorgegangen werden soll und kann. Ich habe den Eindruck, daß die Eisenbahnwünsche, die jetzt schwebend sind und die sich Jahr für Jahr in Petitionen an den Landtag ausdrücken, wohl nicht in einer absehbaren Zeit alle erfüllt werden können, wenn man davon ausgeht, daß diese Bahnen Vollbahnen oder auch nur Kleinbahnen mit Dampftrieb sein sollen. Ich glaube, es würden die Wünsche und die Bedürfnisse mancher Gegenden eher befriedigt werden können, wenn man etwa auf geeigneten Strecken mit elektrischen Straßenbahnen oder mit Motorbahnen oder mit derartigen weniger kostspieligen Mitteln zunächst einmal eine Verbindung herstellen würde, die sich allerdings in der Regel nicht lediglich auf die Beförderung der Personen würde beschränken können, sondern die meines Erachtens mindestens auch eine Beförderung von Stückgütern mit umfassen müßte. Ich glaube, wie gesagt, es wäre eine dankbare Aufgabe, wenn die Eisenbahnverwaltung uns, die wir ja in diesen Dingen nicht genau orientiert sein können, in einer Denkschrift einmal ein Bild davon geben würde, wie es nach ihrer Meinung und nach den Erfahrungen und nach dem Stande der Dinge in anderen Staaten möglich ist, die vielen Wünsche des badischen Landes nach Eisenbahnen zu erfüllen und ihrer Verwirklichung entgegenzuführen.

Sodann möchte ich in diesem Zusammenhange auch auf das Kapitel Sparsamkeit noch einmal zurückkommen. Und da kann ich nur sagen, was ich schon wiederholt gesagt habe: Man hat, wenn man die Augen aufmacht, zahllose Gelegenheiten, im Lande da und dort zu beobachten, daß es in unserer Eisenbahnverwaltung draußen an Sparsamkeit fehlt (Sehr richtig im Zentrum), und daß die Herren nicht wissen, was gespart ist, weil sie es nicht gelernt haben (Geiterkeit und Zustimmung im Zentrum). Wenn ich auf fremden Bahnen fahren sehe, sehe ich auf einem kleinen Darfe auch einmal einen hölzernen Zaun, mit dem die Perronsperre gebildet wird. Bei uns muß das immer ein kostspieliger eiserner Staketenzaun sein. Ich sehe auf kleinen Stationen fremder Bahnen da und dort auch einmal einen alten Eisenbahnwagen, der die Güterhalle darstellt. Bei uns muß das ein Caraderbau sein, womöglich der Sockel aus Granitsteinen aufgeführt. Man geht jahrelang an einem lebenden Hag vorbei, bis man eines schönen Tages erlebt, daß der Hag herausgehauen wird, und wenn man die Arbeiter fragt: „Was macht Ihr da?“ dann heißt es: „Wir hauen den Hag heraus“ und auf die Frage: „Was wird dann an seiner Stelle gemacht?“, erhält man die Antwort: „Da kommt ein eisernes Gitter hin!“ Und wenn man dann weiter fragt, warum das geschieht, dann heißt es: „Das wisse mer au net, das werd halt jetzt so g'macht!“ (Geiterkeit.) Ein anderes Mal wird irgendwo ein Bretterboden herausgerissen, kein Mensch weiß warum, und wird ein Plättchenboden statt dessen eingelegt. Wenn man fragt, warum das so gemacht wird, so heißt es

wiederum: „Das wissen wir am Besten, es wird halt so gemacht!“ Alle diese kleinen Ausgaben könnte man sparen, und wenn man das das ganze Land hindurch so macht, kann man Hunderttausende und vielleicht Millionen im Jahre sparen. Bei anderen Bahnen werden derartige Ersparnisse gemacht, und ich möchte doch die Verwaltung dringend bitten, daß sie sich einmal diese Dinge ernstlich vornimmt und bis in die kleinsten Kleinigkeiten hinein auf Sparsamkeit in ihrer Verwaltung dringt. Ich habe vor einiger Zeit einmal in der Zeitung gelesen — und diese Notiz scheint mir fast aus Kreisen der Eisenbahnverwaltung zu kommen —, da ist gesagt worden: Wenn unsere großen Bahnhöfe vollends ausgebaut seien, dann hätten wir die schönsten und größten Bahnhöfe in Europa. Ich glaube, daß das wahr ist, aber wir haben auch verhältnismäßig die schönsten und größten Schulden in Europa (Geiterkeit), und wie es mit unseren Bahnen und ihrer Selbstständigkeit bis dahin steht, wo wir die schönsten und größten Bahnhöfe fertig haben, das ist eine Sache, über die uns die Zukunft noch belehren muß. Ich meine, wenn man so schlecht mit seinen Finanzen daran ist, wie das bei uns der Fall ist, dann hätte man dringende Veranlassung, sparsam zu wirtschaften! Das möchte ich der Eisenbahnverwaltung dringend empfehlen.

Wenn die großen Eisenbahnbauten, namentlich in Karlsruhe und in Heidelberg fertig sind, so wird ja ein großes wertvolles Bau terrain frei. Und da möchte ich der Groß-Regierung doch auch dringend ans Herz legen, dann dafür zu sorgen, daß aus diesem Terrain das herausgeschlagen wird, was herausgeschlagen werden kann (Lebhafte Zustimmung im Zentrum). Vor vier Jahren, glaube ich, habe ich hier in diesem Hause schon einmal gesagt: So um das Jahr 1915 herum werde die Kammer sich wahrscheinlich mit der Frage zu befassen haben, ob man dieses frei werdende Terrain den Städten zur Hälfte, zu drei Vierteln oder ganz schenken solle. Davor möchte ich doch dringend warnen. Stellen Sie sich vor, was das für einen Eindruck im Lande machen müßte, wenn wir ein halbes hundert Millionen Mark in diese großen Bahnhöfe für die Städte hineinstecken, wenn die Städte uns dabei auch noch mehr oder weniger diktieren, wie die Aufnahmsgebäude kostspielig und schön gemacht werden müssen, wenn diese Städte nicht einen Pfennig dazu beitragen und hinterher auch noch das wertvolle Gelände der alten Bahnhöfe mehr oder minder geschenkt bekämen, während man umgekehrt dem kleinsten Bauernhof zumutet, wenn es endlich einmal zu einem elenden Häuschen kommen will, daß es mindestens das Terrain dazu unentgeltlich stellen muß! (Lebhafte Zustimmung im Zentrum). Ich glaube, die Eisenbahnverwaltung hat die Verpflichtung, hier zäh zu sein wie eine Klammer und nicht einen Pfennig loszulassen! Ich finde aber schon in dem Kommissionsbericht eine sehr bedauerliche Bemerkung, wo es heißt: „Man werde alle Rücksichten walten lassen und werde nicht allein fiskalisch wirtschaften.“ In der Bevölkerung gehen schon merkwürdige Gerüchte darüber um, wie beispielsweise hier in Karlsruhe die Stadtverwaltung Baupläne aufgestellt habe, die geeignet seien, den Wert des Baugeländes herunterzudrücken, und wie sie hofft, auf diese Weise in den Besitz billigen Geländes zu kommen. Ich möchte doch die Frage aufwerfen, ob es

dem durchaus notwendig ist, daß die Eisenbahnverwaltung diese Komplexe im Ganzen einfach auf die Städte überträgt und den Städten die wirtschaftliche Ausbeute überläßt. Ich glaube, das ist gar nicht notwendig. Wenn die Städte nicht die Werte voll bezahlen wollen, dann mag die Eisenbahnverwaltung selbst das Terrain direkt parzellieren, dann hat sie die Sache in der Hand, und sie hat die Möglichkeit, Preise zu erzielen, wie wir sie verlangen müssen, um die großen Aufwendungen für diese städtischen Bahnhöfe wenigstens etwas herabzumindern.

Was den Antrag Neuhaus anbelangt, worüber der Herr Berichterstatter uns ja heute den Bericht und den Beschluß der Kommission vorgetragen hat, so kann ich namens meiner Fraktion erklären, daß wir mit dem Antrage, den die Kommission gestellt hat, einverstanden sind. Es ist ja richtig, daß vielleicht bezüglich mancher von den Petitionen, die empfehlend überwiesen worden sind, die Eisenbahnverwaltung etwas mehr Entgegenkommen hätte zeigen sollen. Aber ich für meine Person bin der Meinung: Zu viel sollte man der Eisenbahnverwaltung auch nicht zumuten. Es ist ganz verfehlt, zu verlangen, daß die Eisenbahnverwaltung für jede Petition, auch wenn ganz zweifellos für die Verwaltung feststehen muß, daß sie vielleicht erst nach Jahrzehnten einmal an die Reihe kommen kann, nun da überall mehr oder weniger eingehende Projekte mit Kostenberechnungen aufstellt. Die Aufstellung dieser Projekte nimmt Arbeitskräfte in Anspruch, die wir sparen können, zumal die Projekte, die wir etwa jetzt aufstellen, sich zu der Zeit, wo die Bahn tatsächlich zur Ausführung kommt, vielfach als nicht mehr brauchbar erweisen werden. Deswegen glaube ich, sollte man allzugroße Ansprüche an die Eisenbahnverwaltung nicht stellen. Ich bin aber der Meinung, daß die Art und Weise, wie die Kommission diesen Antrag Neuhaus an die Regierung überwiesen hat, die eine wie die andere Seite der Dinge genügend zum Ausdruck bringt, und daß wir also diesem Antrag zustimmen können.

Sodann ist heute ein Antrag Pfeiffle zur Verlesung gebracht worden, der sich auf die Beleuchtung und die Instandhaltung von Unter- und Überführungsstraßen bezieht. Der Antrag ist heute erst verlesen worden; ich habe ihn selbst nicht näher prüfen können und habe auch keine Gelegenheit gehabt, mich wegen dieses Antrages mit meinen Fraktionsgenossen zu benehmen. Aber ich muß sagen: Nach dem Eindruck, den ich im Augenblick gewonnen habe, scheint mir dieser Antrag in seiner allgemeinen Fassung viel zu weit zu gehen, und ich glaube nicht, daß man der Eisenbahnverwaltung ohne weiteres zumuten kann, daß sie auf ihre Kosten alle diese Überführungen oder Unterführungen beleuchtet, in Stand hält und sie soweit notwendig auch reinigen lassen soll. Ein derartiger Anspruch kann je nach den Verhältnissen vielleicht in einem Falle berechtigt sein, in einem anderen Falle aber auch nicht, und es ist deshalb meines Erachtens verfehlt, wenn man einen solchen Antrag, wie den des Herrn Abg. Pfeiffle, in der ganz allgemeinen Fassung dem Hause zur Beschlußfassung vorlegt. Wenn die Sache nicht noch anders beleuchtet werden kann, als das bis jetzt geschehen ist, glaube ich nicht, daß meine Fraktion in der Lage sein wird, diesem Antrage zuzustimmen (Beifall beim Zentrum).

