

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1910

164 (18.6.1910) Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen
Ständeversammlung Nr. 116. Zweite Kammer. 98. öffentliche Sitzung

Amtliche Berichte

über die

Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung.

N. 116.

Karlsruhe, den 18. Juni

1910.

Zweite Kammer.

98. öffentliche Sitzung

am Freitag den 17. Juni 1910.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann:

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

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. 47a), Berichterstatter: Abg. Neuwirth.

Am Regierungstisch: Minister des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Wirkl. Geheimrat Frhr. von Marshall, Generaldirektor der Staatseisenbahnen Geheimrat Roth, Ministerialdirektor Geheimrat Schulz, die Geh. Oberbauräte Basmer und Engler, Ministerialrat Wolpert.

Präsident Mohrhurst eröffnet gegen 1/10 Uhr die Sitzung.

Es wird sofort in die Tagesordnung, Fortsetzung der allgemeinen Beratung, eingetreten.

Es erhalten das Wort

Abg. Rebmann (natl.): Bevor ich mich den allgemeinen Fragen des Baubudgets zuwende, möchte ich zwei Angelegenheiten zur Sprache bringen, die mehr besonderer Art sind.

Unter dem 15. April d. J. ist von der Großh. Bauinspektion II hier ein Ausschreiben erlassen worden wegen Vergabung von Arbeiten. Durch die Art und Weise der Zusammenstellung der einzelnen Lose ist bei einer Reihe von hiesigen Gewerbetreibenden insofern Unzufriedenheit entstanden, als ein ganzer Komplex von Arbeiten in ein Los zusammengefaßt worden ist, so daß diese Lose nur von Großunternehmern bearbeitet werden können. So ist zum Beispiel für die großen Stirnfenster und die Oberlichtanlagen die Eisenkonstruktion, das Sproßwerk und die Verglasung, also Eisenarbeit, Blechernerarbeit und Glaserarbeit in einem Los zusammengefaßt. Ebenso ist bei der Oberlichtanlage im Dach die Eisenkonstruktion, das Sproßwerk und die Verglasung in einem Los. Dadurch ist es z. B. einem Glaser oder einem Blechner unmöglich, ein Angebot zu machen, wenn er nicht gleichzeitig auch die Blechner- bzw. Glaser- und Eisenarbeit übernimmt, und dazu müßte er sich bemühen, einen Unterakkordanten zu finden. Das ist aber sehr mißlich, und die Befürchtung liegt nahe und ist von den hiesigen Gewerbetreibenden geäußert worden, daß die Arbeit in ihrer Gesamtheit an eine große Firma gegeben werden müsse. Sie meinen sogar, daß es in Baden keine Firma gibt, die die Arbeit übernehmen könne. Sie beklagen sich auch, daß die Kosten für die Zeichnungen, die sie für die Submission brauchen, zu hoch seien. Sie finden ferner, daß der Raum im Baubureau, in welchem die Submissionsbedingungen aufliegen und in welchem fünf technische Beamten arbeiten, ganz ungenügend sei, um in

Ruhe die nötigen Unterlagen, die sie für die Submission kennen lernen müssen, einsehen zu können. Ich möchte, da mir ein berechtigter Kern in der Sache zu liegen scheint, insbesondere im Hinblick darauf, daß bei mehreren Gelegenheiten auch hier im Hause empfohlen worden ist, auch mittleren und kleineren Gewerbetreibenden Gelegenheit zu geben, sich an solchen Arbeiten zu beteiligen, die Großh. Regierung auf diese Gelegenheit aufmerksam machen.

Dann ist mir eine weitere Angelegenheit übergeben worden, die die Ausbildung unserer jungen Techniker betrifft. Diese haben im Januar 1909 eine Eingabe an das Großh. Staatsministerium gerichtet, in der sie um drei Dinge bitten: um eine Änderung der Verordnung über die Führung des Titels Regierungsbaumeister, zweitens um die Zulassung aller sich meldenden Diplomingenieure zur Staatsprüfung und drittens um Änderung der Bestimmung über die Ausbildung der Bau- und Maschineningenieure für den höheren Eisenbahndienst. Ein Teil dieser Wünsche ist erfüllt. So scheint durch die Äußerung des Herrn Ministers des Innern in der Sitzung vom 6. April d. J. die Erfüllung des ersten Wunsches gesichert zu sein; ebenso ist auch eine Neuregelung hinsichtlich des dritten Punktes eingetreten. Dagegen ist der zweite Punkt nicht nach ihren Wünschen erledigt worden, und dazu ist auch aus allgemeinen Gründen noch einiges zu sagen. Die Sache liegt so, daß eine größere Anzahl von jungen Leuten die Diplomingenieurprüfung macht, als später im Staatsdienst verwendet werden können. Nun besteht für Baden die Bestimmung, daß die Auswahl der Bewerber unter Berücksichtigung des Bedarfs der badischen Staatsverwaltung geschieht, daß der Staat nur sovielen junge Leute zur weiteren Verwendung annimmt, als er später braucht. Denjenigen, die nicht angenommen werden, ist also die Möglichkeit genommen, sich im praktischen Dienst auszubilden. Es ist klar, daß es kaum ein Arbeitsgebiet gibt, das gerade so wie beim Techniker dringend eine praktische Ausbildung verlangt. In Preußen sind diese Dinge günstiger für die jungen Ingenieure geordnet. Dort ist die Beschränkung auf diejenige Zahl, die später im Staatsdienst Verwendung finden soll, nicht gegeben. Es besteht also dort für eine große Anzahl von jungen Leuten die Möglichkeit, sich praktisch auszubilden. Und nun bitten die in Frage kommenden Diplomingenieure die Großh. Regierung, daß die badischen Bestimmungen mehr den preussischen angenähert werden. Es ist ja anerkannt worden, auch bei der damaligen Verhandlung, daß unsere badischen jungen Leute schlechter gestellt sind als in Preußen, wir müssen deshalb dringend wünschen, daß diese Ungleichheit beseitigt wird. Unsere eigenen Landesfinder liegen uns ja ganz besonders am Herzen. Man kann selbstverständlich der Verwaltung nicht vorschreiben, daß sie nun jede beliebige denkbare Zahl von jungen Diplomingenieuren einstellt, sondern diese wird immer noch eine gewisse Beschränkung finden müssen in der Möglichkeit der Ausbildung in der Beschäftigung, die die auszubildenden Beamten sonst haben usw. Aber wenn auch nicht die volle Zahl eingestellt werden kann, so wird man doch wohl empfehlen können, daß eine recht milde Praxis gehandhabt und möglichst vielen jungen Leuten die Möglichkeit einer technischen Ausbildung gegeben werden möge.

Ich möchte mich dann gleich noch äußern zu dem Antrag des Herrn Abg. Pfeiffle, soweit er die Beleuchtung der Unter- und Überführungen und Straßenübergänge betrifft. Wenn hier ausnahmslos für alle Übergänge gefordert wird, daß der Staat die Kosten der Beleuchtung und der Reinigung übernimmt, scheint das auch mir schon deswegen viel zu weit zu gehen, weil ganz ohne jede Rücksicht darauf, ob Staatsstraßen, Kreisstraßen, Gemeinde- oder Privatwege in Frage kommen, für die jeweils besondere rechtliche Verhältnisse vorliegen, die Übernahme der Kosten der Beleuchtung und der Reinigung auf die Staatskasse gefordert wird. Ich kann mich also nicht entschließen, für diesen Antrag zu stimmen.

Wenn ich mich nun zu dem Baubudget selbst wende, so hat die Budgetkommission ja an den Vorschlägen, welche die Regierung vorgelegt hat, keine Änderung vorgenommen, sondern dem Hohen Hause empfohlen, den Anträgen der Großh. Regierung zuzustimmen. Es ist uns das nicht leicht geworden, und wir sind sehr schweren Herzens an diese Arbeit herangegangen, denn es liegt überaus viel Zündstoff in dieser Materie begraben, und er ist auch an den Tag gekommen. Aber die Wassen sind in dieser Beziehung ungleich verteilt, und ich möchte hier mit einem Bild aus dem Eisenbahnbau selbst die Situation zu kennzeichnen versuchen. Am Eingang jeder Station steht ein Semaphor, der zwei Signale gibt, das Signal „Halt“ und das Signal „Freie Fahrt“. Nun meine ich, wenn der Arm des Semaphors hier im Baubudget auf „Halt“ steht, so sind wir ziemlich sicher, daß wir als Begründung das Wort „die gespannte Finanzlage“ zu hören bekommen, wenn aber der Arm des Semaphors schief steht, auf „Freie Fahrt“, so sind wir gewöhnt, daß wir von „Betriebsicherheit“ hören, wenn wir nicht mitmachen wollen. Es sind das zwei Dinge, mit denen man natürlich einen großen, scharfen Zwang ausüben kann, wenn sie auch durch den häufigen Gebrauch etwas abgestumpft sind und an ihrer Kraft etwas verloren haben. Wir haben bei den ganz großen Unternehmungen das Wort „Betriebsicherheit“ gehört, aber auch bei kleineren und allerkleinsten Dingen, so daß wir doch glauben, daß man mit dieser allerersten und allerstärksten Waffe, die auf das Haus eine hohe und schwere Verantwortung legt, so vorsichtig als nur möglich umgehen sollte. Und das zweite, die gespannte Finanzlage, das ist natürlich auch zunächst etwas, das uns nicht neu ist, sondern etwas, was wir nicht bloß im Verlaufe der Beratung über das Eisenbahnbudget sondern durch alle unsere Budgetberatungen immer und immer wieder gehört haben, und worüber nicht jetzt erst zum ersten Male geredet wird. Auch da habe ich die Empfindung, daß man diese Waffe etwas sparsamer hätte gebrauchen können.

Zunächst ist ein schwerer Mangel getadelt worden, der sich angeblich in einem gewissen Antagonismus zwischen der Betriebsverwaltung und der Bauverwaltung äußere und der sich gezeigt haben soll in Differenzen zwischen den Technikern u. den Betriebsbeamten im Großen und im Kleinen. Die Beispiele, die dafür angegeben worden sind, sind mir zum Teil auch mitgeteilt worden. Es ist ja in der Budgetkommission von mir auch schon ausgesprochen worden, daß

hier doch in der Tat eine Unstimmigkeit vorzuliegen scheint, wenigstens herrscht nach den Mitteilungen, die ich auch sonst bekommen habe, da und dort an einzelnen Stellen ein ständiger mehr oder weniger offener Kampf auf den einzelnen Stationen, besonders auf den kleineren, wer hier Herr und Meister sein soll, der Baubeamte oder der Betriebsbeamte. Hier scheinen also die Anschauungen prinzipiell auseinanderzugehen; so, wenn der Techniker sagt: „Ich stelle die Eisenbahn her, damit ihr nachher darauf fahren könnt, aber ich muß zu sagen haben, was da gemacht wird“, gegenüber der Auffassung des Betriebsbeamten, der sagt: „Ich bin der Betriebsbeamte, der Hauptzweck der Eisenbahn ist, daß darauf gefahren wird, und ihr habt dasjenige zu tun, was wir im Interesse des Dienstes für notwendig halten.“ Bis zu einem gewissen Grade wird es ja immer so sein und immer so bleiben, und diese Differenzen zwischen den Anschauungen des Technikers und des Betriebsbeamten scheint mir in der Natur der Sache zu liegen. Dem wird nur abgeholfen sein, wenn eine starke und kräftige Oberleitung, die in der Generaldirektion ihren Sitz haben sollte, beide miteinander meistert und sie überall zu dem gemeinsamen Ziele leitet. Man wird der Generaldirektion empfehlen dürfen, hier so streng als möglich darauf zu halten, daß derartige Differenzen sachgemäß und so unauffällig als möglich ausgeglichen werden.

Zu dem Budget selbst habe ich noch einige Bemerkungen zu machen. Schon bei der allgemeinen Beratung habe ich in dem ersten Vortrag, den ich zu halten hatte, darauf hingewiesen, und der Herr Finanzminister Hon. Sell hat nachher diese meine Ausführung bestätigt und unterstrichen, wie auch der Herr Abg. Dr. Behner sie gestern wiederholt hat, daß es abnorm sei, daß wir einen so großen Teil unserer Betriebsmittel auf Anleihen übernehmen. Das ist aber ein alter Schaden, der schon seit langer Zeit übernommen worden ist, und mir scheint der jetzige Augenblick nicht gerade der geeignetste zu sein, hier grundlegende Änderungen zu treffen. Das kann man tun, wenn man wieder einmal mehr Geld hat, als wir heute haben; die heutige Ansprache kann doch wohl nur den Zweck haben, diesen Schaden als solchen zu konstatieren und wieder einmal auf den Schaden hinzuweisen, der darin liegt, daß wir heute 12½ Millionen für Betriebsmittel aus Anleihen bezahlen und daß diese Betriebsmittel — also der Hauptsache nach Lokomotiven und Personen- und Güterwagen — wahrscheinlich schon 20 Jahre lang verfault sind, ehe die letzte Rate an dieser Anleihe getilgt sein wird. Ich kann mich dem Gedanken ganz gut geneigt zeigen, daß, wenn sie schon einmal, so wie die jetzige Finanzlage es zu verlangen scheint, auf Anleihenmittel genommen werden müssen, für diese Anleihenmittel wenigstens eine Tilgungsfrist festgesetzt wird, die mit der Lebensdauer dieser Betriebsmittel einigermaßen im Einklang steht und jedenfalls nicht wie jetzt so viel größer ist als die Lebensdauer des rollenden Materials.

Nun ist mit der heutigen Lage unseres Eisenbahnbaues eigentlich kein Mensch zufrieden, und es ist das schon mehrfach zum Ausdruck gekommen. Man muß bei dieser Lage natürlich versuchen, auf die Ursachen einzugehen und Mittel zur Abhilfe zu finden. Da ist zunächst der Vorwurf erhoben worden, es sei nicht genügend gearbeitet worden. Es sind eine Reihe von Beispielen dafür angeführt worden, wie man einfacher und billiger

hätte bauen können. Auch mir sind noch eine weitere Anzahl von Beispielen derselben Art angegeben worden, ich will aber darauf verzichten, sie hier anzuführen. Ich habe aber doch den Eindruck bekommen, daß an manchen Stellen in der Tat einzelne Techniker, die mit großen Summen umzugehen gewohnt sind, weniger darauf schauen, wieviel Geld die Linie koste. Ich habe auch einzelne Äußerungen von Technikern gehört, die mir eine gewisse Nichtachtung des Geldes zeigen, die da sagen, die Sache muß gemacht werden, mag sie kosten, was sie will. Das ist uns natürlich unerwünscht, und es wird sich empfehlen, daß die Generaldirektion oder das Ministerium auch den kleineren Arbeiten landauf und landab nicht bloß bei Reparaturen und den jährlichen Herstellungen sondern auch bei Neuherstellungen recht sorgfältig nachsieht und schaut, wie da im einzelnen und kleinen gespart werden kann. Hier ist das Sparen im einzelnen und im Kleinen wohl angebracht, und ich denke, daß diese Einzelheiten zu beträchtlichen Summen anwachsen können.