(Während dieser Rede hat Erster Vizepräsident Geiß den Vorsitz übernommen.)

Sodann wird folgender Antrag der Abgg. Maier (Soz.) und Genossen befaßtgegeben:

Die Unterzeichneten stellen den Antrag, Hohe Zweite Kammer wolle beschließen, die Großh. Regierung zu ersuchen, für die Folge die Vergabung der Bau-Steine nach folgenden Grundsätzen zu handhaben:

Es dürfen tunlichst nur badische Steine zur Verwendung kommen;

die Lieferung erfolgt nicht an die bauausführenden Unternehmer sondern an die Eisenbahnverwaltung franko den für die Steinbrüche zunächst gelegenen Eisenbahnstationen;

die Transportkosten von diesen Eisenbahnstationen nach dem Verwendungsort der Steine trägt die Eisenbahnverwaltung.

Abg. Maier (Soz.) zur Begründung des vorstehenden Antrags: Ich habe diese Frage seither schon einmal bei Besprechung der Steinlieferung für den Heidelberger Tunnelbau behandelt. Es liegt hier eine Forderung der Organisation der Deutschen Steinbruchbesitzer vor, die nach meinem Dafürhalten auch berechtigt ist. So wie gerade in Baden mit seinen weit auseinander gelegenen Landesteilen die Dinge jetzt liegen, ist die Lieferung von Steinen zu Staatsbauten für die kleinen Bruchbesitzer eine Unmöglichkeit, wenn die Steine an die unternehmenden Firmen geliefert werden sollen. Die Steinbruchbesitzer z. B. im Laubertal, im Neckartal oder in andern Landesgegenden sind natürlich nicht in der Lage, alle Steinlieferungen zu den Bedingungen und in dem Maße zu machen, wie das eine große Firma tun kann, und wie es eine große Firma verlangt; die Großfirmen versuchen nun diesen kleinen Steinbruchbesitzern gegenüber, die Preise möglichst zu drücken, möglichst niedrig zu halten, eine begreifliche und aus der geschäftlichen Konkurrenz auch erklärliche Maßnahme. Wenn die Steinbruchbesitzer ihre für Staatsbauten bestimmten Steine direkt an den Staat liefern könnten, dann läge diesem lediglich ob, die Steine zu lagern und sie dann der bauausführenden Firma zu übergeben; wenn man die Steinlieferung auf diese Weise organisieren würde, so wäre eben die Möglichkeit geschaffen, daß auch die kleineren Bruchbesitzer sich beteiligen könnten. Dies könnte man umso leichter machen, als ja der Staat die Steine vor der Verwendung prüfen lassen muß. Noch ein anderer wichtiger Umstand ist zu berücksichtigen. Wenn der einzelne Bruchbesitzer direkt an den Staat liefern kann, so wird der Staat den Gesamtbedarf auf eine Reihe von Steinbruchbesitzern verteilen; er wird sich nach den Verhältnissen der in Betracht kommenden Kreise richten, er wird beispielsweise die mehr oder weniger günstige Lage der Brüche zum Bauort berücksichtigen, er wird berücksichtigen, ob in der Gegend unter den Steinbrucharbeitern Arbeitslosigkeit herrscht, er wird weiter auch berücksichtigen können, daß Steine bestimmter Herkunft sich ihrer Qualität wegen für eine bestimmte Lieferung besonders

empfehlen. Wenn dagegen eine große Unternehmerfirma wie (um nochmals mit dem Heidelberger Tunnelbau zu operieren) die Firma Holzmann und Co. zugleich mit der Bauausführung auch die Steinlieferung übertragen erhält, besteht für sie naturgemäß ein anderes Interesse: Sie pachtet oder kauft irgendwo ein paar Steinbrüche — im Heidelberger Fall hat sie solche auf heftigem Boden gepachtet — und treibt da Raubbau. Für sie handelt es sich natürlich nur um die Frage: Wie bekomme ich möglichst billige Steine zu meinem Zweck, wie ist der Transport am billigsten? Da wird dann der Bruch ausgenützt, bis er völlig ausgebeutet ist; wenn die Arbeiten zu Ende gehen, wird nicht mehr abgedeckt, der Bruch wird einfach, wenn er genügend ausgebeutet ist, zugeschüttet. So ist an dem in Frage kommenden Ort dann allerdings für ein, zwei oder drei Jahre vielleicht eine sehr gute und erhebliche Arbeitsgelegenheit gegeben, es wird eine Reihe von fremden Steinbrechern (besonders Italienern) zugezogen, um die Brüche auszunützen, aber zwei, drei Jahre später ist die Steinindustrie in der betreffenden Gegend tot, mindestens aber schwer geschädigt. Die Großfirma hat ja kein Interesse an der weiteren Ausbeute der Brüche mehr, da sie vielleicht irgendwo anders wieder neue Unternehmungen aufgenommen hat.

Wie in dieser Beziehung vorgegangen wird, dafür kann ich Ihnen ein Beispiel, gerade auch von den Heidelberger Bahnhofbauten, erzählen. Der fragliche Fall ist leztlich in einer Bürgerausschussung in Eberbach gelegentlich der Neuverpachtung von städtischen Steinbrüchen — ich habe jener Bürgerausschussung angewohnt — zur Sprache gekommen. Die Firma Holzmann u. Co. hat einem kleinen Unternehmer in Eberbach die Bearbeitung und Lieferung von sogenannten „Findlingen“ aus den Eberbacher Waldungen übertragen. Der kleine Unternehmer hatte seinerseits das Recht auf Anweisung dieser Findlinge von der Stadt auf eine bestimmte Zeit erworben. Er hat nun diese „Findlinge“ im Wald zusammengesucht, hat sie behauen lassen und an die Firma Holzmann abgeliefert. Als nun der von der Stadt zugestandene Zeitraum dem Ablauf nahe war und die Firma Holzmann sah, daß man mit den Findlingen ein Geschäft machen könne, hat der Mann im Auftrag der Firma an die Stadtverwaltung Eberbach den Antrag gestellt, es möge ihm das Recht der Ausbeute auf einige weitere Monate gegeben werden. In diesem Zeitpunkt — wo der Kampf zwischen der Firma Holzmann und den Eberbacher Steinbruchbesitzern tobte — gab die Stadtverwaltung die Genehmigung dazu jedoch nicht. Die Firma Holzmann hat nun einfach dem Unternehmer zur Gewinnung der Findlinge 40 bis 50 Steinbrecher und Arbeiter von ihren Leuten gegeben; er hat dann mit Hochdruck gearbeitet und hat bis zum Ablauf seiner Berechtigung natürlich eine entsprechende Menge Findlinge aus den Waldungen herausgeholt. Dadurch wurde die Stadt Eberbach um etwa 600 M. geschädigt, denn es sind eben mehr Steine herausgeholt worden, als ursprünglich nach der Lage der Sache zu erwarten gewesen war. Der Bürgermeister von Eberbach hat in jener Bürgerausschussung, als ihm aus dem Bürgerausschuß heraus vorgehalten wurde, warum die Stadt nicht das höhere Geld genommen und die Verlängerung der Frist zugestanden habe, nach meinem Dafürhalten mit Recht

erklärt, daß die Stadt zunächst einmal anständig handeln müsse und dann erst die finanziellen Gesichtspunkte ins Auge fassen dürfte. Wie hier, so geht es natürlich auch bei den Steinbrüchen selber, und gerade bei Verpachtung der Neuverpachtung der Eberbacher Steinbrüche hat sich die Debatte darüber in die Länge gezogen, ob es ratsam sei, die städtischen Steinbrüche auch an denselben Herrn zu verpachten, der die Brüche im Heftigen an die Firma Holzmann abgegeben hatte. Die Stadtverwaltung hat in dieser Debatte mit Recht erklärt: Wenn wir diesem Unternehmer den Bruch geben, so ist der Bruch nach ein paar Jahren brachgelegt, und der gesamte Steinbruchbetrieb Eberbachs, der in den Händen des bisherigen Inhabers eine gewisse Stetigkeit erlangt hat und in dessen Händen natürlich auch in drei, vier Jahren noch existieren wird, einfach vernichtet.

So wie die Dinge hier liegen, dürften sie wohl im ganzen Lande liegen, soweit es sich um große Lieferungen handelt, und ich glaube deshalb, der Antrag, den wir gestellt haben, ist keinesfalls unberechtigt. Aus dem Taubergrund und aus der Gegend von Lauda, wie unten aus der Maingegend, der Gegend von Wertheim bis nach Freudenberg hinunter, werden dieselben Klagen laut. Die Steinbruchbesitzer behaupten, sie könnten zu Staatsbauten niemals liefern, weil sie von den größeren bauausführenden Firmen unterdrückt würden.

Es würde sich nun empfehlen, daß die Eisenbahnverwaltung die Steine direkt abnimmt. Sie hat allerdings anlässlich des Eberbacher Streites erklärt, sie hätte in Heidelberg keine Lagerplätze, sie müßte die Lagerplätze erst anschaffen. Ich glaube jedoch, auf dem großen Gelände, das jetzt zum Bau verwendet wird, hätte man schon einen Lagerplatz für die Steine finden können. Die Beaufsichtigung und Prüfung der Steine muß ja doch vorgenommen werden — sie wird jetzt im Tunnel selbst vorgenommen —, und es ist wohl auf das ungünstige Ergebnis dieser Prüfung zurückzuführen, daß der Bruch in Wilhelmsfeld von der Firma Holzmann stillgelegt worden ist; ich weiß das allerdings nicht, aber ich vermute es. Die Lagerung auf bahneigenem Gelände müßte von der Bahnverwaltung wohl ermöglicht werden können, ohne daß dadurch erhebliche Mehrkosten entstehen. Sie muß dabei doch die Interessen von vielleicht Hunderten von kleineren Unternehmern mit ihren Arbeitern, mit ihren Betrieben, mit ihrem Steuerkapital im ganzen Lande in Berücksichtigung ziehen, Interessen, die sicher nicht von der Hand zu weisen sein werden.