Wenn in diesem Zusammenhang auch von der Bewertung des Geländes des jetzigen Karlsruher Bahnhofes gesprochen worden ist, so muß auch ich dazu einige Worte sagen. Der Herr Abg. Dr. Behner hat in sehr bestimmter Weise gefordert, daß das durch den Neubau des Karlsruher Bahnhofes freiwerdende Gelände aber auch auf Heller und Pfennig für die badische Staatskasse nutzbar gemacht werden solle. Wenn man das haben will, kann man es ganz gut machen. Der badische Eisenbahnfiskus braucht bloß das Gelände mit engen Straßen durchziehen, Straßen, die so schmal sind, wie man sie überhaupt machen darf, und das Gelände für Bebauung in geschlossener Bauweise parzellieren, worauf man dann vier- und fünfstöckige Häuser aufführt. Das ist der Zustand, wie wir ihn heute in unserem Bahnhofstadtteil haben. Wenn Sie das haben wollen, das kann ohne weiteres gemacht werden, und dabei wird der Fiskus am allerbesten fahren, denn auf diesem Wege ist zweifellos das höchste Erträgnis aus diesem Boden zu gewinnen. Wenn Sie das wollen, dann müssen Sie aber auch bereit sein, die volle Verantwortung für die Zustände in hygienischer und sittlicher Art zu übernehmen, die daraus erwachsen. Wer sich einmal da draußen genauer umgesehen hat, der muß sagen: Gott bewahre uns davor, daß wir das noch einmal machen, was wir im Bahnhofstadtteil draußen gemacht haben (Sehr richtig! links), daß wir einen so großen Gebäudekomplex ohne freien Platz, ohne Gartenanlagen hinstellen, daß wir die Menschen so eng zusammenpferchen, wie sie dort zusammengepfercht sind. Ich glaube, das darf man heute nicht mehr machen, und das wird auch die Regierung unter keinen Umständen wollen, daß sie derartige Verhältnisse noch einmal zu schaffen mithilft, über die wir heute alle miteinander in so hohem Grade schwere Sorgen empfinden. Es wird sich also nicht darum handeln, daß man das denkbar höchste Erträgnis aus diesem Gelände herauszieht, sondern der Staat wird auch gewillt sein — und so viel ich weiß, ist er das auch —, einer vernünftigen Bewertung des Geländes zuzustimmen. Es handelt sich hier gar nicht darum, der Stadt Karlsruhe etwas zu „schenken“. Zunächst wird also der Staat einiges von dem freiwerdenden Gelände an sich ziehen, was er zu gewissen Bauten notwendig hat — es wird ja schon von einer Gewerbehalle gesprochen, die auf einem be-

dem
weit
ber
wird,
teini-
wegen
da
einde-
s be-
ahme
die
nicht

selbst
Vor-
ände-
spjoh-
men.
sehr
denn
er die
und
nbaun-
Ein-
Sig-
Freie
phors
emlich
amte
m des
d wir
n wir
mit
aus-
brauch
s ver-
Inter-
aber
h wir
aller-
schwer-
um-
zlage,
ot neu
fe der
durch
wieder
ersten
rdung,
nachten

en, der
m us
und
gezeigt
u. den
e Bei-
r zum
effom-
r, daß

stimmten Maß errichtet werden soll —, und im übrigen wird sich dann die Eisenbahnverwaltung mit der Stadt Karlsruhe zu einigen haben über die Bebauung dieses Platzes in einer vernünftigen und unseren heutigen Anschauungen entsprechenden Weise, die auch die gesundheitlichen, die sittlichen Rücksichten in Betracht zieht, die bei einer Bebauung des betreffenden Geländes in Frage kommen. Ich sollte meinen, daß auch wir hier in diesem Hause dafür Verständnis haben sollten, daß auch der Staat mithelfen muß an einem gesundheitlich richtigen und guten Ausbau unseres städtischen Geländes. Daß der Stadt Karlsruhe etwas geschenkt wird, davon ist gar keine Rede. Der Herr Kollege Behner scheint nicht zu wissen, daß die Stadt Karlsruhe recht erhebliche Lasten zu tragen hat für die Straßenanlagen, für Platzüberlassungen usw., so daß die Stadt Karlsruhe mindestens in demselben Maße zu den Kosten des Bahnhofes beigezogen worden ist und herbeigezogen wird, wie es außerhalb der Städte bei den Bahnen, die in ländliche Gemeinden hineinführen, schon geschehen ist. Wir haben ja übrigens daraus kein Hehl gemacht, daß wir hoffen und wünschen, daß diese Beitragsleistungen unserer Gemeinden zu den Bahnen auf ein denkbar geringes Maß herabgesetzt, wenn nicht vollständig erlassen werden.

Und nun geht der große Jammer los über unsere großen Bahnhöfe! Das ist ja zuzugestehen, daß da nicht alles zu allen Zeiten so gewesen ist, wie wir das heute gerne haben möchten. Man hat schon in früheren Zeiten, nicht erst jetzt, mehr Geld in die Dinge hineingesteckt und reichlicher gebaut, als uns das nach den heutigen Verhältnissen erträglich scheint. Man darf ja nur die Bahn von Eppingen nach Sinsheim fahren und die Burgen ansehen, die da als Stationsgebäude hingestellt worden sind, dann wird man sagen dürfen, daß schon damals mehr an Geld ausgegeben worden ist, als unmittelbar hätte ausgegeben werden sollen. Oder man darf die großen Bahnhöfe wie in Krauchenwies u. a. ansehen, Bahnhöfe, auf denen Regimentserzereien abgehalten werden könnten. Man hat sie in einer Zeit gebaut, wo man an eine Entwicklung geglaubt hat, die sich in dem gehofften Maß nicht eingestellt hat. Also derartige Sünden fallen nicht erst der jetzigen Generation zur Last, sondern sind früher schon geschehen. Daß hier nicht alles ganz so ist und geschehen ist, wie man das wünschen muß, das hat ja auch die Groß. Regierung selbst anerkannt, und nicht erst jetzt. Wir haben uns auf dem letzten Landtag sehr eingehend zu beschäftigen gehabt mit der Anforderung für einen Ministerialrat für die Eisenbahnabteilung des Ministeriums des Groß. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten; dieser Ministerialrat ist zu dem Zweck, wie uns die Regierung mitgeteilt hat, angefordert worden, damit die Bauprojekte in einer ausgearbeiteteren und reiferen Form an das Hohe Haus kommen könnten. Also darin schon liegt das Eingeständnis, daß die Dinge nicht immer auch bis zum allerletzten Punkt so bearbeitet worden sind, daß sie vollständig reif hier an uns gekommen sind. Es liegt aber noch ein stärkeres Eingeständnis darin, daß die Groß. Regierung jetzt eine Sparrkommission eingesetzt hat, eine Kommission, die dazu bestimmt ist, insbesondere die großen Bahnhofsbauten zu prüfen und nachzusehen, ob dort Ersparnisse gemacht werden können. Die Regierung

hat zum Teil auch anerkannt, daß die Dinge sich anders entwickelt haben, als sie angenommen hat. Die großen Bahnhofsbauten, sind zu einer Zeit geplant worden, in der das ganze Eisenbahnwesen in einem außerordentlich starken Aufschwung begriffen war, und man hat damals in einem gewissen Optimismus geglaubt, daß diese Konjunktur im Eisenbahnwesen anhalten werde. Das ist nun nicht eingetreten, wir haben wirtschaftliche Rückschläge erlebt, die auch auf den ganzen Eisenbahnbetrieb und seine Ertragnisse ihren deprimierenden Eindruck ausgeübt haben. Es sind dann unterdessen noch weitere Veränderungen eingetreten, die eine Vereinfachung des Betriebs mit sich bringen. Die erste Maßregel dieser Art, die nach dieser Seite hin schon gewirkt hat, ist der Eisenbahnwagenverband, der eine Vereinfachung des Verschubgeschäftes mit sich bringt und infolgedessen auch geringere Anforderungen an den Platz stellt. Wenn wir nun vollends zur Betriebsmittelgemeinschaft kommen, etwas, was ja im Augenblick noch nicht durchgeführt ist, was aber doch als Ziel im Auge behalten werden muß, so wird sich eine noch größere Vereinfachung unseres Rangier- und Verschubgeschäftes und damit ein noch geringeres Raumbedürfnis für unsere Bahnhöfe ergeben. Das sind Dinge, die zum Teil noch in der Zukunft liegen, die man aber doch mit einer gewissen Sicherheit erwarten darf. Stehen sie uns doch als ganz festes, von uns erstrebtes Ziel vor Augen. So wird also gerade in dieser Beziehung diese Kommission, wie wir hoffen, recht ergiebige Ergebnisse zeitigen können, die dann wieder dem Wunsche nach dem Ausbau unseres Bahnnetzes zugute kommen können.

Die allerschwersten Vorwürfe sind nun erhoben worden hinsichtlich des Bahnhofes in Basel, Vorwürfe, die ich zum Teil nicht verstanden habe, denn der Grund dazu liegt Generationen weit zurück. Die Klagen, die der Herr Abg. Behner geäußert hat, daß man auf schweizerischem Gebiet einen großen badischen Bahnhof bauen, hätten zu der Zeit erhoben werden sollen, als man zum erstenmal den Bahnhof machte. Jetzt liegen gegebene, fertige Verhältnisse vor, und ich sehe keine Möglichkeit, daß man diesen Bahnhof heute aufgeben und zu Verhältnissen kommen kann, wie sie die Elzäher Bahn hat. Da war es nun die einzige Möglichkeit, das, was einmal da war, weiter auszubauen, da man doch an jetzt fertigen Verhältnissen nichts mehr ändern kann. Und da kann ich nun gestehen, daß gerade der Bahnhof in Basel uns als dasjenige Objekt erschien, ist, an das wir mit der größten Hoffnung herangegangen sind, daß wir hier etwas ganz Erflehtes herausparen könnten. Aber von Stunde zu Stunde sind unsere Hoffnungen gesunken, und das Endergebnis unserer sehr eingehenden Besprechungen ist gewesen, daß die Anforderungen für den Bahnhof in Basel genehmigt worden sind. Es war die Mär verbreitet, daß dort viel hätte gespart werden können, und es ist mir auch mitgeteilt worden, daß Millionen dadurch gespart worden sind, daß in den Materialien Preisrückgänge eingetreten sind. Nun wird uns vorgeschlagen, daß diese 2½ Millionen sofort wieder verwendet werden und zwar zu dem eigentümlichen Schleifenbau, der ermöglicht soll, daß das ganze Rangiergeschäft sich in wesentlich einfacheren Formen entwickelt als bisher. Das ist nun eine rein technische Frage, in der ich die Entscheidung durchaus den Technikern überlassen müßte.

Gerade so wie auf die übrigen Mitglieder der Budgetkommission haben auch auf mich die Ausführungen der Herren Techniker den Eindruck gemacht, daß das eine Sache ist, die man wohl vertreten kann, und so sind wir schließlich dazu gekommen, auch dazu Ja und Amen zu sagen.

Was nun die Klage anbelangt, daß die Zollverwaltung ungebührliche Ansprüche gemacht und auch durchgesetzt habe, so ist es für uns überaus schwer, in diese Dinge hineinzusehen. Wenn man die Zöllner hört, so fühlen sie sich schwer benachteiligt, und wenn man die Betriebsbeamten hört, so spricht gerade aus ihren Äußerungen nicht eine übermäßig heiße Liebe zu den Zöllnern, und es scheint, daß der Austrag der Interessen nicht ganz einfach gewesen ist. Es ist uns mitgeteilt worden, daß die Verhandlungen zwischen der Zollverwaltung und der Eisenbahnverwaltung sehr lange Zeit in Anspruch genommen haben. Aber auch hier ist es dem Ueingegebenen überaus schwer, zu sagen, wer nun Recht hat, der eine oder der andere.

Jedenfalls kann das eine gesagt werden, daß unsere großen Bahnhöfe überaus schwer auf unserem ganzen Budget lasten, und nicht bloß auf dem jetzigen Budget sondern wegen der schweren Folgen, die sie durch Verzinsung und Amortisation bringen, auch auf der Zukunft. Ich will die Zahlen im einzelnen nicht anführen, sie sind uns allen ja zur Genüge bekannt, und wir wissen alle, wie schwer der badische Staat an diesen Lasten zu tragen hat, die er sich aufgebürdet hat. Aber das eine muß ich sagen: Ich finde es nicht richtig, daß man hier so schwere Vorwürfe in so scharfer Form erhebt. Man muß doch auch fragen: Wer trägt die Verantwortung? Die Frage, wie wir in diese Eisenbahnpolitik hineingekommen sind, habe ich schon zu beantworten versucht. Die andere Frage ist aber wie gesagt die: Wer trägt die Verantwortung? Und da meine ich nun, daß eine solche fast leidenschaftliche Rede, wie wir sie gestern gehört haben, zu einer anderen Zeit hätte gehalten werden sollen (Sehr richtig! bei den National-Liberalen), nämlich zur Zeit, wo man diese ganze Politik inauguriert hat. Es ist das nicht so gewesen, daß die Entwicklung seinerzeit tropfenweise, nach und nach, so gekommen ist, sondern der badische Landtag hat genau gemerkt, was er tut; es sind ihm auch die Berechnungen vorgelegt worden, auch über die ganz großen Bahnhofsbauten in Karlsruhe und Basel. Ich meine daher, daß es jetzt nicht mehr viel Zweck hat, so leidenschaftliche Klagen zu erheben, sondern daß man eben bereit sein muß, die Verantwortung für dasjenige mitzutragen, an dessen Festsetzung man so mitgetan hat, wie das von Seiten des badischen Landtages geschehen ist. Ich sage das Niemandem zu Liebe und Niemandem zu Leide, einfach der Gerechtigkeit wegen.

Und wenn es sich nun fragt, wie wir weiter machen sollen, so gibt die Groß-Regierung die Antwort dahin, daß nun mit einem Male ein Sparsystem eingeführt werden soll, daß zwar dasjenige, was für den inneren Dienst notwendig ist, an Bahnhofsbauten, an Gleisanlagen usw., gebaut werden soll, daß aber der weitere Ausbau unseres Bahnnetzes eingestellt werden soll. Wir finden in der Tat in dem jetzigen Budget außer einer Anforderung von 200 000 M. für eine ganz kleine Bahn kein einziges neues Projekt. Es ist

für uns sehr peinlich, daß auch für diejenigen Bahnen, die schon durch Gesetz festgelegt sind, im jetzigen Budget keinerlei Anforderungen enthalten sind, und ich meine, man muß sich mit dem allgemeinen Standpunkt der Regierung auseinandersetzen, daß bis auf weiteres hinaus — es ist uns ja die Zeit von sechs bis acht Jahren oder vielleicht noch länger genannt worden — überhaupt von dem Ausbau unseres Bahnnetzes abgesehen werden soll.

Ich will über die wirtschaftliche Bedeutung der Bahn heute nichts sagen, ich habe das Nötige schon bei der allgemeinen Finanzdebatte gesagt, über die wirtschaftliche Bedeutung für diejenigen Gegenden, die an den Bahnverkehr noch nicht angeschlossen sind. Es sind das — und das muß ich nochmals wiederholen — gerade diejenigen Gegenden, die wirtschaftlich von der Natur aus am aller schlechtesten gestellt sind, die Gegenden im hohen Schwarzwalde und hinten im Odenwalde, es sind die abgelegenen Täler und Berge, die bis jetzt noch nicht an den allgemeinen Verkehr angeschlossen sind; diese müssen also dazu, daß sie von der Natur nur wenig begünstigt sind, auch noch die Möglichkeit erbehalten, durch Anschluß an den allgemeinen Verkehr ihre wirtschaftliche Lage zu verbessern. Über diese wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen will ich heute kein Wort mehr weiter sagen. Wir haben es — und das ist wieder von allgemeiner Bedeutung — lebhaft begrüßt, daß wenigstens mit anderen Mitteln versucht wird, dem Verkehr gerecht zu werden. Es ist ja die Forderung wegen des Zuschusses zum Automobilverkehr einstimmig angenommen worden, und das Vorgehen der Regierung nach dieser Seite hat allgemeine Billigung gefunden. Es ist damals auch schon auf einige Formen hingewiesen worden, die der Verkehr da und dort annimmt, auf gewisse Versuche, auf den Landstraßen auch ohne Einlegung von Schienen mit gewissen Maschinen zu fahren. Ich nehme an, daß die Groß-Eisenbahnverwaltung allen diesen Versuchen die sorgfältigste Aufmerksamkeit schenkt, und ich glaube, daß der badische Landtag gern bereit sein wird, wenn auch bei uns Versuche nach der Richtung gemacht werden sollten, die nötigen Mittel dazu zu bewilligen, um ja nur alles zu tun, was für die Verbesserung unserer Verkehrsverhältnisse notwendig ist.

Dem stimme ich auch zu, daß wir mit dem Bau von Privatbahnen nunmehr endgültig einhalten. Wir haben die letzte Privatbahn vor vier Jahren bewilligt. Ich habe, wie ich das schon einmal ausgeführt habe, zu denjenigen gehört, die dagegen gestimmt haben. Ich bin auch heute noch durchaus der Meinung, daß das ein Geschäft ist, das der Staat selbst übernehmen muß. Es ist leider nun so, daß diejenigen Privatbahnen, bei denen die Möglichkeit der Erzielung einer guten Rente vorhanden ist, schon alle vergeben sind, sodas dem Staate nun, nachdem der Rahm abgeschöpft ist, nur noch die Möglichkeit bleibt, solche Bahnen zu bauen, bei denen eine sichere und einigermaßen erträgliche Rente kaum mehr zu hoffen ist.

Nun hat der Herr Abg. Zehnter gefordert, daß die Regierung uns ein Bauprogramm vorlege, daß wir nicht willkürlich in den Tag hinein wirtschaften, sondern daß wir wissen wollen und wissen sollen, was und wie und in welcher Reihenfolge der Ausbau unseres Eisenbahnnetzes zu geschehen hat. Das ist nun schon ge-

schehen; dem Landtag des Jahres 1902 hat die Regierung ein derartiges ausgearbeitetes Programm vorgelegt. Es ist in dem Bericht, den schon damals der Herr Abg. Pfefferle erstattet hat, abgedruckt. Die Regierung zeigt darin ausführlich, welche Bahnen und auch in welcher Reihenfolge etwa sie zu bauen sind. Es liegt uns also ein derartiges Bauprogramm vor; der Gesamtbedarf ist damals auf 120 Millionen, die Ausführungszeit auf etwa 10 Jahre geschätzt worden; es macht das auf das Budgetjahr etwa 12 Millionen, auf die Budgetperiode etwa 24 Millionen, welche zu verbauen wären. Wir haben nun diese Summe nicht bloß erreicht, sondern wir haben sie noch überschritten; wir haben ja in der letzten Periode etwa 35 Millionen und im Durchschnitt der letzten Perioden jedenfalls mehr als 30 Millionen verbaut. Man muß also sagen, daß die Regierung dieses damals dem Landtag vorgelegte Bauprogramm eingehalten hat. Allerdings sind nun seit dem Zeitpunkt der Vorlegung dieses Programms acht Jahre verlossen; die Verhältnisse haben sich mehrfach geändert und es wäre an der Zeit, daß wieder einmal ein derartiges Bauprogramm aufgestellt würde. Ich vermute nur, daß das, was die Regierung aufstellen würde, uns für die nächsten Jahre eigentlich nichts bringt, daß sie also die Aufstellung eines solchen Programms nach ihrer Meinung unterlassen könnte.

In welchem Maße die Verhältnisse andere geworden sind, sehen wir an einzelnen Fällen. In dem Bauprogramm von 1902 ist ganz nebenbei auch von dem Bahnhof Singen die Rede. Nun haben sich gerade dort in Singen die Verhältnisse ganz wesentlich, wie an keiner anderen Stelle des Landes, geändert: Das kleine unscheinbare Bauerndorf ist nach und nach zu einem stattlichen, halb städtischen Gemeinwesen herangewachsen, es hat sich eine große Industrie angesiedelt, und die Verhältnisse des Bahnhofes sind — wie uns der Herr Abg. Schmid-Singen geschildert hat — derart, daß sie dringend einer Abhilfe bedürfen. Auch der traurige Unglücksfall, der erst von wenigen Tagen dort geschehen ist, stellt doch eine sehr scharfe Mahnung dar, daß dort die Verhältnisse sehr dringend einer Änderung bedürfen. An anderen Stellen sind in den letzten 10 Jahren ähnliche Verschiebungen der Verhältnisse eingetreten, so daß in der Tat an diesem Bauprogramm noch allerlei Änderungen zu machen wären.

Einen sehr breiten Raum nahmen die Erörterungen über die Über- und Unterführungen ein. Auch da sind wir in der Budgetkommission mit sehr großen Hoffnungen und mit sehr scharfen und guten Vorschlägen an die Arbeit gegangen. Es hat in der Tat in weiten Kreisen keine besondere Freude erregt, daß wir Land auf und Land ab an so vielen Stellen ganz mächtige Dämme aufwachsen sehen, die Über-, oder daß wir tiefe Löcher graben sehen, die Unterführungen bedeuten. Nun haben wir trotzdem alle die Über- und Unterführungen genehmigt, es sind sogar noch eine ganze Anzahl weiterer Wünsche nach dieser Richtung hin laut geworden, so daß man fast nicht mehr weiß, welches eigentlich im badischen Lande die gefährlichste Stelle ist, wo heute oder morgen an einem schienenebenen Übergang ein schweres Unglück geschehen kann. Nun ist ja zuzugeben, daß die Erstellung solcher Über- oder Unterführungen nicht bloß für den inneren Verkehr der Bahn von Bedeutung und von

Nutzen ist, auch unsere Landwirtschaft wartet nicht gern so und so lange an schienenebenen Übergängen mit ihren Heuwagen. Es haben also beide Teile ein Interesse daran. Aber den Wunsch darf man doch aussprechen, daß für die Zukunft nach dieser Richtung hin recht langsam vorgegangen werden möge. Wenn irgendwo die Verhältnisse noch erträglich sind, nachdem sie Jahre und Jahrzehnte lang erträglich gewesen sind, werden sie es auf diesem Gebiete erst recht sein.

Und nun noch ein Wort zu einer ernsthaften Frage. Wenn man den großen Bahnhöfen die Schuld zuschiebt und sagt, daß sie den Ausbau unseres Eisenbahnnetzes verzögern und hintanhaltend, so ist das wohl bis zu einem gewissen Grade richtig. Aber ich meine, man muß es doch verhüten, hier eine Mißfimmung zwischen Stadt und Land großzuziehen (Sehr richtig! bei den Nationalliberalen), eine Verstimmung, die, nachdem nun die Dinge einmal beschlossen sind, gar keinen Zweck mehr hat und die für die Zukunft nur schädigend wirken kann. Man sollte es überhaupt verhüten, den Unterschied zwischen Stadt und Land immer und immer wieder hervorzuführen. Wir sind doch hier in diesem Hause ganz gewiß auf das lebhafteste bemüht, allen Kreisen unseres Volkes gerecht zu werden. Wir haben insbesondere alles dasjenige, was für unser Land, namentlich auch für die Landwirtschaft, geschieht, nicht bloß ohne Beanstandung sondern freudig bewilligt; wir haben uns die Unterstützung und Förderung aller ländlichen Bedürfnisse und Verhältnisse immer sehr am Herzen gelegen sein lassen. Es ist also in der Tat ein Grund dafür nicht vorhanden, zu sagen, daß das flache Land zugunsten der großen Städte benachteiligt werde. Man muß hier gerecht sein; man muß den großen Entwicklungen, die man nicht aufhalten kann, nicht unnötige Steine in den Weg legen. Man darf nicht sagen: „Die großen Bahnhöfe verschlucken alles und für euch bleibt gar nichts übrig!“, das halte ich nicht für richtig (Sehr richtig! links).

Was nun die Forderungen im einzelnen betrifft, so muß daran festgehalten werden — und ich bin damit einverstanden —, daß die großen Bahnhofbauten nicht verzögert werden dürfen. Die im ganzen erforderlichen 53 Millionen werden in den nächsten zwei Budgetperioden verbaut sein, so daß wir also hoffen dürfen, daß wir im Laufe von absehbarer Zeit mit unseren großen Bahnhofumbauten zu Ende kommen, und hiermit dieses große schwere Hindernis für den Ausbau des Bahnnetzes aus dem Wege geräumt sein wird. Wir wissen zwar, daß die Last, die aus unseren Schulden für Verzinsung und Tilgung erwächst, noch bleibt; aber man darf ruhig sagen: Das ganze Land wird aufatmen, wenn endlich einmal diese Last von ihm genommen wird, wenn man sagen kann, die großen Bahnhofbauten sind fertig, damit ihr Schluß gemacht, jetzt können wir uns wieder mehr der Aufgabe widmen, unser Eisenbahnnetz auszubauen.

Verzögert darf auch nicht werden die Elektrifizierung der Wiesentalbahn. Es ist das etwas, worauf wir schon seit Jahr und Tag sehnlichst warten. Es ist das ein technischer Fortschritt allerersten Ranges, der in anderen Ländern schon durchgeführt ist, ich erinnere nur an die Schweiz, wo schon eine ganze Anzahl von Strecken zu voller Zufriedenheit nach der technischen Seite wie nach

Der Seite des Betriebs hin mit elektrischer Kraft betrieben werden. Und nun — nachdem wir unsere große Kraftwerke am Oberrhein haben und noch weitere im Ausbau begriffen sind — geht es nicht mehr an, daß wir die Beendigung dieser Sache noch verzögern und verschleppen. Wir wollen einmal sehen, daß in unserem Lande etwas geschieht, wir warten mit Ungeduld darauf, daß dieses Unternehmen durchgeführt wird. Ich glaube nicht, daß es sich da um einen „Versuch“ handelt; das ist eine Sache, die technisch fix und fertig ist, Versuche können nur noch in Einzelheiten gemacht werden. Da wir nunmehr daran gegangen sind, die Wasserkräfte des Oberrheins auszunützen, wird es wohl bei diesem einen Versuch nicht bleiben. Ich verkenne die Schwierigkeiten des elektrischen Betriebs für ein zusammenhängendes Bahnnetz nicht.

Einstimmig haben wir in der Budgetkommission beschlossen, an die Grob-Regierung das Ersuchen zu richten, noch eine Million für den Bau der Bahn von Titisee nach St. Blasien einzustellen, und ich möchte auch hier aussprechen, daß wir diese Forderung als eine prinzipielle angesehen haben möchten. Sie ist an sich gegenüber der überaus großen Zahl von Wünschen, die geäußert worden sind, gegenüber der Tatsache, daß eine Reihe von Bahnen schon gesetzlich festgelegt sind, für die aber nichts angefordert ist, ganz gewiß sehr bescheiden. Wir haben aber gerade diese Forderung herausgeholt, weil sie eine Gegend erschließen soll, die in allererster Linie der Erschließung durch eine Bahn bedürftig ist (Sehr richtig! bei den Nationalliberalen). Wir möchten diesen unsern Vorschlag aber auch so angesehen haben, daß damit die Zweite badische Kammer — und ich hoffe, daß Sie diesem Antrage einstimmig zustimmen — den festen und entschlossenen Willen ausspricht, der dahingehet: Wir wollen in dem Ausbau unseres Bahnnetzes keine Unterbrechung eintreten lassen! (Sehr richtig! bei den Nationalliberalen). Der Ausbau des Bahnnetzes soll vielmehr weiter gehen. Wir dürfen nicht so große Teile unseres Landes auf unabsehbare Zeit hinaus ihre Hoffnungen begraben lassen, wir dürfen sie nicht in ihrer wirtschaftlichen Existenz so wenig fördern, wie das geschähe, wenn wir jetzt mit dem Bau von Bahnen vollständig zurückhalten würden (Sehr richtig!). Wir erkennen den weiteren Ausbau unseres Bahnnetzes als eine wirtschaftliche Notwendigkeit, aber auch als eine Forderung der Gerechtigkeit an u. wollen nicht haben, daß wegen vorübergehender Erscheinungen der Ausbau des Bahnnetzes unterbrochen wird. Dasselbe gilt auch von der 2. Forderung, die voraussichtlich noch kommen wird, von der Forderung für die Renchtalbahn. Den Antrag auf Einstellung von einer Million für die Bahn Titisee—St. Blasien möchte also auch ich der Genehmigung des Hauses empfehlen und die Hoffnung aussprechen, daß er von dem Landtage einstimmig angenommen werde, einmal wegen der Sache selbst, dann aber auch wegen der prinzipiellen Gründe, die hier vorliegen.

Und dann möchte ich zum Schlusse noch eines hervorheben, das die ganze Grundstimmung zeichnet, die hier vorliegt. Ich habe zu meinem lebhaften Bedauern nicht bloß aus dem Budget und seiner Begründung, sondern auch aus den verschiedenen Reden in der Budgetkommission und hier entnommen, daß hier ein gewisser Pessi-

simismus Maß gegriffen hat, ein Pessimismus hinsichtlich der Entwicklung unserer Staatsfinanzen und unserer wirtschaftlichen Verhältnisse. Da bin ich nun grundsätzlich entgegengesetzter Anschauung. Ganz gewiß bin ich dafür, daß man jedes einzelne Projekt auf das sorgfältigste prüfen soll, daß man sich jede einzelne Ausgabe sorgfältig überlegen muß. Aber man muß denn doch auch nicht die üblen Momente, die sich ja immer und immer wieder ergeben, in den Vordergrund schieben. Überall, wo viel Licht ist, ist viel Schatten, und es ist nun einmal in der heutigen Entwicklung unserer wirtschaftlichen Verhältnisse Licht, und zwar viel Licht. Dem vielen Licht entsprechen aber auch tiefe Schatten. Wer aber bloß auf die Schatten sieht, die ein Erzeugnis des Lichtes sind, der sieht meiner Ansicht nach falsch. Das primum agens aber ist das Licht. Die wirtschaftlichen Kräfte, die heute tätig sind, die innere Gesundheit und Kraft unseres Volkes auf allen Gebieten des öffentlichen und privaten Lebens, das ist dasjenige, was meiner Ansicht nach den unzerstörbaren Grund abgibt und abgeben muß für die Beurteilung unserer heutigen und unserer künftigen Verhältnisse (Beifall bei den Nationalliberalen). Ich will mir den Glauben nicht rauben lassen an diese Gesundheit unseres Volkes und an die Gesundheit unserer wirtschaftlichen Verhältnisse, trotz aller Schäden, die sie zeigen, und trotz aller vorübergehenden Depressionen. Ich glaube an die gute Zukunft meines Volkes, und dieser Glaube hilft mir über die augenblicklichen Schwierigkeiten hinweg; er befähigt mich dazu, auch an eine gute und eine schöne Zukunft zu glauben. Diesem Optimismus, den man bei der politischen Arbeit ganz besonders haben muß, lasse ich mir nicht nehmen. Aus ihm heraus kann ich die trüben Anschauungen nicht billigen, denen wir auch hier bei der Beurteilung der finanziellen und wirtschaftlichen Verhältnisse unseres Landes begegnet sind. Mit aller Vorsicht, mit aller nur denkbaren Sorgfalt im einzelnen, in großen und kleinen Dingen, wollen wir an die Arbeit gehen, aber doch mit frohem Glauben an eine gute Entwicklung der wirtschaftlichen und sonstigen Verhältnisse unseres Volkes (Lebhafter Beifall bei den Nationalliberalen).