Wenn wir weiter verlangen, daß der Staat von dem Lieferanten nächsten Bahnhstation ab den Transport selber übernehmen soll, so stützen wir uns einmal darauf, daß die deutschen Steinbruchbesitzer behaupten, in einer Reihe von deutschen Bundesstaaten sei dies schon eingeführt, es würden dort die Steinlieferungen vom Staate direkt abgenommen und würden von der dem Lieferanten nächsten Bahnhstation ab als Bahndienstgut weiter geführt. Jedenfalls wird das für die Bahnverwaltung keine Unmöglichkeit sein. Sie wird natürlich für die Steine nur einen niedrigeren Preis zu bezahlen brauchen, wenn diese z. B. nicht auf Kosten der Lieferanten von Freudenberg nach Karlsruhe, sondern nur von Freudenberg nach dessen Bahnhstation Wertheim geliefert zu werden brauchen. Wenn die Bahnverwaltung die

Steine nach und nach aufkauft und die Verfrachtung nach größeren Gesichtspunkten vornimmt, so wird sie nichts dabei einbüßen; ich glaube sogar, sie wird durch ein praktisches Arrangement dieses Transports dabei noch gewinnen können. Ich möchte also auch von dem Gesichtspunkt aus der Regierung empfehlen, dem Antrage wohlwollend gegenüber zu treten.

Bei der Gelegenheit will ich eines noch erwähnen. Ich war nämlich im Taubergrund und habe da in Grünsfeld gesehen, daß eine Reihe von schönen Steinarbeiten ausgeführt wurde. Auf meine Frage, wohin diese Steine gingen, hat man mir von zuständiger Stelle erklärt, sie kämen nach Bremen und nach Hamburg. Es sind die bekannten weißen Sand- und Kalksteine, wie sie in der dortigen Gegend verarbeitet werden. Der betreffende Kaiser hat mir gesagt: „Die Leute in Norddeutschland sind eigentlich etwas schlauer als unsere Staatsverwaltungen. Diese Steine sind wohl teurer, aber die norddeutschen Städte und die norddeutschen Staatsverwaltungen verwenden sie mit Vorliebe, weil sie eben auch völlig unverwundlich sind. In Baden kauft man Pfälzer Steine und zahlt wohl einen billigeren Preis, hat aber dafür auch eine weit minderwertigere Ware.“ Ich bin nicht Sachmann und daher nicht in der Lage, über diese Behauptungen ein Urteil abgeben zu können, aber ich habe keine Ursache, an der Richtigkeit der Ausführungen meines Gewährsmannes zu zweifeln. Er kennt die Verhältnisse von Grund auf und beurteilt sie vom sachmännischen Standpunkt aus. Ich weiß in der Tat nicht, ob es immer angebracht ist, daß wir die Steine von auswärts beziehen, weil sie da etwas billiger sind, während wir dabei unsere badische Steinindustrie schädigen. Jedenfalls haben die badischen Steinbruchbesitzer und auch die Arbeiter das größte Interesse daran, daß etwas für sie geschieht.

Letzthin war ich in Kürnbach bei Sulzfeld und habe mir dort von den Steinarbeitern ihr Elend schildern lassen, das natürlich nunmehr durch die Bauarbeiterausperrung noch gesteigert ist, ein Elend, das einfach grenzenlos ist. Ein Mann kam am Sonntag früh zu mir mit sehr trauriger Miene. Ich fragte ihn, warum er denn so betrübt sei. Er erzählte mir dann, daß er nunmehr seit etwa vier Wochen keinen Lohn mehr bekommen habe. Ich sagte: „Warum läßt Du Dir das geschehen?“ Er antwortete: „Der Unternehmer ist völlig stillgelegt, er hat wohl Geld noch in Grundstücken usw. angelegt, aber er hat kein Betriebskapital mehr. Wir arbeiten allerdings noch weiter auf Vorrat, aber Geld gibt es keines mehr. Jetzt ist der vierte Zahltag vorüber und ich habe keinen Pfennig mehr zur Hand.“ Das haben mir die andern Leute nacheinander bestätigt und weiter noch, daß von den kleineren Betrieben einer um den andern stillgelegt werden müßte, aus Gründen der Konjunktur und dann natürlich auch wegen der Bauarbeiterausperrung. Und während derselben Zeit, während in Baden die Unternehmer nicht mehr ein noch aus wissen und die Arbeiter seit Wochen kein Geld mehr bekommen, bezieht z. B. in Heidelberg die Firma Holzmann & Co. ihre Steine frisch und fröhlich aus dem hessischen Gebiete weiter, weil sie behauptet, es seien eben in Eberbach zu hohe Preise von ihr verlangt worden. Das ist dieselbe Firma, die natürlich bei den Submissionen die anderen Firmen,

glaube ich, um etwa eine halbe Million unterboten hat, und die nun offenbar darauf ausgeht, ihre Unterbietung auf Kosten der badischen Steinbruchbesitzer wieder einzubringen. Ich glaube, die Regierung kann sehr wohl unserem Antrag wohlwollend gegenüber treten und kann den Antrag auch dementsprechend berücksichtigen, soweit es sich nach Lage der Sache ermöglichen läßt.

Abg. Willi (Soz.): Durch alle Beratungen unseres Staatshaushalts windet sich wie ein roter Faden der Hinweis auf die schlechte Finanzlage unseres Landes und bei jeder Gelegenheit bekommen wir die Antwort: Wir haben kein Geld, wir müssen sparen. In der Tat, wenn man sich unsern Staatshaushalt betrachtet, wird man sich dieser Notwendigkeit nicht verschließen können, es wird sich dabei nur fragen, ob immer im einzelnen Falle am richtigen Fleck gespart worden ist, ob man nicht die Sparsamkeit am falschen Ende angepackt hat. Der Herr Abg. Dr. Zehnter hat vorhin eine Gewissenserforschung vorgenommen, er hat in eingehender Weise versucht, zu erforschen, ob in bezug auf unser Eisenbahnwesen wirklich immer in der richtigen Weise gespart worden ist, und er hat meines Erachtens gar nicht mit Unrecht in Zweifel gezogen, daß man in der Leitung unseres Eisenbahnwesens wirklich sparen gelernt habe. Ich stimme ihm insoweit durchaus bei und kann vielem von dem, was er hervorgehoben hat, durchaus meine Zustimmung geben. Nur meine ich, wenn man eine Gewissenserforschung vornimmt, sollte man auch alle Winkel des Gewissens ausfehren und sollte auch ein bißchen vor der eigenen Tür lehren, denn auch dort gibt es vielleicht noch manches, was beseitigt gehört. Man darf die Ursache unserer schlechten Finanzlage nicht allein in innerbadischen Verhältnissen suchen, sondern man muß über die Grenzen unseres engeren Heimatländchens ein bißchen hinaussehen, muß insbesondere auch erforschen, ob auch in bezug auf unsere Reichsfinanzen mit der nötigen Sparsamkeit gewirtschaftet wird. Denn davon, ob dort mit weiser Sparsamkeit gewirtschaftet wird, hängt zum guten Teil auch die Gestaltung der Finanzen unseres eigenen Heimatlandes ab. Man darf den Blick hinaus über die Grenzen unseres engeren Heimatlandes nicht scheuen, und man wird finden, daß dort vor allem auch gespart werden muß, wenn wir mehr Mittel im engeren Heimatlande zur Erfüllung der kulturellen Aufgaben des Staates bekommen wollen. Und hier muß man schon sagen: So lange so ungeheuerliche Summen aufgewendet werden für den Militarismus, für unsere Welt- und Wasserpolitik im Reiche, solange wird man wahrscheinlich mit einer gründlichen Änderung und Besserung der finanziellen Verhältnisse der Bundesstaaten schwerlich rechnen können. Unser Eisenbahnwesen in Baden ist dem Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten unterstellt; von demselben Ministerium laufen ja auch die Fäden nach Berlin. Es wäre gewiß eine recht dankbare Aufgabe für dieses Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, wenn es einmal seinen Einfluß in Berlin dahin geltend machen würde, daß man dorten am rechten Fleck zu sparen lernt. Dann würde für uns in Baden so manche Million schließlich übrig bleiben, damit wir diejenigen Aufgaben erfüllen können, die im Interesse unserer Bevölkerung, im Interesse der wirtschaftlichen Entwicklung unseres Heimatlandes gelegen sind. Wir haben eine

Gesandtschaft in Berlin, von der uns niemand zu sagen weiß, was sie eigentlich treibt, und wir würden späterhin einmal vielleicht gern die Summe für diese Gesandtschaft bewilligen, wenn wir erfahren würden, daß die Gesandtschaft nach der Richtung hin sich betätigen würde und einen Erfolg zu verzeichnen hätte. Ich glaube aber, darauf wird man in absehbarer Zeit nicht rechnen können. Ich kann nicht umhin, auf die Notwendigkeit der Sparsamkeit im Reich hinzuweisen, weil man die Ursachen der schlechten Finanzlage nicht allein bei uns daheim suchen muß, sondern weil man hinaussehen muß auf die finanziellen Verhältnisse im Reich, auf die Art und Weise, wie man im Reich zu sparen oder vielmehr nicht zu sparen versteht.