Minister Herr. von Marschall: Ich muß zunächst der Budgetkommission meinen aufrichtigen Dank aussprechen für die gründliche Prüfung, die sie dem Eisenbahnbudget hat zuteil werden lassen. Eine solche besonders gründliche Prüfung erwies sich als umso notwendiger, als ja das Budget sehr beträchtliche Summen aufweist und als die gegenwärtige Finanzlage zur größten Sparsamkeit mahnt. Ich danke dem Herrn Berichterstatter für seine eingehende Berichterstattung, und es freut mich ganz besonders, daß die Budgetkommission zu dem Antrage gelangt ist, sämtliche Positionen diesem Hohen Hause zur Bewilligung zu empfehlen. Es hatte beim Anfang der Beratung in der Budgetkommission den Anschein, als ob sie nicht bezüglich sämtlicher Anforderungen zur Bewilligung geneigt wäre. Es ist aber, glaube ich, den Vertretern der Grob- Eisenbahnverwaltung gelungen, die Mitglieder der Budgetkommission davon zu überzeugen, daß die Anforderungen, die gestellt wurden, notwendige und unverschiebliche sind.

Mit Recht wurde von dem Herrn Abg. Dr. Zehnter auf die Höhe unseres Eisenbahnbudgets

gats hingewiesen. Ein Eisenbahnbaubudget im Gesamtbetrage von 82 Millionen ist für ein Land wie das unsrige unhältnismäßig hoch. Es erregt seine Höhe gewisse Besorgnisse, zumal im Hinblick auf die Höhe unserer Eisenbahnschuld, die Ende 1909 die große Summe von 520 Millionen erreicht hat. Bei der Sorgfalt, bei der Berücksichtigung, mit der in diesem Jahre das Eisenbahnbaubudget aufgestellt wurde, ist kaum zu erwarten, daß die wirklich zur Verwendung gelangende Summe gegenüber den Anforderungen erheblich zurückbleiben wird. Wir müssen daher damit rechnen, daß die Eisenbahnschuld Ende des Jahres 1911 den Betrag von 600 Millionen erreichen wird.

Den größten Posten bilden die großen Bahnhöfebauten, die nimmehr der Vollendung entgegengeführt werden sollen. Die Budgetkommission ist, wie auch aus diesem hohen Hause von keiner Seite eine andere Anschauung hervorgetreten ist, der Ansicht, daß diese großen Bauten so schnell wie möglich zu Ende geführt werden müssen. Wir müssen uns immer gegenwärtig halten, daß, als vor 8-10 Jahren der Bau der großen Bahnhöfe beschlossen worden ist, man sich unter dem Eindruck einer Hochkonjunktur und einer geradezu sprunghaften Steigerung des Verkehrs befand. Die damalige Regierung und die Volksvertretung waren vollständig einig, daß man mit dem Bau großer Bahnhöfe nicht länger zurückhalten konnte, wenn man die Möglichkeit haben wollte, den Verkehr, der für die nächsten Jahre zu erwarten war, auch wirklich bewältigen zu können. Man glaubte damals, sich in einer förmlichen Notlage zu befinden, und von diesem Standpunkt aus hat man die Beschlüsse gefaßt, deren Konsequenzen wir jetzt ziehen müssen. Ich glaube, wir müssen das nicht zu sehr bedauern. Denn die wirtschaftliche Bewegung geht auf und nieder, es mehren sich schon jetzt, wenn auch nur in bescheidener Weise, die Anzeichen, daß wir wieder einer aufsteigenden Bewegung entgegen gehen, und ich glaube, daß unsere Nachkommen uns noch Dank wissen werden, daß zu rechter Zeit dem zu erwartenden sich steigenden Verkehrsbedürfnisse Rechnung getragen worden ist. Der Meinung, als ob die großen Bahnhöfe nur den großen Städten zugute kommen, muß ich auch heute wieder auf das entschiedenste entgegenreten. Ich verweise nur darauf, wieviele Klagen namentlich aus ländlichen Kreisen an uns herangetragen sind darüber, daß den Bedürfnissen dieser ländlichen Kreise und insbesondere auch dem Bedürfnis der arbeitenden Bevölkerung bei Aufstellung des Fahrplans nicht genügend Rechnung getragen ist. Ich muß demgegenüber immer wieder darauf hinweisen und ich tue es auch heute wieder, daß diesen Wünschen der ländlichen Bevölkerung nicht Rechnung getragen werden konnte wegen der ungenügenden Ausdehnung der Gleisanlagen in unsern jetzigen Bahnhöfen. Der Bau der großen Bahnhöfe kommt nach meiner Überzeugung dem ganzen Lande zugute, der ländlichen Bevölkerung ganz ebenso wie der städtischen.

Wiederholt ist darauf hingewiesen worden, daß wir vielleicht in der Erstellung von Überführungen und Unterführungen, in der Beseitigung der schienenungleichen Übergänge in der letzten Zeit etwas zu weit gegangen wären. Ich kann auch diesen Vorwurf nicht als begründet anerkennen und möchte insbesondere auch darauf hinweisen, daß sehr viele schienenungleiche Über-

gänge in der letzten Zeit nur deshalb beseitigt worden sind, weil zu gleicher Zeit notwendige zweite Gleisanlagen hergestellt werden mußten und es wirtschaftlich erschien, gleichzeitig mit der Erstellung des zweiten Gleises auch schienenungleiche Übergänge, deren Beseitigung sehr schätzenswert erschien, zu beseitigen, weil dadurch für die Zukunft erhebliche Kosten gespart werden konnten. Es ist gewiß ein Gebot der Wirtschaftlichkeit, eine an sich noch etwas verschlechte Anlage sofort zu erstellen, wenn die spätere Erstellung einen höheren Kostenbetrag bedingen würde.

Wenn von verschiedenen Seiten oder, ich möchte fast sagen, von allen Seiten dieses Hauses, dem lebhaften Bedauern Ausdruck gegeben wurde, daß im vorliegenden Budget keine Anforderungen für neue Bahnen enthalten sind, so teilt die Großh. Regierung dieses Bedauern im vollen Maße. Sie glaubt aber, mit Rücksicht auf die Höhe unseres Eisenbahnbaubudgets es dem Lande gegenüber nicht verantworten zu können, in dem gegenwärtigen Augenblick die Anforderungen noch zu erhöhen. Sie gibt sich aber der Hoffnung hin, daß es in nicht zu ferner Zeit möglich sein werde, den hier so bestimmt hervorgetretenen Wünschen zu entsprechen. Dazu rechne ich insbesondere auch die Herstellung einer Bahnverbindung nach St. Blasien. Die Großh. Regierung glaubt, daß hier ein Wunsch vorliegt, der in erster Reihe zur Erfüllung gebracht werden sollte, sobald die Verhältnisse es gestatten. Es ist ja möglich, da man nicht in die Zukunft schauen kann, hier irgendwie bestimmte Versprechungen zu machen. Die Großh. Regierung ist aber davon durchdrungen, daß diesem Wunsche so bald wie möglich entsprochen werden sollte. Ein Nachtragsbudget in dieser Beziehung Ihnen vorzulegen, ist aber die Regierung zu ihrem Bedauern nicht in der Lage.

Wenn darauf abgehoben worden ist, daß ein bestimmter Plan bezüglich der neu zu erstellenden Bahnen vorgelegt werden möchte, so kann ich mich in dieser Hinsicht nur mit dem Herrn Abg. Rebmann einverstanden erklären. Die Bedürfnisse wechseln außerordentlich schnell. Einem Bedürfnis, dessen Befriedigung vielleicht heute als unaufschiebbar erschien, ist durch irgend welche Konstellation in anderer Weise abgeholfen worden. Es treten aber auf einmal, es hat da der Herr Abg. Rebmann mit großem Recht auf den Bahnhof Singen hingewiesen, an anderen Stellen Bedürfnisse auf, denen unmittelbar entsprochen werden muß. Bei der großen Fülle von Wünschen auf Erstellung von Eisenbahnen, die auch im Verlaufe dieses Landtages wieder an dieses hohe Haus und an die Regierung gelangt sind, wüßte ich wirklich nicht, wie die Großh. Regierung einen solchen Plan aufstellen sollte. Ich verweise auf eine Rede, die der leider hier im Hause nicht mehr anwesende Abgeordnete Wittum vor zwei Jahren hier gehalten hat, worin er darauf hinwies, daß die Erfüllung sämtlicher dem hohen Hause damals vorliegenden Eisenbahnwünsche, deren Zahl sich nicht vermindert hat, einen Kostenaufwand von 225 Millionen erfordern würde. Wie sollen wir, wenn wir nicht dem Lande große Opfer auferlegen und Unzufriedenheit erregen wollen, diese Wünsche in einen bestimmten Plan, in eine Klassifikation einordnen? Es ist das absolut unmöglich, das wäre auch ein Beginnen, das von gar keinen Folgen begleitet wäre, weil die

Bedürfnisse sich im Laufe der Zeit, und es kann ja nur von einem sehr langen Zeitraum hier die Rede sein erheblich ändern.

Lebhafte Klagen sind seitens des Herrn Abg. Weißhaupt bezüglich der Bahnhofsverhältnisse in Wullendorf erhoben worden, und ich nehme nicht Anstand, zu erklären, daß ich diese Klagen für begründet halte. Ich bedauere, daß es nicht möglich war, in das vorliegende Budget eine Position für die Neuerstellung eines Bahnhofs in Wullendorf aufzunehmen. Ich glaube aber, die Zusicherung erteilen zu können, daß, wenn irgend möglich, im nächsten Budget Mittel für die Erstellung des Bahnhofs werden aufgenommen werden, und ich nehme auch keinen Anstand zu erklären, daß dieser Bahnhof derjenige im Lande ist, welcher am dringendsten einen Ersatz bedarf (Abg. Weißhaupt-Wullendorf: Sehr richtig!).

Ich habe vorhin von der Beseitigung schienengleicher Übergänge gesprochen und komme nun dazu, mich zu dem Antrage zuwenden, den die Abgg. Pfeiffle und Gen. gestellt haben, der dahin geht, es möchte das Hohe Haus ansprechen, daß der Eisenbahnfiskus verpflichtet ist, die von ihm erbauten Bahnüberführungen — von Unterführungen ist hier nicht gesprochen — auf eigene Kosten zu beleuchten, zu reinigen und zu unterhalten, sofern sich hierfür nicht freiwillig die Gemarkungsgemeinde verpflichtet hat. Wenn diesem Antrage stattgegeben würde, so würde dieses in wesentlichen Punkten eine Änderung unserer Gesetzgebung zur Folge haben müssen, ich sehe mich deshalb veranlaßt, kurz auf die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen in dieser Beziehung hinzuweisen.

Was dem Staat und also auch der Eisenbahnverwaltung in dieser Hinsicht an Pflichten gegenüber den Gemeinden obliegt, ist in verschiedenen Gesetzen, im Straßengesetz, im Ortsstrafengesetz und im Enteignungsgesetz genau bestimmt. Die Auslegung dieser Gesetze geschieht natürlich durch die dazu organisationsmäßig befähigten Organe, und die Entscheidung erfolgt in letzter Reihe durch die Gerichte. Nach dem geltenden Recht, es kommt hier insbesondere der § 7 des Straßengesetzes in Betracht, sind die Gemeinden verpflichtet, innerhalb ihrer Gemarkung die Gemeindegeweg, d. h. alle öffentlichen Wege, die nicht auf gesetzlichem Wege Landstraßen und Kreisstraßen geworden sind, anzulegen, zu verbessern und zu unterhalten. Nach § 25 Abs. 2 des Straßengesetzes sind hinsichtlich aller öffentlichen Wege, also nicht nur der Gemeindegeweg, Vorrichtungen und Arbeiten, welche wesentlich nur den Interessen der Gesundheit, Reinlichkeit oder Annehmlichkeit dienen, sowie die Beleuchtung Sache der Gemeinden. Die zuständige Behörde zur Entscheidung von Rechtsstreitigkeiten auf diesem Gebiete, z. B. über die Frage, ob ein Weg ein öffentlicher sei, ist in erster Instanz der Bezirksrat und in zweiter Instanz das Ministerium des Innern. An dieser Rechtslage tritt eine Änderung ein, insoweit es sich um eine von der Eisenbahn erstellte Weganlage, sei es nun eine Unterführung oder eine Überführung, oder um eine Ersatzanlage oder Neuanlage oder eine auferlegte Anlage im Sinne des § 15 des Enteignungsgesetzes handelt. In diesen Fällen liegt der Eisenbahnverwaltung die Unterhaltung dieser Anlage ob; insoweit dieselbe über den

Umfang der bestehenden Verpflichtung zur Unterhaltung dieser und zwar dauernder Anlagen hinausgeht, also über alle Verpflichtungen, die auf den § 5 des Enteignungsgesetzes zurückzuführen sind, entscheidet das Staatsministerium im Abtretungsverfahren. Das Ministerium des Innern überwacht den Vollzug und kann, vorbehaltlich der Genehmigung des Staatsministeriums, auch nachträglich noch Auflagen machen. Streitigkeiten über den Umfang der feststehenden Unterhaltungspflicht entscheidet das Bezirksamt als Verwaltungsbehörde. Es ist also hier dafür gesorgt, daß in jeder Beziehung den Interessen der beteiligten Gemeinden Rücksicht getragen wird.

Der Herr Abg. Rebmann hat namentlich die Rücksichtnahme auf die weitere Ausbildung der Diplomingenieure und die Zulassung derselben zum Staatsexamen der Regierung ans Herz gelegt. Der Herr Abg. Rebmann hat dabei zugegeben, daß es wohl nicht angängig ist, sämtliche Diplomingenieure zur weiteren Ausbildung und zum Examen zuzulassen, er hat aber den Wunsch ausgesprochen, daß die Regierung bei der Auswahl eine möglichst milde Praxis übe und soweit irgend möglich die betreffenden Diplomingenieure zulassen möge. Ich bin in der Lage, dem Herrn Abg. Rebmann und dem Hause zu erklären, daß die Grob. Regierung gewillt ist, hier eine milde Praxis eintreten zu lassen.

Von Seiten des Herrn Abg. Dr. Zehnter wurde insbesondere auch bemängelt, daß die Kosten für den Ersatz abgängiger Fahrbetriebsmittel nicht in das Betriebsbudget sondern in das Baubudget aufgenommen würden. Ich möchte in dieser Beziehung auf die Ausführungen in dem Bericht verweisen, den der Herr Abg. Dr. Wildens namens der Budgetkommission des anderen Hohen Hauses erstattet hat, in welchem ausdrücklich auf Grund der von der Regierung gemachten Mitteilungen dargelegt ist, daß der Ersatz für abgängige Betriebsmittel grundsätzlich stets zu Lasten des Betriebs, also nicht aus Anlehensmitteln erfolgt ist. Nur die Vermehrung des Bestandes an Betriebsmitteln erfolgt aus Anlehensmitteln. In diesem Bericht ist gerade auf Grund der Regierungserklärung dargelegt und wurde auch noch von Seiten der Regierungsvertreter in dem andern Hohen Hause ausführlich begründet, daß die Eisenbahnverwaltung in dieser Beziehung durchaus wirtschaftlich imofern vorgegangen ist, als sie bei dem Ersatz von Betriebsmitteln fast in allen Fällen höherwertige Betriebsmittel eingestellt hat, daß also sogar eine Vermehrung des Bestandes auf den Betriebsetat erfolgt ist. Es ist auch darauf hingewiesen worden, daß die Verstärkung unseres Oberbaues auf der Bahn zu Lasten des Betriebsbudgets erfolgt ist. Hier hätte man eigentlich sagen können, das sei eine Last, die dem Baubudget aufgebürdet werden muß. Die Eisenbahnverwaltung hat es aber nicht getan, was doch ein entschiedener Beweis dafür ist, wie vorsichtig abgewogen wird, ob der Natur der Sache nach eine Neuananschaffung zu Lasten des Betriebs-etats oder zu Lasten des Baue-tats, das heißt auf Anlehensmitteln, erfolgen soll.

Wenn bemängelt wird, daß die Schulden, die dafür aufgenommen werden, erst zu einer Zeit zur Tilgung gelangen, in welcher die betreffenden Betriebsmittel bereits

durch andere haben ersetzt werden müssen, also erst in einer Zeit, die weit hinausreicht über die Lebensdauer der betreffenden Betriebsmittel, so muß ich darauf aufmerksam machen, daß dann diese Betriebsmittel ersetzt werden müssen zu Kosten des Betriebsetats und nicht etwa des Bauestats und auf Kosten neuer Anleihen.

Auch ich bin von Pessimismus in keiner Weise befangen, ich habe auch volles Vertrauen zu der Entwicklung unserer Zustände in der Zukunft, aber der Mangel an Pessimismus entbindet mich nicht von meiner Vorsicht. Wir müssen sparsam und vorsichtig sein, das sind wir dem Lande schuldig, und je mehr wir dieser Pflicht genügen, je eher wird es auch möglich sein, der Erfüllung anderer Wünsche näher zu treten, die vorerst noch zu meinem Bedauern zurückgestellt werden müssen.

Wenn von einem der Herren Redner, dem Herrn Abg. Willi, darauf abgehoben wurde, daß die Regierung daran denke, die Selbständigkeit unserer Bahnen aufzugeben, so muß ich einer solchen Behauptung auf das Entschiedenste entgegenreten. Wir wollen die Selbständigkeit unseres Eisenbahnwesens erhalten (Bravo! links), aber allerdings auch unsererseits auf einen innigen Zusammenschluß unserer Bahnen mit den übrigen deutschen Bahnen, insbesondere auch mit den Nachbarbahnen, hinzuwirken suchen. Dazu bietet sich der Weg durch den Abschluß von Zweckverbänden, der bereits erfolgreich betreten worden ist anlässlich des Abschlusses eines deutschen Staatsbahnpaggenverbandes. Die Großh. Regierung ist sehr erfreut, daß von beiden Hohen Häusern der Landstände dieses Verfahren gebilligt worden ist und daß sie auch ermuntert wurde, auf dem beschrittenen Wege weiter vorzugehen.

Generaldirektor der Staatseisenbahnen Geheimrat Roth: Der Herr Abg. Dr. Zehnter hat im Anfang seiner Rede mitgeteilt, es werde allgemein anerkannt, daß der Güterbahnhof in Freiburg, ferner die Neubauten in Offenburg, Karlsruhe und Basel viel zu groß seien. Von einem allgemeinen Anerkenntnis kann aber doch wohl nicht die Rede sein, wiewohl, was ich gerne zugebe, von Verufenen und Nichtverufenen viel darüber geredet wird. Wir bauen die Bahnhöfe doch nicht ausschließlich für die Gegenwart sondern auch für die nächsten Jahrzehnte, und da muß es die Zukunft ausweisen, ob der Verkehr nicht vielleicht in überraschend kurzer Zeit in die anfänglich etwas großen Räume hineinwächst. Gerade der von dem Herrn Abg. Dr. Zehnter an erster Stelle erwähnte Güterbahnhof Freiburg ist mir ein Beweis dafür. Ich würde es sehr bedauern, wenn wir bei diesem Bahnhof die Raumbemessung nicht so reichlich gegriffen hätten. Man müßte das außerordentliche Wachstum und die innere Kraft der Stadt Freiburg wesentlich unterschätzen, wenn man die Güterhalle und die Einrichtungen für den Wagenladungsverkehr als zu groß bezeichnen wollte. Die Güterhalle und die übrigen Anlagen für den Ortsgüterverkehr sind jetzt schon nicht zu groß; die Lagerplätze sind sogar schon vollständig vermietet. Um den weiteren Bewerbungen Rechnung tragen zu können, haben wir im § 23 des laufenden Betriebsbudgets 13 000 M. angefordert und auch genehmigt erhalten. Allerdings ist zuzugeben, daß die Rangieran-

lagen des Güterbahnhofs Freiburg für den Ortsverkehr reichlich groß sind. Ihre Anlage in dieser Ausdehnung war aber in der gänzlichen Unzulänglichkeit der Anlage in Basel begründet. Gätte man dem Baseler Güterverkehr nicht in Freiburg aushelfen können, so hätte man, um nicht vollständig aufzusitzen, in Basel kostspielige Provisorien schaffen müssen. Man hat es deswegen für entschieden richtiger gehalten, in Freiburg etwas größere Rangieranlagen zu schaffen, auch im Hinblick darauf, daß der Verkehr Freiburgs mit der Höllentalbahn, mit dem zentralen Schwarzwald und mit Colmar sich voraussichtlich noch weiter entwickeln wird. Ich halte also den Angriff auf die Anlage des Güterbahnhofs in Freiburg für verfehlt.

Die Ausstellungen, die der Herr Abg. Dr. Zehnter gegen die Anlage des badischen Bahnhofs in Basel gerichtet hat, habe ich, wie es auch dem Herrn Abg. Rothmann gegangen ist, nicht recht verstehen können. Wenn sich die Bemängelungen dagegen richten, daß in Basel, also auf schweizerischem Gebiet, ein badischer Bahnhof errichtet worden ist, so sind die Bemängelungen doch um nahezu 60 Jahre zu spät gekommen, denn sie richten sich gegen den Staatsvertrag vom Jahre 1852. In diesem Staatsvertrag hat die badische Regierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft zugesichert, daß sie einen Bahnhof in Klein-Basel erbauen werde; sie hat diese Zusage auch in den nächsten Jahren ausgeführt. Jetzt wo der Bahnhof zu klein geworden ist, wäre es ganz undenkbar, daß die badische Regierung einseitig von diesem Staatsvertrag zurücktreten und keinen Ersatzbahnhof auf schweizerischem Gebiete bauen würde. Die Schweiz würde auf dem ihr durch den Vertrag gewährleisteten Rechte selbstverständlich bestehen. Es ist mir auch völlig unklar, wie die Strecke Freiburg—Waldshut und ebenso die Wiesentalbahn geführt werden sollten, wenn nicht Baden in der Nähe seines jetzigen Bahnhofes, also auf schweizer Gebiet, einen Bahnhof besitzen würde. Für die linksrheinische Reichsbahn kommen ja allerdings derartige Erwägungen nicht in Betracht; sie ist von jeher in den Bundesbahnhof zu Basel eingemündet. Sie ist aber auch keine Durchgangslinie von ihrem eigenen Gebiete durch das Ausland in ihr eigenes Gebiet zurück, wie es die badische Bahn auf der Strecke Freiburg—Waldshut usw. ist. Es wäre übrigens auch ganz unendlich gewesen, die neue Anlage des badischen Bahnhofes in Basel dadurch zu vermeiden, daß die badische Staatsbahn anders als jetzt mit der Verbindungsbahn in den Bundesbahnhof in Basel eingemündet hätte, denn der Platz, der für die Anlage des neuen Bundesbahnhofes in Aussicht genommen war, würde dazu gar keiner Weise ausgereicht haben. Wenn nun ein rechtsrheinischer Bahnhof, und zwar naturgemäß in der Schweiz (denn das dafür geeignete Gebiet gehört der Schweiz), notwendig ist, dann ist es auch unbedingt notwendig, daß die deutsche und die schweizerische Zollverwaltung dort die ihren Bedürfnissen entsprechenden Anlagen erhalten. Der Verkehr tritt in diesem Bahnhofs sowohl in das deutsche als in der umgekehrten Richtung in das schweizerische Zollgebiet ein und muß dort vollständig behandelt werden. Die Forderungen der Zollverwaltung sind auch nicht, wie der Herr Abg. Dr. Zehnter meinte, Präventionen, sondern sie beruhen auf Gesetz für Deutschland auf dem Eisenbahnzollgesetz.

Es sind mehrere Mitteilungen über die Ablenkung des Reiseverkehrs von dem rechtsrheinischen auf den linksrheinischen Bahnweg infolge der Anlage des badischen Bahnhofes gemacht worden. Ich muß auch hier einige Berichtigungen anbringen. Es ist durchaus nicht nötig, daß alle nach Baden reisenden Personen zuerst in Basel-Bundesbahnhof aussteigen. Ein Blick in das Kursbuch zeigt die Zahl der durchlaufenden Personenwagen, die namentlich in den Schnellzügen laufen, im Verkehr des rechtsrheinischen Gebietes mit der Schweiz und darüber hinaus nach Italien. Die Reisenden in diesen Wagen haben es also nicht nötig, in dem Bundesbahnhofe aussteigen. Allerdings in dem Badischen Bahnhofe müssen sie wegen der Zollbehandlung aussteigen; das gleiche Schicksal trifft aber auch die Reisenden des linksrheinischen Bahnweges, die müssen eben in Basel-Bundesbahnhof zur Zollrevision aussteigen.

Ganz unrichtig ist die Angabe, die dem Herrn Abg. Dr. Zehnter gemacht worden ist, daß im Baseler Bundesbahnhof nur am elsässischen, nicht aber auch am badischen Schalter deutsches Geld angenommen werde. Wir haben uns telephonisch erkundigt: Es wird im Bundesbahnhof an allen Schaltern deutsches Geld angenommen. Damit erledigen sich auch die Schlussfolgerungen, die aus dieser irrigen Angabe für die Bevorzugung des linksrheinischen Bahnweges gezogen worden sind.

Aber die Angriffe, die der Herr Abg. Dr. Zehnter gegen die Erweiterung des Projektes für den Rangierbahnhof Basel gerichtet hat, ebenso über die Bemängelungen des Herrn Abg. Willi über angeblich zu hohe Auffüllung des Manums wird bei der Einzelberatung zu § 62 das Erforderliche zu bemerken sein. Dort wird dann auch Gelegenheit geboten werden, über die Bemängelungen zu sprechen, die gegen die Erhöhung der Bauumme für das Aufnahmsgebäude im Bahnhofs Karlsruhe erhoben wurden.

Dem Herrn Abg. Dr. Zehnter ist gesagt worden, daß der Betrieb und der Bau im äußeren Dienst und in der Zentralverwaltung nicht zusammenwirken; auch dem Herrn Abg. Nebmann sind ähnliche Mitteilungen gemacht worden. Ich will durchaus nicht bestreiten, daß da und dort zwischen den Organen des bautechnischen und des Betriebsdienstes gewisse Spannungen bestehen. Aber wo sie sich zeigen, da werden sie von der Oberleitung unschädlich gemacht und unterdrückt. Ich stelle aber gern fest, daß Bau und Betrieb sich im allgemeinen gut zu verstehen gelernt haben, und daß beide Dienstzweige sich dessen bewußt sind, daß sie Glieder desselben Körpers sind, und daß sie Hand in Hand zu gehen haben im Interesse der Förderung der gemeinsamen Geschäfte. Im übrigen ist das Zusammenwirken von Betrieb und Bau durch einen Erlaß des Eisenbahnministeriums vom Jahre 1907 und später durch die Wirtschaftsordnung stramm organisiert worden. Es ist vorgeschrieben worden, daß zur Vorbereitung der Projekte an Ort und Stelle mit den örtlichen und mit den Bezirksstellen aller beteiligten Verwaltungswege beraten werden muß. Die Entwürfe werden von den Referenten der Generaldirektion gemeinsam gefertigt und müssen dann von der Generaldirektion kollegialisch beraten werden, bevor sie zur Vorlage an das Eisenbahnministerium kommen. Über die örtlichen und die kollegialischen Beratungen sind Ver-

handlungen aufzunehmen, die dem Ministerium mit dem Entwurf vorgelegt werden müssen. Diese Bestimmungen werden streng durchgeführt; sie gewährleisten allen beteiligten Beamten, daß ihre Ansicht, wenn sie auch nicht von der Gesamtheit der Generaldirektion geteilt wird, zur Kenntnis des Eisenbahnministeriums kommt und dort gewürdigt werden kann. Im übrigen führen auch die administrativen und die technischen Streckenreferenten ihre Bahnberichtigungen gemeinsam aus und verkehren gemeinsam mit den Beamten der beteiligten Dienstzweige. Es ist also auch hier für das Zusammenwirken, das im dienstlichen Interesse unbedingt erforderlich ist, zur Genüge gesorgt.

Es wurde auch von einem „Antagonismus“ zwischen dem Eisenbahnministerium und der Generaldirektion gesprochen. Mir ist von einem solchen Antagonismus nichts bekannt. Es wäre auch eine schwere Pflichtverletzung, wenn ich, soweit meine Kräfte reichen, einen solchen Antagonismus dulden oder gar fördern würde. Die Generaldirektion erkennt die Autorität des vorgesetzten Ministeriums unbedingt an; aber sie hat auch das Recht und die Pflicht, ihre Meinung dem Eisenbahnministerium freimütig vorzutragen, und wenn sie gegen die Anschauungen des Eisenbahnministeriums Bedenken hat, so wird und muß sie diese Bedenken geltend machen. Das Eisenbahnministerium hat diese Bedenken unbeschadet der Freiheit seiner Entschlüsse noch immer eingehend gewürdigt. Ich halte die Beurteilung ein und derselben Sache von verschiedenen Gesichtspunkten aus — zunächst von dem Gesichtspunkte der unteren, ausführenden Behörde und dann von dem Gesichtspunkte der oberen, genehmigenden Behörde — für einen besonderen Vorzug unserer Organisation, denn sie gewährleistet eine möglichst unbefangene Prüfung und Würdigung der Sache. Ich bitte Sie deswegen, davon überzeugt zu sein, daß, wenn auch in einzelnen Fällen zwischen dem Eisenbahnministerium und der Generaldirektion eine Meinungsverschiedenheit zutage getreten ist, dies kein Antagonismus, sondern eine in der Organisation begründete und dem Interesse der Sache dienende Erscheinung ist.