Man wird mir entgegen: Warum denn in die Ferne schweifen, sieh, das Böse — nicht das Gute — liegt so nah. Und in der Tat, wenn man unsere Verhältnisse in Baden betrachtet, besonders die Verhältnisse in unserm badischen Eisenbahnwesen einmal unter die Lupe nimmt, wird man finden, daß hier lange nicht alles so ist, wie es sein sollte und sein könnte. Der Herr Abg. Dr. Zehnter hat bereits darauf hingewiesen, daß zwischen dem Eisenbahnbau und dem Eisenbahnbetrieb bei uns ein harmonisches Zusammenarbeiten leider fehle, und er hat nach meinem Dafürhalten ganz mit Recht darauf hingewiesen, daß es an einem Plan für die Ausgestaltung unseres Bahnwesens fehle. Ich glaube, es hat seit einer Reihe von Jahren der Leitung unseres Eisenbahnwesens auch der Blick dafür gefehlt, was in bezug auf den Eisenbahnbau, in bezug auf die ganze Entwicklung unseres Verkehrs wesens notwendig ist. Wir beklagen es heute, daß solche kolossale Summen für die Ausführung der verschiedenen Bahnhofskauten notwendig sind. Hier hat man eben auch nicht im richtigen Augenblick zugegriffen. Ich bin der Überzeugung, man hätte Millionen sparen können, wenn man das für unsere heutigen Bahnhofsanlagen notwendige Gelände zur rechten Zeit erworben hätte. Hier scheint schon ein großer Fehler gemacht worden zu sein. Dann hat sich jetzt eine ganze Reihe neuer Bahnanlagen in einer verhältnismäßig kurzen Periode zusammengebrängt. Hier kann man nicht der gegenwärtigen Leitung unseres Verkehrs wesens die Schuld allein zuschieben, sondern man wird sagen müssen, daß auch die Herren Vorgänger ein gewisses Maß der Schuld trifft. Aber auf der andern Seite muß auch hervorgehoben werden, daß eine weise Sparsamkeit in manchen Dingen geübt werden sollte, ohne daß ich all dem zustimmen möchte, was der Herr Abg. Dr. Zehnter gesagt hat. Wenn man viel vom Sparen redet, und man hört daneben, daß da und dort eine bereits fertige Arbeit wieder eingegriffen werden muß, so muß man sich fragen: Woran liegt denn hier die Schuld? So wird mir gesagt, bei der Basler Bahnhofsanlage habe man jetzt den Damm auf einer ganzen Strecke ab, auf dem bereits Gleise angelegt gewesen seien. Ich frage, an wem liegt nun die Schuld? Ist es wirklich Sparsamkeit, wenn man derartige Dinge ausführen läßt und hinterher erst merkt, daß die Anlage falsch war, daß sie geändert werden muß? Ich glaube nicht, daß das Verschulden hier den betr. Unternehmer trifft, denn sonst würde ja die Verwaltung schon früher eingegriffen und gesagt haben, so darf der Bau nicht ausgeführt werden. Es scheint mir das Verschulden an der Verwaltung des Eisenbahnwesens zu

liegen. So behauptet man ferner in Heidelberg, nachdem der neue Wasserturm für die neuen Bahnhofsanlagen fertig gestellt ist, daß dieser sich eigentlich gar nicht am richtigen Platz befinden solle, und daß man sich überlege, ob man nicht die Gleisanlagen anders legen oder aber den Wasserturm von seiner Stelle wegnehmen müsse. Ich weiß nicht, ob derartige Gerüchte eigentlich eine Unterlage haben. Sie sind einmal da und ich halte es für notwendig, daß Aufklärung darüber gegeben wird. Ich glaube, daß das auch im Interesse der Eisenbahnverwaltung selber liegt. Denn das Publikum draußen, das derartigen Dingen zusieht, wenn derartige Gerüchte verbreitet werden, sagt, sie müssen auch eine Unterlage haben. Es scheint mir notwendig, daß die Eisenbahnverwaltung darüber eine Aufklärung gibt. Es ist mir auch mitgeteilt worden, daß man beispielsweise in Preußen in neuerer Zeit dazu übergeht, wieder in größerem Umfang hölzerne Schwellen zu verwenden. Wenn Preußen das tut, das man uns ja sonst gern als Beispiel vorführt, so muß das doch wohl den Grund haben, daß sich diese hölzernen Schwellen jedenfalls als praktischer erwiesen haben. Ich möchte fragen, warum man nicht auch in Baden dieses preussische Beispiel nachahmt, denn das würde auch noch in anderer Hinsicht günstige Folgen haben. Wir haben ja kürzlich gehört, daß man mit einer rascheren Abholzung unserer Waldungen deshalb nicht vorgehen will, weil man ein Heruntergehen der Holzpreise befürchtet; wenn man aber auf diese Weise für den Staat einen größeren Bedarf hätte und unser heimatisches Holz auf diese Weise verwerten könnte, so würde die Befürchtung hinsichtlich werden. Ich meine also, nach diesen verschiedenen Richtungen hin könnte sehr wohl gespart werden.

Nun ist auch gesagt worden, man hätte am Karlsruher Bahnhof mehr Sparsamkeit üben können. Ich möchte das im allgemeinen durchaus nicht bestreiten, nur möchte ich auf eines hinweisen. Die Gleisanlage, so wie sie vorgehen ist, scheint mir durchaus notwendig zu sein, denn man muß auch heute schon auf die später hervortretenden Bedürfnisse Rücksicht nehmen. Das ist in sehr weitgehender Weise geschehen, und ich glaube, das wird man nicht verurteilen können. Nun wird hier ferner gesagt, an dem Aufnahmsgebäude werde vielleicht viel Geld ausgegeben, was nicht notwendig sei, und es wird insbesondere darauf hingewiesen, daß die Anforderung für das Bahnhofsgelände um rund  $\frac{1}{4}$  Million sich gesteigert habe. Wir hören nun als Begründung für diese Steigerung, daß inzwischen die Löhne und die Materialpreise gestiegen seien, ich möchte dieser Begründung aber doch einige Zweifel entgegen setzen. Bei der Fertigstellung des Voranschlags hat man genau gewußt, auf welche Höhe die in Betracht kommenden Löhne sich belaufen werden, denn für das Baugewerbe ist ein Tarifvertrag am hiesigen Platz vorhanden, der schon verschiedene Jahre läuft und in dem diese Löhne genau festgelegt waren. Man mußte also wissen, mit welchen Löhnen man rechnen konnte, und es ist auch eine erhebliche Erhöhung der Löhne in gar keiner Weise eingetreten. Deshalb ist es mir unerfindlich, wie die Steigerung des Aufwands für das Aufnahmsgebäude mit dem Hinweis auf die angeblich höheren Löhne begründet werden kann. Ich halte diese Begründung vorderhand, bevor nicht weitere Aufklärung seitens der Eisenbahnverwaltung gegeben wird, für unzutreffend.

Seitens des Herrn Abg. Dr. Zehner ist gesagt worden, daß die Städte darauf drängten, daß schöne und imposante Aufnahmsgebäude erstellt werden. Hier möchte ich in bezug auf Karlsruhe darauf hinweisen, daß die Stadt Karlsruhe zunächst nicht auf eine Verlegung des Bahnhofs gedrängt hat, daß sie im Gegenteil die Belassung des Bahnhofs am seitherigen Platze befürwortet hat, und erst nachdem seitens der Leitung unseres Eisenbahnwesens gesagt wurde, daß das nicht möglich sei und daß der Aufwand für eine Höherlegung erheblich höher sein würde als der durch die Verlegung entstehende, hat man sich in weiten Kreisen unserer städtischen Bevölkerung mit der Verlegung zufrieden gegeben; obwohl die Interessen weiter Kreise der städtischen Bevölkerung sehr geschädigt worden sind, hat man sich schließlich damit abgefunden, daß der Bahnhof verlegt wird. Nun meine ich, hat eine Stadt wie Karlsruhe denn doch einen Anspruch darauf, daß man das Bild der Stadt nicht durch einen Bahnhof verschandelt, der in gar keiner Weise einer Stadt wie Karlsruhe würdig wäre, und man drängt wohl mit Fug und Recht daraufhin, daß ein anständiges Aufnahmsgebäude erstellt wird. Ich möchte aber auch darauf hinweisen, daß die Erstellung dieses Aufnahmsgebäudes wie des ganzen Bahnhofs nicht lediglich im Interesse der städtischen Bevölkerung liegt (Sehr richtig!), sondern daß die Bevölkerung unseres ganzen Landes daran interessiert ist. Ich bin fest überzeugt, daß man, wenn man mit diesem Bahnhofsumbau noch längere Zeit zugewartet hätte, bis sich der Umbau als absolut unausschießbar erweisen würde, wenn dann da und dort eine Störung des Verkehrs eingetreten und man mit den vorhandenen Anlagen nicht mehr imstande gewesen wäre, den Verkehr zu bewältigen, und wenn etwa Gefahren für das Publikum dadurch entstanden, wenn gar Unglücksfälle vorgekommen wären, dann mit Fug und Recht der Eisenbahnverwaltung den Vorwurf gemacht haben würde, daß sie nicht rechtzeitig Vorkehrungen getroffen und an die Erstellung neuer Bahnhofsanlagen gedacht habe. Insofern möchte ich den Leiter unseres Eisenbahnwesens in Schutz nehmen gegenüber dem, was der Herr Abg. Dr. Zehner gesagt hat. Es liegt im Interesse der Bevölkerung unseres ganzen Landes, daß dort, wo eine größere Zahl von Personen bei gewissen Gelegenheiten sich zusammendrängt, die Bahnhofsanlagen so gestaltet werden, daß sie den Verkehr auch bewältigen können. Daß dabei manches gespart werden könnte, was heute unnötigerweise vergeudet wird, das gebe ich zu, und hierin gebe ich dem Herrn Abg. Dr. Zehner durchaus recht. Ich gebe ihm auch durchaus recht, wenn er sagt, daß man in der Eisenbahnverwaltung unseres Landes nicht sparen kann, weil man es nicht gelernt hat. Ich unterschreibe das durchaus, man sieht das bei verschiedenen Gelegenheiten, wie das auch von dem Herrn Abg. Zehner hervorgehoben worden ist. Hier weise Sparsamkeit zu üben, hier nach Möglichkeit zu sparen, das schiene mir eine dankbare Aufgabe für unsere Eisenbahnverwaltung zu sein.

Man bekommt manchmal, wenn man sich die Dinge ansieht, ein eigentümliches Empfinden und muß sich manchmal fragen, arbeitet denn unsere Eisenbahnverwaltung systematisch darauf hin, daß die Selbständigkeit unserer Eisenbahnen untergraben wird? Manchmal möchte es beinahe so scheinen, und hier wäre es wünschenswert, daß man uns einmal von

Regierungsseite reinen Wein einschenken würde. Ich meine, ein Ende mit Schrecken ist immer besser als ein Schrecken ohne Ende, und wenn man denn doch die Selbständigkeit unserer badischen Bahnen aufgeben will, so wäre es am allerbesten, uns das gleich zu sagen, damit man endlich einmal weiß, woran man in unserem Lande ist. Man hält damit immer hinter dem Berge. Wenn man, wie gesagt, alle die Maßnahmen unserer Eisenbahnverwaltung betrachtet, so bekommt man die Empfindung, als ob die Selbständigkeit unserer Bahnen untergraben werden soll, als ob man in gewissen Kreisen alles vorbereitet, um den Übergang unserer Bahnen an Preußen in baldiger Zeit vorzunehmen. Man weiß zwar, daß innerhalb der Bevölkerung unseres Heimatlandes nirgends der Wunsch nach der Aufgabe der Selbständigkeit unserer Bahnen vorhanden und daß man im badischen Volk mit einer Verpreußung unserer badischen Bahnen nicht einverstanden ist, aber man weiß auf der anderen Seite auch von anderen Gelegenheiten und Anlässen, daß man eben bei unseren Staatsverwaltungen manchmal diejenige Rücksicht auf die Wünsche und Bedürfnisse unseres Volkes nicht nimmt, die eigentlich geboten wären und die unser Volk für sich in Anspruch nehmen kann.