Der Herr Abg. Dr. Zehnter hat schließlich auch dagegen gekämpft, daß man den Städten, namentlich Karlsruhe und Heidelberg, die Ausbeutung des freiverwendenden Geländes der alten Bahnhöfe überweise. Er hat temperamentvolle Angriffe gegen die Städte gerichtet (Heiterkeit), aber in dieser Hinsicht offene Türen eingestossen. Hier haben ihn seine Gewährsmänner irrig berichtet. Die beiden Städte Heidelberg und Karlsruhe haben noch keinerlei Versuche gemacht, sich in den Besitz des Geländes zu setzen, um es auszubenten, und ich bin überzeugt, daß sie es auch nicht tun werden (Gört!). Bei einer Besprechung mit Vertretern des Stadtrats Karlsruhe, die am 22. Februar d. J. stattfand, habe ich übrigens ausdrücklich betont, daß die Regierung seinerzeit den Landständen einen gewissen Betrag als voraussetzliche Rücknahme der Eisenbahnbauverwaltung aus dem alten Bahnhofsgelände mitgeteilt habe, mit dem sie rechnen müsse; bei der heutigen Finanzlage des Staates müsse die Eisenbahnbauverwaltung auf die tunlichst wirtschaftliche Ausnützung des verfügbar werdenden Geländes Bedacht nehmen. Diese Darlegung ist auch von den Vertretern des Stadtrats Karlsruhe durchaus verstanden worden.

Ich bitte Sie, daraus zu ersehen, daß die Forderung des Herrn Abg. Dr. Behner, das freierwerbende Gelände möglichst günstig zu verwerten, erfüllt werden wird. Selbstverständlich muß die Eisenbahnverwaltung hierzu Fühlung mit den Stadtverwaltungen nehmen, denn die Bewertung des Geländes ist von der Feststellung des Ortsbauplanes abhängig; hierin haben aber zunächst die Stadtverwaltungen vorzugehen. Bei dem gesunden Sinne der Stadtverwaltungen stimme ich durchaus mit dem Herrn Abg. Nehmann überein, wenn ich auf ein friedliches und gedeihliches Zusammenwirken rechne. Dieses Zusammenwirken muß ja auch stattfinden, wenn das Interesse beider Teile, der Stadt wie der Eisenbahnverwaltung, gewahrt werden soll. Daß den Forderungen des modernen Städtebaues, namentlich den hygienischen Forderungen, bei der Aufstellung des Stadtbauplanes Rechnung getragen wird, halte ich für selbstverständlich.

Der Herr Abg. Schmid-Singen hat sich darüber beschwert, daß ihm noch keine Antwort über diejenigen Bemängelungen geworden sei, die er bei der Beratung des Betriebsbudgets über gewisse Einrichtungen im Aufnahmsgebäude in Singen und über die Ersetzung eines schienenenebenen Überganges durch Über- oder Unterführung vorgebracht hat. Das Eisenbahnministerium hat die Erhebung hierüber schon eingeleitet; sobald die Prüfung beendet ist, wird dem Herrn Abg. Schmid-Singen eine Antwort zuteil werden.

Auf die Frage, wann an den Umbau des Bahnhofs Singen herantreten wird, kann ich heute ebensowenig wie im letzten Landtag eine bestimmte Antwort geben. Die Verhältnisse im Bahnhof Singen sind noch nicht derart, daß die Sache besonders dringlich wäre. Die bedauernden Unfälle, von denen der Herr Abg. Schmid gestern gesprochen hat, beweisen für die Umbaubedürftigkeit nichts. In dem einen vor zwei Jahre vorgekommenen Falle ist ein Mann über die Puffer eines sich bewegenden Zuges hinübergeklüftet und dabei zu Fall gekommen. In dem Fall vor wenigen Tagen ist ein Rangierer aus einem Gleis, auf welchem er ein Fahrzeug herannahen sah, statt ins Freie auf das nächstliegende Gleis getreten, er ist also auf die falsche Seite ausgewichen, und auf diesem Gleis ist er von einer Maschine erfasst worden. Derartige Fälle eigener Unvorsichtigkeit sind nicht durch die Bahnhofsanlagen verschuldet, sie können überall, auch in den modernsten Bahnhöfen vorkommen, und namentlich das Ausweichen nach der unrichtigen Seite ereignet sich auch auf der freien Strecke leider recht oft. Die Eisenbahnverwaltung muß an den Umbau des Bahnhofs Singen mit besonderer Vorsicht herantreten, denn er wird einen sehr großen Aufwand erfordern. Jedensfalls kann das Projekt noch nicht endgültig bearbeitet werden, bevor die Bedürfnisfrage vollständig geklärt ist, und dazu gehört, daß wir die Erfahrungen, die mit dem neuen Bahnhof Radolfzell gemacht werden, zunächst noch abwarten. Übrigens nötigt auch die Finanzlage dazu, daß man nicht ohne dringliche Notwendigkeit an den Umbau herangeht; denn es handelt sich, wie ich schon sagte, um einen sehr großen Aufwand. Man klagt immer über die großen Bahnhöfe. Gestern sind sie Millionengräber genannt worden. Man darf

also wohl der Eisenbahnverwaltung nicht betargen, wenn sie mit dem Aufwand von etwa 15 Millionen Mark für den neuen Bahnhof Singen so lange als möglich zurückhält. Selbstverständlich wird die Eisenbahnverwaltung die Sache nicht außer Auge lassen, sondern zur richtigen Zeit auch an diese Aufgabe herantreten.

Abg. Benedek (fortf. Sp.): Es ist gestern und auch heute von verschiedenen Seiten von einem gewissen Mangel an Direktion, an Einheit der Leitung, an einer starken Hand in unserer Eisenbahnverwaltung, von einem Antagonismus zwischen verschiedenen Ressorts dieser Verwaltung gesprochen worden. Ähnliche Gedankengänge sind schon früher bei der Debatte über den Eisenbahnbetrieb von dem damaligen Berichterstatter, unserem Parteifreund Hummel, und von dem Herrn Kollegen Kolb ausgeführt worden, und nachdem nun auch von den Vertretern zweier anderer Parteien derartiges ausgesprochen worden ist, kann man ja wohl sagen, daß man im allgemeinen sich darüber einig ist, daß hier Mißstände bestehen, daß hier eine, ich möchte sagen, chronische Krankheit vorhanden ist. Man ist sich nur vielleicht darüber nicht klar, welches die Ursachen sind, wie lange diese zurückgehen, ob sie nicht schon auf Zeiten, die vor dem jetzigen Ministerium liegen, und auf welche Weise Abhilfe geschaffen werden könnte. Auch ich bin nicht in der Lage, hier ein sicheres Heilmittel anzugeben; ich kann bloß meine persönliche Meinung aussprechen. Ich habe den Eindruck, daß es an der Spitze unserer Eisenbahnverwaltung an einer großzügigen Persönlichkeit fehlt, die sich, ich möchte sagen, im Ströme des großen Lebens, etwa in irgend einem großen kaufmännischen Betriebe, geschult hat, daß wir, um es mit einem Schlagwort kurz zu sagen, einen Dernburg in unserer Eisenbahnverwaltung brauchen (Lachen und Zuruf im Zentrum). Ganz richtig! Dernburg ist jetzt frei und wenn wir ihn für 100 000 M. im Jahre bekommen könnten, so glaube ich, wäre das Geld gar nicht schlecht angewendet. Er würde auch bei uns in Baden bei unserer Großblockpolitik besser passen als im Reich mit seinem schwarzblauen Bloß.

Es ist in den bisherigen Verhandlungen, wie schon so oft, sehr viel von der schlechten Finanzlage und von der dadurch notwendig gebotenen Sparsamkeit die Rede gewesen. Man könnte vielleicht sagen, das ist das Leitmotiv, das unsere ganzen diesmahligen Landtagsverhandlungen durchzieht, ein Leitmotiv, das, wenn ich mir dieses Wortspiel gestatten darf, auch zu einem Motiv des Leidens, zu einer Quelle des Argers, der Unzufriedenheit und der Mißstimmung für große Teile unseres Landes, für weite Schichten unserer Bevölkerung geworden ist. Ich habe mich nun sehr gefreut, heute auch sogar von dem Herrn Minister und gestern von dem Herrn Berichterstatter zu hören, daß die Finanzlage sich doch etwas zu bessern beginne. Man hat darauf hingewiesen, daß die Einnahmen unserer Eisenbahnen wieder anziehen, daß gewisse Anzeichen einer Verbesserung der allgemeinen Lage wieder vorhanden sind. Auch ich bin dieser Meinung, und ich möchte mich der Warnung vor übertriebenem Pessimismus anschließen, den wir in der letzten Zeit so oft zu hören bekommen haben, der Warnung, die von dem Herrn Kollegen Red-

mann hier ausgesprochen worden ist. Auch ich bin der Meinung, daß man da viel zu sehr schwarz in schwarz gemalt hat. Gerade durch diese fortwährenden Klagen von Seiten der Regierung usw. über unsere ungeheuer schlechte Finanzlage, über die mißliche Lage unserer Eisenbahnverwaltung hat sich im Lande der Eindruck einer gewissen Hoffnungslosigkeit verbreitet, der Eindruck, als ob man seinen Posten aufgeben und verlassen wolle, und wenn der Herr Kollege Willi gestern gesagt hat, es werde da und dort geglaubt, daß man seitens unserer Eisenbahnverwaltung darauf hinarbeite und es als ein unabweisbares Datum ansehe, daß unsere Bahnen eines Tages an Preußen übergeben, so hat er damit trotz des heutigen Protestes des Herrn Ministers dasjenige ausgesprochen, was man in weiten Kreisen unserer Bevölkerung glaubt, daß man eben an verschiedenen Stellen unserer Eisenbahnverwaltung sich mit diesem Gedanken vertraut gemacht hat, sogar direkt auf den Übergang unserer Bahnen an Preußen hinarbeitet. Ich möchte wünschen, daß diese Annahme unrichtig und falsch sei und auch meinerseits dem Gedanken Ausdruck geben, daß zu einem solch übertriebenen Pessimismus durchaus keine Veranlassung vorhanden ist. Ich habe persönlich die Finanzlage nie als so sehr schlecht und hoffnungslos angesehen, ein Blick in das Budget und auf verschiedene Forderungen, die es enthält, hat mich immer wieder beruhigt. Solange man etwa für ein Unternehmen wie den teilweisen Abbruch des Heidelberger Schlosses und seinen Wiederaufbau 300 000 M. oder für einen neuen Hofwagen 110 000 M. verlangt, solange es zugänglich ist, daß man mit derartigen Forderungen kommt, kann die Finanzlage nicht so ganz verzweifelt sein, sonst müßte man sich hüten, derartige Anforderungen an uns zu stellen.

Im übrigen will ich aber zugeben, daß eine gewisse Sparankheit angezeigt ist, und will auch zugeben, daß man in der Ausführung der bekannten großen Bahnhofsbauten vielleicht etwas zu tief in die Tasche gelangt hat, daß man da und dort etwas hätte sparen können. Daß diese großen Bahnhofsbauten aber nicht nur für die Städte da sind, wie der Herr Kollege Dr. Zehnter die Sache dargestellt hat, das ist ja von anderer Seite auch schon gesagt worden, und auch ich möchte dieser Annahme, die man immer wieder hört, als ob sie nur im Interesse der Städte erstellt würden, entschieden entgegen treten. Es geschieht dies im Interesse des Verkehrs, weil es notwendig geworden ist, weil die Verhältnisse unhaltbar geworden sind, ob man aber nicht an Einzelheiten sparen könnte, das ist allerdings eine andere Frage.

Der Herr Kollege Dr. Zehnter hat speziell den Basler Bahnhof mit großem Nachdruck behandelt; man kann sogar sagen, mit hörbarem Nachdruck hat er diesen Gegenstand in Bearbeitung genommen (Seiterkeit), er hat von den Unsummen gesprochen, die hier ins Ausland hineingeworfen wurden, und darauf hingewiesen, daß man die badische Bahn besser in den schweizerischen Bahnhof hätte einmünden lassen sollen. Er hat auch über Mißstände gesprochen, die sich da gezeigt haben sollen, über Benachteiligung der badischen Bahn gegenüber der reichsländischen. Ich glaube, mit diesen letzteren Bedenken des Herrn Kollege Dr. Zehnter hat der Herr Generaldirektor gründlich und endgültig ausgeräumt und deren

Unbegründetheit nachgewiesen. Auch mir ist übrigens aus persönlicher Erfahrung bekannt, daß z. B. die Beschwerde wegen der Nichtannahme des deutschen Geldes an den schweizerischen Schaltern nicht begründet ist. Die Schweizer nehmen im allgemeinen das Geld ganz gern und pflegen es nicht zurückzuweisen. Ähnliche Anschauungen, wie sie der Herr Kollege Dr. Zehnter mitgeteilt hat, sind übrigens auch sonst da und dort zum Ausdruck gekommen. Ich kann z. B. auf einen recht interessanten Artikel in der „Neuen Konstanzer Abendzeitung“ über Basel und den badischen Bahnhof hinweisen, der von einem Basler geschrieben ist, der auch sein Erstaunen über diese ungeheuren Arbeiten ausspricht, die man da in Basel vorgenommen habe; er erwähnt, daß diese Bauten derartig auch in die Verhältnisse der Stadt Basel eingriffen, daß man sich von dort beschwerdeführend an den Bundesrat in Bern gewandt habe, daß der Bundesrat wiederum bei der badischen Regierung vorstellig geworden sei, und daß diese zur Erklärung des großen Umfangs der Arbeit ausgeführt habe, man baue eben einen solchen Bahnhof nicht nur für 30 oder 40 Jahre sondern für 100 Jahre und länger. Das scheint mir allerdings eine sehr weitgehende Vorsicht zu sein, wenn man gleich mit einer derartigen Zeit rechnet. Man weiß ja gar nicht, ob in 100 Jahren die Verkehrsverhältnisse nicht durch irgendwelche technischen Entdeckungen eine ganze Umwälzung erfahren haben. Wenn man bedenkt, wie sich in den letzten 100 Jahren das Gesicht der ganzen Welt durch neue Erfindungen verändert hat, so scheint es mir doch etwas zu weit zu gehen, wenn man hier auf 100 Jahre hinaus rechnet. Man hört auch Einzelheiten über Fehler, die dort vorgekommen sein sollen; ich erinnere nur an die Geschichte von dem unnötigen Damme, der aufgeführt worden ist und wieder eingerissen werden mußte. Wir werden ja nähere Aufklärungen darüber erhalten. Wenn wir aber doch einmal darüber aufgeklärt werden sollten, möchte ich noch ein anderes Gerücht erwähnen, das schon mehrfach in Gesprächen aufgetaucht ist und dahingehet, daß man bei der Erwerbung des Geländes eine unglückliche Hand gehabt habe, daß man beispielsweise ein Geländestück nicht rechtzeitig erworben habe, das dann späterhin in den Baurayon habe einbezogen werden müssen, nachdem darauf inzwischen eine Schule erbaut worden, die nun dem Untergange gewidmet sei. Ich hoffe, daß das eine Tartarennachricht ist, die nicht auf Wahrheit beruht, aber ich möchte wünschen, daß die Groß. Regierung gegenüber diesen Gerüchten, die uns da und dort schon begegnet sind, eine beruhigende Aufklärung geben könnte.

Man scheint auch mit dem Bahnhof Adolfzell keine so glückliche Hand gehabt zu haben. Das hat der Herr Kollege Weichaupt schon angeführt. Ich kann mich dem anschließen. Dieser Bahnhof macht nicht den Eindruck, als ob er sehr sparsam und sehr zweckmäßig gebaut worden wäre. Insbesondere hört man von Bahnbeamten und Bahnbediensteten Beschwerden darüber, daß er auch vom technischen Standpunkt aus als verfehlt angesehen werden müsse.

Im übrigen aber ist es ganz richtig, daß wir eine etwas zweifelhafte Legitimation haben, über diese Dinge Klage zu führen, speziell über den Bahnhof in Basel. Wir haben alle gewußt, daß er sehr hoch, auf 40–50 Millionen zu stehen kommen werde, und wir haben trotzdem zuge-

stimmt, und zwar wäre, alle Parteien bei der Bewilligung beteiligt; es ist also nicht so, als ob etwa diejenige des Herrn Abg. Dr. Zehner dabei nicht mitgewirkt hätte, sondern es haben alle Parteien mitgetan, und insofern müssen wir einen Teil der Schuld und Verantwortung auch auf uns nehmen.

Ich habe vorhin des Bahnhofs Radolfzell gedacht und der Ausführung des Herrn Abg. Weishaupt dazu, nun will ich ein Wort über den Bahnhof Fullendorf sprechen, um das zu unterstützen, was Herr Weishaupt vorgebracht hat. Die Verhältnisse beim Bahnhof Fullendorf sind sehr traurig, so traurig, daß sie beinahe wieder komisch wirken. Auch ich möchte bitten, daß man da endlich etwas tut, zumal ich glaube, daß man dort mit relativ geringen Kosten Abhilfe schaffen könnte.

Wir sind ja gewiß auch für eine gesunde Sparpolitik, da wo man sie anwenden kann. Aber wir müssen uns mit aller Entschiedenheit dagegen wenden, daß wir nun schon verschiedene Mal gehört haben, man beabsichtige nicht nur bei der Ausführung der beschlossenen Unternehmungen zu sparen, sondern man beabsichtige überhaupt, auf eine Reihe von Jahren hinaus in dem Ausbau unseres Eisenbahnnetzes einen Stillstand eintreten zu lassen. Das würde ich für höchst bedenklich halten. Einer derartigen Eisenbahnpolitik ist hier mehrfach das Wort geredet worden. Ich verweise insbesondere auf die Ausführungen des Herrn Ministerialdirektors Göller, des derzeitigen stellvertretenden Finanzministers, der in seinem Finanzexpose davon gesprochen hat, daß man auf einige Jahre hinaus keine neuen Bahnen mehr bauen dürfe. Ich muß sagen, es hat das einen sonderbaren Eindruck auf mich gemacht und Reminiszzenzen erweckt an die Zeit, wo Finanzminister Ellstätter am Ruder war, der, als Mitte der 80er Jahre die Höllentalbahn gebaut war, sagte, damit sei das badische Eisenbahnnetz nun auf absehbare Zeit zum Abschluß gebracht worden, man würde keine neuen Bahnen mehr in Angriff nehmen. Eine Prophezeiung und Ansicht, die sich als durchaus unrichtig und unhaltbar herausgestellt hat. Wenn man diese Politik damals, vielleicht trotz des entgegenstehenden Dranges der Verhältnisse, zeitweilig eingehalten und die Entwicklung aufgehalten hat, so leiden wir heute hauptsächlich unter den Folgen jener unangebrachten Sparpolitik (Sehr richtig! links), weil man uns die Dinge hat über den Kopf wachsen lassen. Deshalb ist nun alles auf einmal über uns hereingebrochen, so daß wir auf einmal haben Duzende von Millionen bewilligen müssen. Ich möchte nicht, daß wir in einen ähnlichen Fehler verfallen, um uns momentan etwas Luft zu verschaffen, und daß die spätere Generation in 20 und 30 Jahren wieder darunter zu leiden hat. Ich halte es auch aus andern Gesichtspunkten nicht für recht, wenn man einfach einen Strich unter das jetzige Eisenbahnnetz macht und weitere Arbeiten nicht in Angriff nehmen, in absehbarer Zeit weitere größere Bahnhöfe verschieben wollte usw. Es wäre das direkt eine Ungerechtigkeit gegenüber großen Teilen des Landes. Diejenigen, die das Glück hatten, ihre Wünsche in der Zeit der Hochkonjunktur vorzutragen und vor die Kammer zu bringen, sind zu ihrem Recht gekommen, denen hat man in der freigebigsten Weise ihre Wünsche erfüllt; dagegen sollen die Wünsche der anderen, weil sie zufällig mit diesen in eine schlechte Zeit hineingekommen sind, auf die lange

Bank geschoben werden. Ich möchte das Beispiel der Stadt Konstanz herausgreifen. Es ist nicht daran zu zweifeln, daß, wenn die Regierung vor 10—12 Jahren ein Projekt für den Neubau eines Bahnhofs in Konstanz vorgelegt hätte, etwa mit ähnlichen Kosten wie für den Bahnhof Offenburg, das ebenso einstimmig gut geheißen worden wäre und heute schon halb gebaut wäre. Da aber die Regierung das nicht getan hat, sollen wir, obwohl die Steigerung des Verkehrs die Bahnhoffrage noch dringender und brennender gemacht hat — sie war damals schon dringend —, einfach deswegen, weil wir jetzt in die schlechte Zeit hineingekommen sind — wenn sie auch nicht so schlecht ist, wie die Regierung sie macht —, zusehen, wie andere ihre weitgehendsten Wünsche, für welche die Regierung zufällig die Summen beim Landtag früher anverlangt hat, in der opulentesten und großartigsten Weise erfüllt bekommen, während wir leer ausgehen. Das ist ein Unrecht gegenüber allen Landes teilen, die damals zufällig nicht mit ihren Bedürfnissen hervorgetreten sind, ein Unrecht, gegen das ich mit aller Entschiedenheit Protest einlege. Ich kann es auch durchaus nicht billigen, wenn man die von früheren Landtagen bereits bewilligten Eisenbahnbauten nicht ausführt, wie z. B. die Linie Stockach-Dwingen-Fridingen und Meersburg-Unteruhldingen. Es handelt sich doch auch hier um Gegenden, die einer Bahnverbindung dringend bedürftig und würdig sind. Das gilt besonders von der Bahn in Unteruhldingen nach Meersburg. Ich will das unterstützen, was von Herrn Weishaupt über Meersburg gesagt worden ist. Gerade Meersburg ist schon sehr ins Hintertreffen gekommen dadurch, daß die Bodenseegürtelbahn um es herum geführt wurde; es war daher umso weniger richtig, dieses neue Projekt auf die lange Bahn zu schieben. Ich gebe zu, daß auch wir Konstanz ein Interesse an dieser neuen Linie haben, damit wir möglichst rasch an die Bodenseegürtelbahn über den See Anschluß erhalten. Es war das auch eine der Kompensationen, die wir verlangten, als man nicht die von uns gewünschte Seelinie, sondern die Tallinie baute; uns und den an der Seelinie interessierten Orten ist damals die Weiterführung der Bahn von Unteruhldingen nach Meersburg als Kompensation zugestanden worden. Die Sparpolitik im Eisenbahnbau und Eisenbahnbetrieb hat ihre zwei Seiten. Es kann doch nicht geleugnet werden, daß Eisenbahnbauten werbende Anlagen im eminentesten Sinne des Wortes sind. Es ist klar, daß eine Eisenbahn, die dahin gelegt wird, wo bisher noch keine war, Handel und Wandel fördert, Gewerbe, Industrie und Landwirtschaft hebt und zu neuer Blüte bringt, daß sie den Volkswohlstand vermehrt und neue Steuerquellen eröffnet. Und derjenige, der aus Sparpolitikrücksichten hier plötzlich Schluß machen und einen Strich unter unser Eisenbahnbauprogramm machen will, der scheint mir kein guter Kaufmann zu sein. Ich möchte ihn vergleichen mit einem Kaufmann, der, weil es ihm im letzten Jahre schlechter gegangen ist, nun seine Reisenden entläßt oder nicht mehr inseriert, keine Reklame mehr macht. Ein Kaufmann, der das tut, steht unmittelbar vor dem Bankrott, der geht am nächsten Tag auf das Amtsgericht und zeigt seinen Konkurs an. Aber auch von einem andern Gesichtspunkt aus scheint es mir nicht zweckmäßig, wenn man auf einmal mit der Fortführung des Eisenbahnbaues aufhört und zwar deswegen, weil man die günstige Konjunktur verpaßt. Gerade in der Zeit des Niedergangs, wo viele Arbeitskräfte

vorhanden sind, baut man billiger. Der Staat könnte sich das doch leisten, zumal man genau weiß, daß es sich nur um eine vorübergehende Störung handelt. Der Staat könnte also diese günstige Konjunktur dann entsprechend auszunützen. Wir haben im Bericht gesehen, daß ein Aufschub in der Durchführung der Elektrifizierung der Wiesentalbahn von der Regierung selbst damit abgelehnt wird, daß es sehr zweckmäßig sei, die derzeitige günstige Konjunktur zu derartigen Arbeiten zu benutzen. Also auf der einen Seite bezeichnet man es als notwendig, die jetzige günstige Konjunktur zum Bauen zu benutzen und auf der anderen Seite erklärt man, daß auf absehbare Zeit an die Erfüllung unserer Wünsche nicht zu denken sei, daß überhaupt nichts mehr gemacht werden soll, und wird uns ein völliger Stillstand in den Arbeiten in Aussicht gestellt. Dem kann ich nur mit aller Entschiedenheit entgegen treten.

Es ist sodann von verschiedenen Seiten von dem Schicksal einer Anzahl von Petitionen gesprochen worden, die sich auf Eisenbahnwünsche beziehen und die seinerzeit der Großh. Regierung vom Landtag empfehlend überwiesen worden sind. Die Großh. Regierung hat diese Petitionen anscheinend überhaupt nicht behandelt, hat sie vielleicht nicht behandeln wollen und sucht sie nun mit irgend einem Grunde, gewöhnlich mit einem Hinweis auf die schlechte Finanzlage usw., abzutun, so daß wir also dem unveränderten früheren Zustand gegenüber stehen. Ich bin der Meinung, daß dieses Verhalten der Regierung von unserem Standpunkt aus mit aller Entschiedenheit zu mißbilligen ist; die Großh. Regierung kann doch, wenn sie die Stellung und die Rechte der Volksvertretung achtet, falls wir ihr derart e Bahnwünsche empfehlend überweisen, diese nicht einfach in den Papierkorb werfen oder sie auf unabsehbare Zeit vertagen.

Zu diesen Wünschen gehört vor allen Dingen auch das Verlangen der Stadt Konstanz nach Verbesserung ihrer Bahnhofsverhältnisse. Ich will heute nicht auf diese Frage im einzelnen eingehen, da die Stadt Konstanz eine erneute Petition hierwegen auf diesem Landtag eingereicht hat, bei deren Verhandlung ich mir das weitere vorbehalten habe. Ich habe mich nun nach dem Schicksal dieser Petition erkundigt, und es ist mir gesagt worden, sie sei von der Kommission an die Großh. Regierung zur Aufklärung hinübergereicht worden, eine Antwort sei aber nicht eingelaufen, und die Petition ruhe noch im Schoße der Regierung. Ich möchte sehr hoffen, daß sie nicht noch lange dort im Schoße der Regierung ruht, und ich möchte dringend verlangen, daß man möglichst bald eine Antwort an die Kommission gelangen läßt, damit wir auf diesem Landtag noch Gelegenheit haben, uns mit dieser Petition befassen zu können, denn man würde es bei uns in Konstanz nicht verstehen, und man würde es mit Recht als eine Mißachtung und als eine Zurücksetzung der belästigendsten Art auffassen, wenn auf diesem Landtag eine Entscheidung über diese Petition nicht getroffen, sondern sie wieder auf einen neuen Landtag hinausgeschoben würde. Die Zeit bis zum Schluß ist ja nicht mehr sehr lang; wenn ich auch nicht annehme, daß der Landtag, wie es in einzelnen Zeitungen stand, in 14 Tagen zu Ende kommen wird, so wird man doch in 3 oder 4 Wochen mit dem Schluß rechnen können. Ich möchte deswegen

die Großh. Regierung dringend bitten, mit der Antwort nicht zu zögern, sondern das ihrige dazu zu tun, so daß die Petition in der Kommission noch behandelt werden und dann auch im Hohen Hause zur Erledigung kommen kann. Ich will nur darauf hinweisen, daß ähnliche Petitionen schon seit vielen Jahren hier im Landtag jeweils besprochen worden sind, daß man sie hier immer wohlwollend behandelt hat, daß aber die gleichen Mißstände, die stets anerkannt worden sind, heute noch bestehen. Der Landtag 1905/06 bereits hat auf Antrag der Budgetkommission eine ähnliche Petition der Stadt Konstanz der Regierung in dem Sinne empfehlend überwiesen, daß sie auf dem nächsten Landtage zur Erledigung kommen solle. Der nächste Landtag war der vom Jahre 1907/08; heute stehen wir am Schluß der Session 1909/10, und immer ist noch keine befriedigende Entscheidung in dieser Frage gefallen, immer noch ist keine Summe in das Budget eingestellt, auch im Nachtragsbudget nicht, und immer noch bestehen diese unerträglichen Zustände, die jeden Tag zu einer großen Katastrophe führen können, wo bei uns täglich Tausende von Menschen über den Bahnkörper hin und hergehen müssen. Diesen schweren Mißständen in Konstanz gegenüber kann man von den anderen Klagen, die da und dort hervorgerufen sind, gar nicht reden, diese lassen sich mit unseren Verhältnissen gar nicht vergleichen, und trotz alledem ist seitens der Großh. Regierung immer noch nichts geschehen. Ich stelle deshalb das dringende Verlangen an die Großh. Regierung, daß noch auf diesem Landtag eine Entscheidung über diese Petition der Stadt Konstanz herbeigeführt wird.

Ich will bei diesem Anlaß auch meinerseits zum Schluß noch das unterstützen, was von anderer Seite in bezug auf die Erstellung einer Bahn in der Gegend von Litzelje und St. Blasien gesagt worden ist. Ich muß mich ganz entschieden dagegen aussprechen, daß man jetzt mit dem Ausbau unseres Bahnnetzes Schluß machen will, und ich kann nur sagen, es würde das auch gegenüber dieser Gegend ein großes Unrecht sein. Auch hier liegen dringende Bedürfnisse großer Landesteile vor, die bei einer entsprechenden Bahnverbindung noch eines großen wirtschaftlichen Aufschwungs fähig sind. Sie warten schon lange auf eine solche Bahnverbindung, und sie haben auch ein dringendes Anrecht darauf, daß diese Bahnverbindung möglichst bald in Angriff genommen wird. Ich will mich auf diese Bemerkungen beschränken, und behalte mir vor, je nach dem Ausfall der Antwort der Großh. Regierung darauf zurückzukommen.

Abg. Ddenwald (fortf. Sp.): Den Ausführungen der Herren Vorredner in bezug auf die großen Bahnhofsbauten kann ich mich nur anschließen. Es ist eine Tatsache, daß wir mit denselben weit über das Ziel hinausgeschossen haben, und zwar deshalb, weil die Bauzeit dieser großen Bahnhöfe genau in ein und dieselbe Periode verlegt worden ist. Wir werden an den sehr schlimmen Folgen noch lange zu tragen haben, allein wir müssen die Fehler, die gemacht worden sind, nunmehr auf uns nehmen. Wir müssen aber heute mit aller Deutlichkeit darauf hinweisen, daß es in dieser Weise nicht mehr weitergehen darf.