Bei Betrachtung des Eisenbahnbaubudgets ist ganz besonders lebhaft zu beklagen, daß man mit dem Ausbau unseres Eisenbahnnetzes nicht weiter vorwärts geschritten ist. Es scheint mir das eine der bedauerlichsten Erscheinungen in diesem Budget zu sein. Der Ausbau unseres Eisenbahnnetzes ist eine der wichtigsten Vorbedingungen für die wirtschaftliche Weiterentwicklung unseres Landes, und wenn hier auf diesem Gebiete nicht das Notwendige geschieht, so geschieht eben nicht das, was im Interesse unseres Volkes und unseres Landes geschehen müßte, und hier darf man die Leitung unseres Eisenbahnwesens nicht von der Schuld freisprechen, sie tut unseres Erachtens nicht das, wozu sie eigentlich verpflichtet wäre. Dieser Vorwurf muß unbedingt erhoben und aufrecht erhalten werden.

Ebenso ist zu bedauern, daß alle die Wünsche nach Ausbau der bestehenden Bahnen zurückgeschoben werden sollen, trotzdem man weiß, daß weite Gebiete unseres Landes mit Schmerzen darauf warten; ich erinnere nur an die Verhältnisse im südlichen Schwarzwald und an verschiedene andere Gegenden unseres Landes, wo man überall mit Schmerzen darauf wartet, daß sie endlich dem Verkehr erschlossen werden. Man darf doch nicht glauben, daß man damit Zufriedenheit in der Bevölkerung jener Landstriche erregt, wenn man die berechtigten Wünsche und Forderungen jener Gegenden immer und immer wieder hinauschiebt. Ich meine, unter allen Umständen hätte sich die Möglichkeit finden müssen, den Wünschen dieser Gegenden zu entsprechen, und das wäre auch vom Standpunkt der Verwaltung unseres Eisenbahnwesens nur gut gewesen. Der Staat hätte gerade hier als Unternehmer in einer Zeit auftreten müssen, in der allgemein über schlechten Geschäftsgang geklagt wird, hier hätte der Staat und speziell die Eisenbahnverwaltung sehr viel tun können, um das geschäftliche Leben einigermaßen zu bessern und zu fördern. Anstatt dessen hält man auf allen Seiten zurück mit dem Hinweis auf die schlechte Finanzlage, die zum guten Teil aber zurückzuführen ist auf die verkehrte

Politik, die man auch in unserem Eisenbahnwesen betreibt.

Bei der Betrachtung unseres Eisenbahnwesens ist leider auch sehr zu beklagen, daß man immer und immer wieder darauf abhebt, wie das insbesondere von der rechten Seite des Hauses, vom Herrn Abg. Dr. Zehner gesehen ist, daß nur an den großen Plätzen, bei den großen Bahnhofbauten gespart werden soll, und es wird immer und immer wieder darauf hingewiesen, welche große Vorteile die Städte haben. Herr Abg. Dr. Zehner hat insbesondere die Erwartung ausgesprochen, daß bei der Verwertung des frei werdenden Geländes des Karlsruher Bahnhofs auch kein Pfennig nachgelassen werden solle, sondern daß herausgeschlagen werden solle, was irgend herausgeschlagen werden kann. Die Budgetkommission hat sich erfreulicherweise auf einen anderen Standpunkt gestellt, sie hat sich auf den Standpunkt gestellt, daß man bei der Verwertung dieses Geländes nicht lediglich nach fiskalischen Grundrissen verfahren, sondern daß man billige Rücksicht auf die Entwicklung der in Betracht kommenden Städte nehmen solle. Ich meine, dieser Standpunkt der Budgetkommission ist durchaus gerechtfertigt. Die Dinge liegen denn doch nicht so, daß die Städte den ausschließlichen Vorteil von diesen Bahnhofbauten haben, sondern diese Städte haben auf der anderen Seiten auch außerordentlich große Nachteile. Was muß Karlsruhe nur aufwenden für Neuanlagen von Straßen usw.! Ich muß auch auf einen Irrtum des Herrn Berichterstatters zurückkommen, der in seinem Bericht enthalten ist, indem dort die Meinung ausgesprochen ist, daß die Schaffung und Unterhaltung des Straßenbahnverkehrs mit den Vororten ausschließlich Sache der Stadt Karlsruhe sei. Das kann nicht zutreffen. Erstens einmal ist es, wie ich bereits erwähnt habe, durchaus falsch, daß die Verlegung des Bahnhofs in Karlsruhe auf einen Wunsch der Stadt Karlsruhe zurückzuführen sei (Zwischenruf des Abg. Pfefferle), sondern Karlsruhe hat in erster Reihe gewünscht, daß der Bahnhof am alten Platz bleibt und hat erst später der Verlegung zugestimmt, nachdem man Karlsruhe nahe gelegt hatte, daß es anders nicht zu machen sei. Ferner hat Karlsruhe infolge der Bahnhofsverlegung außerordentlich große Kosten für Straßenbahnanlagen usw., und es besteht kein Zweifel darüber, daß die Straßenbahnlinien nach den Vororten der Stadt in absehbarer Zeit keinen Gewinn abwerfen werden, daß sie vielmehr eher Zuschüsse zu diesen Linien zu leisten haben wird. Ich meine, da soll man nicht kommen und sagen, Ihr müßt jetzt ausschließlich diese Kosten tragen. Hier wäre es recht und billig, sich auf den Standpunkt zu stellen, daß nicht die Stadt allein diese Lasten zu tragen hat, und hier wäre es auch recht und billig, zu sagen, bei der Verwertung des Geländes soll auf diese Verhältnisse der Stadt Rücksicht genommen werden, und zwar eine billige Rücksicht, wie sie sie auch in Anspruch nehmen kann. Man muß doch die Sache auch von dem Gesichtspunkt aus betrachten, daß Karlsruhe wie jede andere Stadt ein Absatzgebiet für unsere ländliche Bevölkerung ist, und man sollte nicht immer hervorkehren und sagen, die Städte hätten allein den Vorteil von diesen Anlagen und man könnte es dem Lande gegenüber nicht verantworten, wenn man den Städten Entgegenkommen zeigt. Ich meine, das ganze Land hat doch

den Vorteil von diesen vergrößerten Anlagen, und man kann es sehr wohl vor dem Lande verantworten, wenn man den Städten, die ohnehin Lasten genug zu tragen haben, vielfach mehr als draußen die Gemeinden auf dem Lande, hier einigermaßen Entgegenkommen zeigt.

Nun ist auch darauf abgehoben worden, daß an den notwendigen Mehrausgaben die höheren Materialpreise schuld seien. Das mag da und dort zutreffen. Wenn man aber diesen Mehraufwand genau prüft, so ist doch auch die Frage zu prüfen, ob man bei der Vergabung der verschiedenen Arbeiten in der richtigen Weise vorgegangen ist. In den Kreisen der Karlsruher Geschäftsleute hat es außerordentlich peinlich berührt, daß bei der Vergabung der Arbeiten die Karlsruher Geschäftsleute nicht berücksichtigt worden sind. Man sagt zwar, wenn die Karlsruher Geschäftsleute ebenso billig gewesen wären wie die auswärtigen, so hätten auch sie verschiedene Arbeiten bekommen. Ich weiß nicht, ob es nicht am Ende möglich gewesen wäre mit den Karlsruher Geschäftsleuten doch auch zu einer Verständigung zu kommen. Ich möchte eine nähere Auskunft darüber erbitten, ob bei gleichem Kosten aufwand es nicht möglich gewesen wäre, auch die anfallige Geschäftswelt besser zu berücksichtigen, als es der Fall gewesen ist.

Auf eine erfreuliche Tatsache bei der Prüfung unseres Eisenbahnbudgets will ich kurz eingehen, das ist der Umstand, daß man mit dem Bau von Arbeiterwohnhäusern vorwärtsgeht und dadurch bei der Lösung der Wohnungsfrage mitwirken will. Die Modelle, die mir gesehen haben, zeigen uns, daß man dabei von Gesichtspunkten ausgeht, die man durchaus gut heißen kann, und es ist zu erwarten, daß dadurch eine Besserung der Wohnungsverhältnisse bei den Bediensteten und Arbeitern unserer Bahnverwaltung eintreten wird. Ich möchte nur hoffen und wünschen, daß man in weitgehender Weise auf diesem Gebiete vorgeht und den vorhandenen Bedürfnissen Rechnung zu tragen sucht.

Schließlich sei mir noch gestattet, auf eines hinzuweisen, daß man nämlich künftighin bei der Vergabung von Arbeiten für derartige Staatsbauten die Unternehmer verpflichten soll, bei der Einstellung von Arbeitskräften in erster Linie die einheimischen Arbeiter zu berücksichtigen, so daß man künftighin nicht mehr notwendig hat, alle Augenblicke an die zuständigen staatlichen Behörden sich zu wenden, damit unsere einheimischen Arbeiter wenigstens bei den Staatsbauten, die doch aus den Taschen der badischen Steuerzahler bestritten werden müssen, Verwendung finden. Ich muß anerkennend sagen, daß unsere Vorstellungen in den verschiedenen Verwaltungen nach dieser Richtung hin einen gewissen Erfolg gezeitigt haben, aber ich möchte es für die Zukunft vermeiden wissen, daß man immer und immer wieder bei derartigen Gelegenheiten vorstellig werden muß, und ich möchte meinen, man sollte ohne weiteres darauf hindrängen, daß das beachtet wird, was der badische Arbeiter zu verlangen durchaus berechtigt ist. Man verlangt von ihm, daß er seine Steuern und Abgaben bezahlt, man müte ihm die Erfüllung seiner Militärpflicht zu; dann muß man ihm aber auch das Recht auf Arbeit zugestehen, und ich meine, das ist ein

durchnaus billiges Verlangen, von dem man erwarten kann, daß es in Zukunft billige Berücksichtigung bei unserer Verwaltung findet.

Ich möchte meine Darlegungen mit dem Wunsche schließen, daß künftig wirklich Sparsamkeit in unserer Eisenbahnverwaltung obwaltet, daß mit der Sparsamkeit nicht am falschen Ende begonnen wird, daß nicht dort gespart wird, wo vernünftigerweise nicht gespart werden kann, sondern daß man wirklich weise Sparsamkeit obwalten läßt. Dann wird man, wie das von anderer Seite schon betont worden ist, schließlich auch die Mittel bekommen, um den verschiedenen Wünschen Rechnung zu tragen, wie sie in mancherlei Gegenden unseres Landes nach Anlage neuer Bahnen und Ausbau von bestehenden Bahnen vorhanden sind. Daran möchte ich nochmals den Wunsch anknüpfen, daß man mit dem Ausbau unseres Eisenbahnnetzes systematisch vorgeht, daß man einen Plan ausarbeitet, nach dem man in Zukunft arbeiten wird. Dann wird eine derartige Überstürzung und eine derartige Überhäufung von Arbeiten nicht mehr Platz greifen, und es wird dadurch ganz von selbst eine bessere Verteilung der Lasten eintreten, es wird ganz von selbst das einzelne Budget entlastet werden. Ich glaube, wenn die Eisenbahnverwaltung sich bemüht, diesen Wünschen Rechnung zu tragen, und wenn sie sich bemüht, insbesondere auch den Wünschen des Volkes nach der Richtung hin Rechnung zu tragen, daß man die Selbständigkeit unserer Bahnen aufrecht zu erhalten sucht, anstatt in der entgegengegesetzten Weise zu arbeiten, wie es manches Mal den Anschein hat, so wird man damit seitens der Verwaltung sich den Dank des badischen Volkes erwerben. Wenn man aber das Gegenteil tut und in der Weise weiterwirtschaftet, wie es in den letzten Jahren geschehen ist, braucht man sich nicht zu wundern, wenn man in den Kreisen des Volkes und in den Kreisen der Volksvertreter nur eine scharfe Beurteilung unserer derzeitigen Eisenbahnpolitik übrig hat (Beifall bei den Sozialdemokraten).

Abg. Weichaupt, Rullendorf (Bentr.): Obwohl ich der Meinung war, daß ich heute nicht mehr das Wort ergreifen müsse, möchte ich doch versuchen, ohne eigentlich vorbereitet zu sein, die Eisenbahnämter, die mir vom Oberlande übertragen worden sind, jetzt zum Ausdruck zu bringen.

Im großen und ganzen deckt sich meine Ansicht über die badische Eisenbahnpolitik mit der meines Kollegen Dr. Behner, und ich möchte an einen Punkt, den er erwähnt hat, anknüpfen, das ist der Plan über den Ausbau unseres Eisenbahnnetzes. Gerade in letzter Zeit sind wieder Nachrichten in den Zeitungen aufgetaucht, die früher, schon vor dreißig Jahren einmal besprochen wurden, und zwar sehr rege besprochen wurden; es betrifft dies die kürzeste Verbindungsline zwischen Wien und Paris. In den Gegenden, wo jene Linie durchziehen würde, ist man in letzter Zeit sehr gespannt über die Stellung der Großh. Regierung zu dieser Linienführung, und ich möchte Wert darauf legen, von Seiten der Großh. Regierung nähere Ausführungen in dieser Hinsicht zu erhalten. Schon im Jahre 1872 ist dem badischen Landtage ein Gesetz vor-

gelegt worden, ein Zwischenglied zu erbauen, eine Verbindungslinie zu erstellen zwischen Zimmendingen bzw. Hattingen und Schwabenreute, und auch in der letzten Zeit sind wiederum diese Gerüchte aufgetaucht. Es soll aber nicht der alte Weg über Straßburg eingeschlagen werden, sondern der neue Weg über Freiburg, Breisach, Colmar und von da durch einen Vogesenbruch nach Frankreich. Im Oberlande ist man wie gesagt auf die Stellung der Großh. Regierung zu dieser Frage sehr gespannt.

In den Kreisen der beteiligten Gemeinden hat es große Freude erweckt, als von Seiten der Großh. Regierung dem letzten Landtage Gesetzentwürfe vorgelegt wurden über die Erbauung von Bahnen im Saarkreise, dessen Wünsche ja schon ziemlich alt sind. Aber leider bin ich jetzt wieder in der unangenehmen Lage, konstatieren zu müssen, daß die Großh. Regierung ihre Pflicht nicht erfüllt hat und keine Mittel in das Budget eingestellt hat, um die hauptsächlichsten Wünsche im Saarkreise zu erfüllen, Wünsche, deren Erfüllung im Interesse der Erschließung des platten Landes notwendig wäre. Wenn man in den einzelnen Bezirken des Saarkreises beobachtet, wie die gewerblichen Betriebe, selbst diejenigen, die mit Wasserkraft eingerichtet sind, in den letzten Jahren zurückgegangen sind und ihren Betrieb eingestellt haben, wie sie teilweise auch verkauft worden sind, und zwar oft nicht freiwillig verkauft worden sind, sondern einzig und allein deshalb, weil schlechte Verkehrsverhältnisse dazu zwangen — das trifft nicht nur auf gewerbliche Anlagen sondern auch auf größere landwirtschaftliche Betriebe zu —, so muß man sagen: Es ist zu bedauern, daß von der Großh. Regierung nicht mehr für die Hebung der Verkehrsverhältnisse getan wird. Sowohl der gewerbliche Betrieb wie der Handel und die Landwirtschaft rentieren einfach heute nicht mehr, wenn man zu weit von der Verkehrsstraße entfernt liegt. Wenn man jahraus, jahrein Tag für Tag das Fuhrwerk auf der Straße haben muß, um den Verkehr zu bewerkstelligen, so wird der Betrieb einfach unrentabel, und derjenige, der den Betrieb dennoch aufrecht erhält, geht trotz des größten Fleißes und trotz der größten Sparsamkeit nach und nach seinem Ruin entgegen.

Ich kann der Großh. Regierung versichern, daß es eine starke Zumutung an einen Abgeordneten, wenn er einen rein ländlichen Bezirk zu vertreten hat, ist, für alle die großen Anforderungen, für die großen Summen zu stimmen, die diesmal wieder z. B. für die großen Bahnhofsbauten einen Betrag von 45 Millionen ausmachen. Es ist eine starke Zumutung, zu verlangen, für alle diese Anforderungen zu stimmen, wenn draußen für seinen Bezirk auf dem platten Lande absolut rein gar nichts getan wird. In den meisten dieser ländlichen Wahlkreise bestehen Bahnwünsche, die schon beinahe ein Alter von 50 Jahren erreicht haben. Da ist namentlich ein Wunsch, dessen baldige Erfüllung man in der letzten Session, als ein Gesetz hierüber vorgelegt wurde, hoffte, die Erschließung des Saalmer- und Dwingertals durch Erbauung der Bahn von Frickingen über Dwingen nach Stodach. Dann war es wiederum der Wunsch der Bodenseecorte Meersburg, Sagnau und Zinnenstaad, endlich einmal auf badischer Seite die Vollendung der Boden-

Seeegürtelbahn zu sehen. Gerade Meersburg hat die meiste Ursache, sich über die Nichterfüllung dieser Beschlüsse zu beschweren, denn Meersburg ist durch die jetzige Linienführung vollständig vom Hinterlande abgeschnitten worden, und Meersburg braucht kein Hinterland, wenn es einigermaßen prosperieren will. Die Erstellungskosten dieser kurzen Strecke, die vorgesehen war, sind so minimal, daß man glaubt, sie bei den großen Summen, die für die Erbauung von Bahnhöfen und für Verbesserung unseres Bahnnetzes ausgeworfen sind, gut noch erübrigen zu können, zumal die Betriebskosten nicht viel größer werden, als sie heute sind. Dagegen sind die Vorteile für Meersburg und die ganze Umgebung recht erhebliche. Hauptsächlich ist es der Güterverkehr, der nicht nur für die Bewohner von Meersburg, sondern auch für den Staat selbst von sehr großem Vorteil ist, weil ja der Staat selbst in Meersburg große Anstalten hat. Was die Verweisung in der Erläuterung des Budgets auf Einrichtung eines Automobilverkehrs anbelangt, so glaube ich, daß sie jedenfalls für diese Strecke dem See entlang nicht das Richtige trifft. Eine solche Automobilverbindung ließe sich vielleicht durch das Dwingertal eher ermöglichen, aber, soviel mir bekannt ist, besteht auch dort kein Wunsch nach einstweiliger Einführung eines Automobilverkehrs, sondern man wartet auch dort sehnlichst darauf, endlich einmal die langerstrebte Eisenbahn zu bekommen (Abg. Büchner: Sehr richtig!).

Einer der dringendsten Wünsche ist der, eine Verbindung zwischen den Amtsbezirken Pfullendorf und Überlingen herzustellen. Hierzu ist ja im Landtag 1905/06 von den Bewohnern des Deggenhauser Tales eine Petition an das Hohe Haus gerichtet worden, die wohlwollend aufgenommen und auch von der Regierung wohlwollend behandelt worden ist. Die Antwort der Regierung, die dem letzten Landtag zugegangen ist, ist von der Kommission für Eisenbahnen und Straßen wieder zurückgewiesen worden, aber bis heute hat die Regierung keine Antwort darauf gegeben. Trotz alledem sind die Bewohner des Deggenhauser Tales der Ansicht, daß keine Bahn notwendiger und daß kein Wunsch berechtigter ist als jener, und sie geben ihre Hoffnung durchaus nicht auf, sondern sind immer noch der festen Zuversicht, die Erfüllung ihres gerechten Wunsches werde nicht in zu weiter Ferne liegen.

Wenn man ins Oberland reist, bekommt man den Eindruck, als ob mit Erstellung des Radolfzeller Bahnhofes ein eisernes Tor erstellt worden sei, über das hinaus für die übrigen Bewohner des Seekreises, weder für die Kreisstadt Konstanz, noch für die Amtsstädte im Seekreis noch für das platte Land, etwas getan werden soll; denn seit Jahren ist über Radolfzell hinaus auch noch kein Pfennig verwendet worden, und wenn man der Großen Regierung einmal das Urteil überbringen darf, das man immerwährend von Reisenden hört, wenn man jene Station passiert, so ist es kein ganz besonders günstiges. Es ist auf jenem Bahnhof sehr beschwerlich, von einem Zug zum anderen umzusteigen, hauptsächlich für die Reisenden, die Gepäck bei sich haben, aber besonders beschwerlich für gebrechliche und hauptsächlich für alte Leute.

Ich bin auch der Ansicht, daß die Lage des Radolfzeller Bahnhofes nicht die richtige ist. Man hört verschiedene Stimmen: Die einen geben die Schuld der Großen Regierung, daß der Bahnhof nicht an den richtigen Platz gekommen ist, die andern geben die Schuld einigen Bewohnern von Radolfzell. Es wäre ein großer Fehler, wenn die Großen Regierung hier den letzteren nachgeben hätte. Denn die einzig richtige Lage für den Radolfzeller Bahnhof wäre unbedingt nach meiner und, wie ich schon oft erfahren, nach vieler Ansicht die nördlich von Radolfzell gewesen. Der große Bogen um die Stadt dem See entlang wäre auf diese Weise erspart geblieben, dann wäre es ferner möglich gewesen, von einem Bahnhofssteig zum andern Unterführungen zu machen, auch die vielen Überführungen, die jetzt nötig, zum Teil schon gemacht sind und zum Teil noch gemacht werden sollen, hätten erspart werden können. Ferner hätten die Bau- und Betriebsstörungen an der gleichen Stelle vermieden werden können. Ich bin also der Ansicht, der Bahnhof würde für den Verkehr weit praktischer und besser liegen und auch die Erstellung des Bahnhofes wäre jedenfalls eine bedeutend billigere geworden.

Was ich aber als die Hauptsache ansehe, das ist die Verunzierung der ganzen Umgegend der Stelle, wo heute der Bahnhof steht. Auf diesem Platz wäre rasch ein schönes Villenviertel entstanden, Radolfzell wäre einer der schönsten Plätze am Bodensee geworden; heute aber ist die Stadt durch eine eiserne Wand, den Bahnhof, vollständig von den Gestaden des Bodensees abgeperrt.

Wenn schon der Bahnhof Radolfzell den Reisenden im Oberland auffällt, so muß das umso mehr der Fall sein bei den Leuten, die die Bahnhofsverhältnisse in meiner Heimatstadt Pfullendorf sehen. Man ärgert sich bei uns bald nicht mehr über die trostlosen Verhältnisse auf unserem Bahnhof, sondern man macht sich bald in allen Kreisen, sowohl in den Kreisen der anfälligen Bevölkerung als auch in den Kreisen der Reisenden, darüber lustig und lacht heute darüber. Auf dem letzten Landtag habe ich schon nähere Ausführungen hierüber gemacht, denen damals von allen Fraktionen beigestimmt worden ist; auch die Großen Regierung hat zugegeben, daß auf unserem Bahnhof die denkbar schlechtesten Verhältnisse sind, aber trotzdem ist bis heute nichts geschehen und auch im diesmaligen Budget ist kein Pfennig für die Verbesserung jener Verhältnisse angefordert.

Ich möchte nicht wiederholen, welche Mißstände bezüglich der Gleisanlagen, der Verladeanlagen, der Verladeanlagen bestehen. Ich möchte aber auf eines hinweisen, auf was schon in einer früheren Sitzung hingewiesen worden ist, das sind die Verhältnisse in unserem Stationsgebäude. Damals, als hier die Petition aus Triberg um Erstellung eines neuen Aufnahmgebäudes verhandelt worden ist, hat der Herr Kollege Hummel darauf hingewiesen, daß nur noch ein schlechterer Bahnhof in Baden vorhanden sei, und das sei derjenige von Pfullendorf. Er hat damals ferner darauf hingewiesen, daß manche Reisende, die bereit wären, in Triberg auszustiegen, wieder in den Wagen zurückkehren, wenn sie die dortigen Bahnhofsverhältnisse sehen. Wenn das in Triberg schon der Fall sein sollte, dann ist es jedenfalls noch weit mehr bei Pfullendorf der Fall;

das werden, glaube ich, alle diejenigen, die nur einigermaßen die Verhältnisse kennen und die jenes Aufnahmsgebäude schon gesehen haben, bestätigen.

Die schlechten Verhältnisse sind natürlich umso auffällender, weil Pfullendorf selbst eine Grenzstation ist und weil auf der angrenzenden württembergischen Strecke an allen Stationen durchweg schöne Aufnahmsgebäude erstellt sind, nur auf einmal, sobald man auf badisches Gebiet kommt, findet man derartige traurige Zustände. Auf der einen Seite werden von der Regierung — nicht der Eisenbahnverwaltung, aber von anderen Ministerien — immerwährend den Gemeinden die größten Auflagen gemacht, da werden an die Gemeinden die größten Anforderungen hauptsächlich in bezug auf bauliche Einrichtungen gestellt. Wenn man aber dann die traurigen Verhältnisse in einem solchen Staatsgebäude sieht, so steht man unwillkürlich vor der Frage, wie es kommt, daß hier mit zweierlei Maß gemessen wird. Ich habe schon auf dem letzten Landtag dargetan, daß wir auf unserm Bahnhof tatsächlich Verhältnisse haben, gegen welche, wenn er einem Privatmann gehören würde, schon längst baupolizeilich eingeschritten worden wäre.

In Pfullendorf haben wir schon seit Jahren alles getan, um den Verkehr und die Verkehrsverhältnisse zu verbessern und zu heben; von seiten der Großh. Regierung aber ist in dieser Beziehung eher gebremst als unterstützt worden. Wir haben eine Kanalisation angelegt, die uns 300 000 M. gekostet hat; alle Privathäuser sind an diese Kanalisation angeschlossen, nur die staatlichen Gebäude auf dem Bahnhof sind nicht angeschlossen, die sind nicht kanalisiert. Infolgedessen kommt es bei nasser Witterung recht oft vor, daß hauptsächlich im Aufnahmsgebäude das Wasser im Keller steht; das verbreitet im ganzen Gebäude einen sehr üblen Geruch und, was das Schlimmste ist, weil das Aufnahmsgebäude eine Holzbaracke ist, faulen die Balken. So kam es erst in der neuesten Zeit vor, daß neues Gebälk eingezogen werden mußte, weil man befürchtete, daß in der nächsten Zeit ein großer Teil der Fußböden in den Keller hinunterbrechen würde. Aber die Eisenbahnverwaltung denkt nicht daran, Röhren in die Kanalisation legen zu lassen, sondern sie ist einfach vergegangen und hat den Keller so hoch, als das Wasser stand, mit Kies und Schlacken aufgefüllt; damit soll diesem Übelstand abgeholfen sein! Ich weiß nicht, ob es bei einem Privatmann zulässig wäre, wenn er derartig wirtschaften würde.

Ferner hat die Stadtgemeinde ein elektrisches Werk errichtet, aber in den staatlichen Gebäuden (ich habe ja das schon bei einer früheren Budgetberatung ausgeführt) brennt überall noch Petroleum. Die Stadt hat die Wasserleitung ganz bedeutend verbessert; anstatt daß man ihr nun von seiten der Großh. Eisenbahnverwaltung durch Wasserabnahme entgegengekommen wäre, hat man sich daran gemacht, zu versuchen, der Stadt eine Quellwasserfassung abzugraben, und ein mehrjähriger Prozeß ist nur durch freundliches Entgegenkommen von seiten der Generaldirektion aus der Welt geschaffen worden. Ferner hat die Gemeinde eine Schlachthausanlage erstellt, die als Musteranlage immerwährend von vielen Gemeindeverwaltungen im badischen Lande bejuchelt wird. Sie hat ferner zwischen dem Bahnhof und

der Stadt eine Anlage gemacht, die viel Geld gekostet hat, und einen kleinen See darin angelegt, um die Gegend zu verschönern und den Verkehr zu heben. Aber die Bahnverwaltung läßt natürlich alles Entgegenkommen vermissen. Die Stadtgemeinde Pfullendorf will nicht petitionieren. Auch ich fühle mich nicht genötigt, hier der Großh. Regierung die Bitte zu unterbreiten, die Verhältnisse auf unserm Bahnhof in der nächsten Zeit zu verbessern. Wir hoffen aber, daß durch die Beratungen des Eisenbahnbudgets die Großh. Regierung endlich einmal zur Einsicht und Überzeugung kommt, daß es ihre Pflicht ist, auch für kleine Stationen zu sorgen, die Verhältnisse auf kleinen Stationen zu heben und nicht alle Mittel, die von den badischen Steuerzahlern aufgebracht werden, in die Millionengräber der Bahnhöfe Basel, Offenburg, Karlsruhe und Heidelberg zu versenken (Beifall im Zentrum).

Abg. Schmid-Singen (natl.): Wenn ich das Wort ergreife, nicht als Fraktionsredner, sondern zum Vortrag lokaler Wünsche, so möchte ich dies, um die Großh. Generaldirektion auf den Bahnhof Singen hinzuweisen. Ich habe schon anlässlich der Beratung des Eisenbahnbetriebs verschiedene Wünsche vorgetragen; es ist mir dort aber eine Antwort nicht zuteil geworden. Auch ich habe von der mangelhaften Fahrkartenschalteneinrichtung gesprochen, genau so wie der Herr Abg. Beneden. Der Herr Abg. Beneden ist dann von der Generaldirektion mit einem Schreiben bedacht worden, man hat ihm die Gründe mitgeteilt, weshalb da eine bessere Einrichtung nicht vorhanden sein könne und vorhanden sein brauche. Wir als dem Vertreter der Stadt Singen und des Bezirks hat man aber keine Mitteilung gemacht! Wenn ich auf die Verhältnisse des Bahnhofs zu sprechen komme, so gibt mir der Unglücksfall, der in den letzten Tagen vorgekommen ist, erneute Veranlassung, auf die Mißstände, die in diesem Bahnhof vorhanden sind, hinzuweisen. Am 9. Juni ist wiederum ein Menschenleben, ein Mann im besten Alter, auf dem Bahnhof in Singen tödlich verunglückt. Es kommt das auf diesem Bahnhof außerordentlich häufig vor. Genau vor zwei Jahren, am 9. Juni 1908, ist der Güterzug 7739 entgleist, wobei Führer und Seizer ums Leben kamen. Eine ganze Reihe anderer Unfälle, zum Teil ebenfalls mit Verlust an Menschenleben, die auch der Großh. Generaldirektion sehr wohl bekannt sind, haben sich auf dem Bahnhof abgespielt, und dieselbe hat ja auch schon wiederholt anlässlich der Antwort auf Petitionen, hauptsächlich die erste Petition wegen Erbauung einer Bahn von Tengen nach Singen, darauf hingewiesen, wie unzulänglich die Raumverhältnisse auf dem Bahnhofs in Singen seien. Man hat die Petenten damit getröstet, daß man eben warten müsse, bis der Umbau des Bahnhofs vonstatten gegangen sei. Nun ist man ja glücklicherweise in der Eisenbahnverwaltung zu einer anderen Ansicht gekommen. Man hat, und das möchte ich hier dankend anerkennen, sich dazu entschlossen, eine Vorlage für diese Bahn zu machen. Aber davon, wann der Bahnhof umgebaut werden soll, hört man nicht viel. Ich bin ja nicht so unbescheiden, zu verlangen, daß die Sache von heute auf morgen in die Wege geleitet werden soll. Aber ich möchte doch darauf hinweisen, daß, je länger von der Großh. Generaldirektion gezögert wird, desto schwieriger

die Verhältnisse werden und werden müssen. Gerade auf dem Gelände, das später für den Bahnhof in Betracht kommen muß, wird gebaut. Es wird aber auch da, wo nicht gebaut wird, teilweise spekuliert, und es sind die Preise für dieses Gelände schon ganz bedeutend in die Höhe gegangen. Hätte die Groß-Generaldirektion vor wenigen Jahren sich dazu entschließen können, sich das nötige Gelände zu sichern, hätte sie sich dazu entschließen können, endlich einmal festzulegen, wohin der Bahnhof, der Rangierbahnhof hauptsächlich, verlegt werden soll, dann würde sie wahrscheinlich noch ein ganz gutes Geschäft gemacht haben, selbst dann, wenn sie das Gelände, das sie vielleicht erworben hätte, nicht alles gebraucht hätte. Aber so, wie es auch in anderen Städten geht und gegangen ist, wie es auch in Karlsruhe gegangen ist, nachdem man wußte, wohin der Bahnhof kam, wie auch dort die Spekulation sich dieses Geländes bemächtigt und die Geländepreise ungeheuer in die Höhe getrieben hat, so wird es auch dereinst beim Bahnhof in Singen der Fall sein, soweit dieser Fall nicht schon eingetroffen ist. Es wird Gelände gekauft und verkauft, es wird da und dort eine Kleinigkeit oder etwas Größeres gebaut, es wird eine Gartenanlage oder irgend sonst etwas gemacht. Man kann annehmen, die Leute rechnen damit, daß, wenn einmal Gelände vom Staat gekauft wird, sie ihm dann die Rechnung schon präsentieren wollen und daß sie für die Aufwendungen, die sie für Gartenanlagen und für andere Einrichtungen gehabt haben, ihre volle Entschädigung beanspruchen werden.

Nach § 12 Absatz 2 der seit dem 1. Mai 1905 gültigen und im Reichsgesetzblatt veröffentlichten Eisenbahnbau- und Betriebsordnung muß der Abstand der Gleise in den Bahnhöfen 4,5 Meter betragen. Ich glaube aber, man könnte lang suchen, bis man in dem Bahnhof Singen einen solchen Abstand zwischen den Gleisen findet. Nun haben ja die einzelnen Verwaltungen das Recht, Ausnahmen zu machen; aber diese Bestimmungen sind doch wohl dazu erlassen worden, daß sie nach und nach auch durchgeführt werden. Und wenn man nun in einem Bahnhof, in dem ein solch bedeutender Verkehr stattfindet, Personen- und Güterzüge auf solchen Gleisen einlaufen lassen muß wie z. B. hier auf dem westlichen Bahnhof auf dem dritten Gleise, dann ist die Gefahr, daß große Unglücke stattfinden können, außerordentlich nahegerückt. Dieses dritte Gleis, mit dem gar kein Peron verbunden ist, sondern das ein gewöhnliches Gleis ist, ist so wenig von dem zweiten Gleis, auf dem gleichzeitig Züge ein- und ausfahren oder Züge zur Abfertigung bereit stehen, entfernt, daß man sich nur wundern muß, daß nicht schon größere Unglücksfälle vorgekommen sind. Anlässlich der Beratung des Eisenbahnbetriebs ist unserm Eisenbahnpersonal hohe Anerkennung gezollt worden; wenn diese Anerkennung irgendwo angebracht ist, so ist sie für das Personal auf dem Bahnhof in Singen angebracht. Wer sieht, wie z. B. im Herbst der Bahnhof voller Wagen ist, wer sieht, unter welchen Umständen die Leute manövrieren müssen, und wer ferner sieht, wie ungeheuer lange Züge aus diesem großen Wagengewirr herausgeschleppt werden, der muß sagen, daß an dieses Personal Anforderungen gestellt werden, die eigentlich das Menschenmögliche übersteigen. Man sagt so gern, wenn es sich um städtische Bahnhöfe handelt, daß die Aufnahmegebäulichkeiten der Würde der

Stadt entsprechen müssen, man möchte da eben vielfach Repräsentationsbahnhöfe, man möchte stattliche Gebäude, die der Stadt ein Ansehen geben. Man möchte auf diese Art für die Stadt möglichst etwas heraus schlagen, etwas Schönes für die Stadt erhalten auf Staatskosten. In meinem Falle liegt die Sache anders. Ich spreche hauptsächlich deshalb für diesen Bahnhof, weil ich in erster Linie wünsche, daß die Gleisanlagen erweitert werden, weil ich ferner wünsche, daß auch der Übergang über den Güterbahnhof entweder unter- oder überführt werde. Ich weiß nicht, ob das oft vorkommt, daß ein schienengleicher Übergang durch einen Güterbahnhof führt, wo fortwährend Abteilungen manövrieren und wo ein so enorm großer Verkehr ist wie gerade in Singen. An dieser Stelle müssen eine Menge Arbeiter täglich in der Zeit des Beginnes der Fabrikten oft 10—15 Minuten warten, bis sie den Übergang passieren können. Man wird wohl sagen, die Leute brauchen nur 4—500 Meter abwärts zu gehen, dann haben sie einen Eisenbahnsteig. Gewiß, aber das bedeutet eine Verzögerung von mindestens 10—12 Minuten. Und wenn man in Betracht zieht, daß die Leute vielfach recht weit her kommen, daß sie infolge davon, daß sie draußen auf dem Lande wohnen, die Zeit früh morgens sehr ausnützen müssen, um rechtzeitig an den Platz zu kommen, dann kann man es begreifen, daß sie damit unzufrieden sind, daß sie an der Barriere mitunter ¼ Stunde warten müssen. Und sie müssen warten, wenn die Rangierabteilungen ihre Arbeit verrichten sollen, wie das eine regelrechte Abwicklung des Verkehrs erfordert.

Ich möchte also die Groß-Regierung eruchen, recht bald an den Umbau des Bahnhofes zu gehen oder doch wenigstens für die Unterführung dieses Übergangs zu sorgen. Eine solche Unterführung ist ja gerade in Singen sehr leicht auszuführen, weil die Schwierigkeiten, wie wir sie z. B. in Radolfzell bei einer Unterführung gehabt haben, nicht zutreffen werden. Wir haben einen Kiesboden, der es ermöglicht, beliebig in die Erde hineinzugehen, ohne daß man mit dem Wasser zu kämpfen hat, der also eine solche Ausführung nicht sehr teuer macht und ihr bedeutende Schwierigkeiten nicht in den Weg legt. Wenn man an Sonntagen oder in Zeiten großen Verkehrs den Bahnhof Singen betritt, so hat man immer das Gefühl, und man hat es noch viel mehr nach einem Tage, an dem wieder ein Unfall stattgefunden hat, daß da eines Tages ein sehr großes Unglück geschehen könnte. Ich darf darauf hinweisen, daß der Bahnhof in Singen seit etwa 30 Jahren den gleichen Umfang hat, daß sich aber der Verkehr derartig gesteigert hat, daß Singen, glaube ich, jetzt an 12. Stelle steht. Da kann man das Gefühl nicht los werden, daß eines Tages ein schweres Unglück über diesen Bahnhof hereinbrechen könnte. Dann würde die Groß-Regierung für Materialschaden, für Entschädigung verunglückter Personen usw. Kosten aufwenden müssen, die der Eisenbahnverwaltung einen Teil der Mittel geben würden, einen Umbau des Bahnhofes zu bewerkstelligen. Es ist auch nicht anzunehmen, daß der Verkehr an dieser Stelle zurückgehen wird. Selbst in einer Zeit, wo im allgemeinen der Verkehr stagnierte oder geringer wurde, hat der Verkehr im Bahnhof in Singen sich fortwährend vermehrt. Wenn ich die verschiedenen Petitionen durchgehe, von denen ich schon eingangs gesprochen habe, so haben diese, auch die Petition der

Hörbahn, der Regierung Veranlassung gegeben, darauf hinzuweisen, daß durch den Bau einer Bahn nach der Göttinger eine Entlastung des Bahnhofs in Singen nicht eintreten würde und daß man nach wie vor damit rechnen müsse, daß der Bahnhof umgebaut werde. Ich möchte daher sehr dringend bitten, daß in wirklich absehbarer, in recht absehbarer Zeit diesen Wünschen Rechnung getragen wird, und daß der Umbau des Bahnhofs schon mit Rücksicht auf die Beamten und das Personal, aber auch mit Rücksicht auf das reisende Publikum in Aussicht genommen wird (Beifall bei den Nationalliberalen).

Hierauf wird abgebrochen.

Schluß der Sitzung nach halb 1 Uhr.

\* Karlsruhe, 17. Juni. 98. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Freitag den 17. Juni 1910, vormittags 9 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann:

1. Fortsetzung der Beratung über das Spezialbudget des Eisenbahnbaues für 1910 und 1911 samt den in dem Bericht mitbehandelten Petitionen sowie Ziffer 1 des Antrags der Abgg. Kopf u. Gen., die Beobachtung größter Sparsamkeit bei den großen Bahnhofumbauten und die Erschließung des Landes durch neue Bahnen betr. (Drucksache Nr. 42 a) — Drucksache Nr. 16 —, Berichterstatter: Abg. Pfefferle:

und damit in Verbindung:

2. Fortsetzung der Beratung über den Antrag der Abgg. Neuhaus u. Gen., die unbefriedigende Art der Erledigung der der Großh. Regierung von der Zweiten Kammer auf dem vorigen Landtag empfehlend überwiesenen Petitionen, insbesondere von solchen um Erbauung neuer Eisenbahnlinien betr. (Drucksache Nr. 47 a), Berichterstatter: Abg. Neuwirth.

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