Unter den jetzigen Verhältnissen Mitglied der Eisenbahnkommission zu sein, gehört wirklich nicht zu den An-

nehmlichkeiten (Sehr richtig!), denn unsere ganze sechsmonatliche Arbeit ist gleich Null, wir haben eigentlich nichts erreicht. Es wäre wohl viel richtiger gewesen, man hätte die Eisenbahnkommission überhaupt nicht so lange tagen lassen, sondern hätte sie früher aufgelöst. Bei allen Petitionen, die der Grohh. Regierung zur Ausfertigung überwiesen worden sind, kam der Bescheid zurück, daß sie auf die Wünsche der Petenten nicht eingehen könne. Landauf und Landab wird durch die Ablehnung aller Petitionen große Unruhe und Erbitterung hervorgerufen. Die Ablehnung der Wünsche nach neuen Bahnen oder um Errichtung neuer Güter- oder Personenhaltestellen wird nun mit dreierlei Gründen belegt. Das eine Mal kommt man mit der gespannten Finanzlage, das zweite Mal mit dem hohen Kostenaufwand und der mangelnden Rentabilität, und nun kam als drittes, als Neuheit hinzu, daß man in das diesjährige Budget einen Betrag von jährlich 25 000 M. für Zuschüsse und Unterstüßungen für den Automobilverkehr eingestellt habe. Also der Automobilverkehr soll Ersatz für die fehlenden zukünftigen Bahnen sein! Da kann ich nur auf einem ganz entgegengesetzten Standpunkt stehen. Ich bin der Ansicht, daß die Regierung selbst, vielleicht in Verbindung mit den Postverwaltungen da, wo noch keine Bahn erstellt werden kann, wo aber ein Bedürfnis nach einer schnellen Verbindung sich geltend macht, die Einrichtung eines Autoverkehrs hätte in die Hand nehmen und sich vielleicht von seiten der beteiligten Gemeinden kleine Zuschüsse sichern lassen müssen.

Wenn nun die Kommission bei der Prüfung der einen oder anderen Petition zur Überweisung derselben in empfehlendem Sinne an die Grohh. Regierung gekommen ist und das Hohe Haus diesem Beschlusse beigetreten ist, so sind damit bei den Petenten vielfach Hoffnungen erweckt worden, die vielleicht in 10, ja in 20 Jahren noch nicht in Erfüllung gehen werden. Das löst immer lebhaftere Erbitterung in der betreffenden Gegend aus, und die Zustände werden auf die Dauer einfach unhaltbar. Auf der einen Seite wird weiterhin, und zwar nicht nur bei den großen, sondern auch bei den kleinen Bahnhofsbauten und Umbauten, zu tief in die Staatskasse gegriffen, während man auf der anderen Seite für die berechtigten Eisenbahnschmerzen kleiner Gemeinden nichts übrig hat und sie auf Jahrzehnte hinaus vertrießt bzw. ihnen eine Erfüllung ihrer Wünsche überhaupt nicht in Aussicht stellen kann.

Wenn wir nun den Ursachen dieser Verhältnisse nachforschen, so muß doch gesagt werden, daß unser Eisenbahnbau sehr bürokratisch verwaltet wird, und daß da und dort größere Ersparnisse eintreten könnten. Ein sehr hoher Stuttgarter Eisenbahnbaubeamter hat kürzlich den Ausdruck getan: „Bei Ihnen in Baden wird solid, aber auch sehr teuer gebaut, bei uns baut man solid, aber viel billiger.“ Wie wahr dieser Ausdruck ist, dafür möchte ich eine Angelegenheit anführen, die jetzt im Augenblick zur Behandlung steht. Die Stadtgemeinde Pforzheim muß für ihr neues Gaswerk ein Anschlußgleis bauen; sie hat sich deshalb mit der Grohh. Generaldirektion wegen Erstellung eines Projekts in Verbindung gesetzt. Die Grohh. Generaldirektion hat auch einen ihrer Ingenieure damit beauftragt. Das Projekt wurde gefertigt und von der Generaldirektion genehmigt. Bei diesem Projekt ist zwischen Pforzheim

und Eutingen, also auf freiem Felde, eine Stützmauer vorgezogen, deren Kostenanschlag 104 000 M. ausmacht. Wir haben zum Glück auch noch Techniker in unserer Stadt, die über dieses Projekt wirklich die Köpfe geschüttelt haben, denn 104 000 M. für eine Stützmauer in freiem Felde das konnte niemand glauben. Auch die Stadtgemeinde hat ihre Einwilligung dazu nicht gegeben. Auf die Vorstellung der Stadtgemeinde hat man dann ein Projekt gemacht, das 29 000 M. weniger kosten soll. Aber die Stadt war auch damit noch nicht zufrieden, es wurde ein neues Projekt gefertigt und auch begutachtet; das kostete 39 000 M. weniger. Und nun im August 1909, da hat die Generaldirektion das Ei des Kolumbus entdeckt. Dieselbe schreibt über diese Stützmauer: „Zweckmäßiger und billiger dürfte es sein, wenn die Stadtgemeinde Pforzheim Gelände ankauft und den Parallelweg nach Norden verlegt und die Verbreiterung unter Verwendung ihres Aushubmaterials mit Böschung zur Ausführung bringt.“ Sie sehen hieraus, daß man wahrscheinlich bald gar keine Stützmauer mehr für 104 000 Mark braucht. Man soll also jetzt nur noch ein kleines Stück Gelände ankaufen und auffüllen, dann wird man mit der Hälfte von dem durchkommen, was man vorher angelegt hatte. Für mich steht es fest, daß, wenn die Generaldirektion die Erbauerin dieser Stützmauer gewesen wäre, sie auch erstellt worden wäre; nur durch die Vorstellungen der Stadtgemeinde wurde dies vereitelt, und man kommt in dieser Angelegenheit zu dem gleichen Ziel mit verhältnismäßig viel, viel geringeren Kosten. Die Herren Techniker in der Generaldirektion sind eben in der Regel der Ansicht, daß das, was sie machen, gut und praktisch sei, und alles, was von auswärts, von der Privatarchitektur kommt, nichts wert sei (Abg. B e n e d e y; Sehr richtig!).

Dieses Beispiel muß doch Veranlassung zum Nachdenken geben. Es zeigt uns, daß wir mit dem jetzigen System brechen müssen. Ich erachte es als großen Fehler, daß unsere sämtlichen Bauten, Pläne und Kostenanschläge nicht durch eine erstklassige Behörde, die außerhalb der Generaldirektion steht, überprüft werden. Wir könnten damit Millionen sparen, und das Hohe Haus hätte auch die Garantie, daß all die Summen, die es hier in einer großen Anzahl von Millionen bewilligt, in seinem Sinne zur Verwendung gelangen. Sehen wir uns doch einmal ein Bauprojekt in einer großen Stadt an! Zuerst bekommt ein Techniker den Auftrag, es auszuarbeiten. Dann wandert es durch drei Instanzen, zuerst in den Stadtrat, dann kommt es in die technische Kommission, und weiter geht es an das Stadtverordnetenkollegium. In allen diesen drei Instanzen wird die verbessernde Hand durch Sachverständige angelegt, werden die Preise revidiert und da und dort wird verbessert, wo zu verbessern ist.

Das Vertrauen zu der Generaldirektion in dieser Beziehung hat namentlich auch in der Eisenbahnkommission, insbesondere was die Kostenanschläge anbelangt, sehr not gelitten. Ich kann Ihnen hier ein weiteres Beispiel angeben. Die Gemeinde Bruchhausen hat schon wiederholt um Erstellung einer kleinen Güterhalle petitioniert. Der Wunsch der Gemeinde wurde seitens der Kommission als berechtigt anerkannt. Es herrscht dort ein ziemlich starker Verkehr, die Gemeinde ist aber zufrieden, wenn nur das einfachste Gebäude erstellt wird,

das man sich denken kann. Im Jahre 1908 verlangte die Generaldirektion für die Erstellung dieser einfachen Güter, möchte ich bald sagen, und für Gleisanlagen einen Betrag von 92 000 Mark! Wenn man das einem Privatarchitekten sagen würde, er würde einfach darüber lachen (Abg. K o l b: Sehr richtig!). So, wie diese beiden Kostenanschläge aufgestellt sind, das bildet die Regel, aber nicht die Ausnahme. Das Hohe Haus muß aber endlich einmal dazu Stellung nehmen, das dürfen wir uns für die Folge nicht bieten lassen. Im Jahre 1909 wurde das gleiche Projekt von der Generaldirektion schon um 11 000 Mark billiger angenommen. Dabei mußte aber wie auch beim ersten Projekt das Gelände von der Gemeinde Bruchhausen gestellt werden. Machen wir einmal den Versuch und lassen wir ein derartiges Projekt von einem Privatarchitekten unter Aufsicht des besten Technikers der Generaldirektion ausführen, dann bin ich überzeugt, daß wir mit der Hälfte des Betrages auskommen. Entweder, es wird von der Generaldirektion überhaupt kein Voranschlag ausgearbeitet, oder man setzt denselben so hoch an, daß man nicht daran denken kann, das Projekt zur Ausführung zu bringen.

Ich möchte noch auf etwas aufmerksam machen, und zwar betrifft es die Erweiterung des Güterbahnhofes in Basel. Es ist das ein Punkt, auf den noch nicht aufmerksam gemacht worden ist. Wir alle wissen ja, daß diese Anlage sehr reichlich und sehr groß bemessen wurde, und nun will man, da man bei der Ausführung eine Ersparnis von 2½ Mill. gemacht hat — das ist auch wieder ein Beweis dafür, daß der Voranschlag zu hoch aufgestellt war —, noch weitere Anlagen machen. Wenn wir diese aber bewilligen, werden wir von unseren Nachfolgern die größten Vorwürfe erhalten. Ich meinerseits kann diesen Schritt nicht mitmachen und werde gegen diese Position stimmen.

Herr Oberbaurat W a s m e r: Ich hatte mich zum Wort gemeldet, ehe sich der Herr Vorredner gemeldet hatte; ich kann auf seine Äußerungen und insbesondere das, was er bezüglich der Stützmauer angeführt hat, jetzt nicht eingehen, da mir die Sache nicht gegenwärtig ist. Ich behalte mir aber vor, auf diesen Punkt später zurückzukommen. Ich habe das Wort ergriffen, um nicht zu lange Zeit darüber hingehen zu lassen, daß eine Äußerung über eine gestern schon berührte Sache und den Antrag des Herrn Abg. M a i e r erfolgt, die sich auf die Sandsteinlieferungen aus badischen Bruchhäusern, insbesondere aus dem Bezirk Eberbach bezogen.

Der Antrag Maier enthält drei Punkte. Erstens wünscht er eine ausgiebige Berücksichtigung der badischen Steine bei unseren Bauten, zweitens wünscht er, damit auch entferntere Steinbrüche sich an den Lieferungen beteiligen können, die Einrichtung, daß die Steine nur auf die nächstgelegene Station zu liefern sind, und daß von da aus der Transport auf Kosten der Eisenbahnverwaltung besorgt wird; der dritte Punkt bezweckt die Trennung der Steinlieferungen von den übrigen Bauarbeiten.

Was nun den ersten Wunsch betrifft, die vorzugsweise Berücksichtigung der badischen Steine, so wird dem so weit möglich jetzt schon Rechnung getragen. Es wird ja — und das ist auch in letzter Zeit bei den Bauten in Heidelberg geschehen — in den Bedingungen vorgeschrieben,

daß badisches Material zu verwenden ist. Da, wo dies nicht geschieht, wird von der Verwaltung darauf hingewirkt, daß die Unternehmer, wo verschiedenes Material verwendet werden kann, dem badischen Material den Vorzug geben. Es geschieht das auch in der Regel, und wo es nicht geschieht, da sind die erheblichen Preisdifferenzen schuld, denen man doch auch etwas Rechnung tragen muß.

Was den zweiten Wunsch betrifft, den Wunsch, daß, um auch den entfernter gelegenen Steinbrüchen die Möglichkeit zu gewähren, sich bei der Vergabe zu beteiligen, die Steine von der Verwaltung bei der nächstgelegenen Bahnstation in Empfang genommen und von hier weiter bis zur Verwendungsstelle transportiert werden, daß also im großen und ganzen beim Vergleiche der Angebote nur das Angebot loco nächster Bahnstation in Rechnung zu stellen wäre und der Transport von der Eisenbahnverwaltung zugunsten des Bauetats kostenlos erfolgen würde, so glaube ich, daß man derartiges nicht einführen sollte. Jedenfalls müßten doch die Transportkosten der Eisenbahnverwaltung durch den Bauetat ersetzt werden, wenigstens in dem Umfange ersetzt werden, als die Selbstkosten der Eisenbahnverwaltung betragen, so daß also beim Vergleiche der Angebote auch die Selbstkosten der Eisenbahnverwaltung bis zur Verwendungsstelle zu berücksichtigen wären. Die Führung dieser Transporte von der Eisenbahnverwaltung zu ihren Selbstkosten käme aber doch der Einführung eines Ausnahmetarifs für badische Steine gleich, und ich glaube, von einem solchen Vorgehen sollte man doch Abstand nehmen. Es läge doch auch die Gefahr nahe, daß, wenn man den Steinen einen solchen Ausnahmetarif gewährt, auch noch für andere Materialien dasselbe verlangt wird. Ich erinnere zum Beispiel nur an die Lieferung der eisernen Brücken; die Werte, die diese Brücken liefern, sind im ganzen Lande verteilt. Wenn es sich z. B. um eine Vergabe in Heidelberg handelt, ist das Werk im Seekreise oder am Rhein viel schwieriger daran wie das Werk in Gröningen oder in Ladenburg. Diese Werke könnten also mit gleichem Rechte ebenfalls eine Ermäßigung der Transportkosten verlangen. Das Gleiche wäre der Fall beim Transport von Kalk, Sand, Zement, unter Umständen sogar auch von Holzwaren und ähnlichen Baumaterialien. Es wäre sehr leicht möglich, daß auch für diese Materialien dieselben Ansprüche gestellt würden. Ferner würde mit der Gewährung der Transportkostenermäßigung doch eine sehr erhebliche Verschiebung in den natürlichen Absatzgebieten eintreten, auf die die Steinbrüche ihrer Lage nach doch wohl einen Anspruch haben. Die Vorteile, die durch die Verbilligung der Transportkosten den entfernteren Steinbrüchen gewährt würden, würden Nachteile für die nähergelegenen Steinbrüche bringen, die unter Umständen vielleicht größer sind als die für die entfernteren Steinbrüche erwachsenden Vorteile. Es wäre das ein Eingriff in die natürlichen Verhältnisse, der mit der Zeit, glaube ich, zu ungünstigen Ergebnissen führen würde. Die in der Nähe liegenden Brüche hätten jedenfalls alles Recht dazu, sich beschwert zu fühlen, oder sie würden sich wenigstens beschwert fühlen, wenn die Konkurrenzfähigkeit der weiter entfernt liegenden durch Begünstigung der Frachten erheblich gefördert würde. Ich glaube also, daß diesem Verlangen nicht Rechnung getragen werden kann.

Der dritte Wunsch geht dahin, daß die Steinlieferung von den übrigen Arbeiten getrennt vergeben wer-

den soll. Es ist das ja ein Wunsch, der auch von den Steinbruchbesitzern, hauptsächlich des Nedartales, gelegentlich der Vergabe der Tunnelbauarbeiten in Heidelberg geäußert worden ist. Die Sache wurde damals einer nochmaligen sehr reiflichen Erwägung unterzogen, man kam aber zu dem Entschlusse, daß es unmöglich sei, die gewünschte Trennung ohne große Nachteile für die Verwaltung durchzuführen. Die gesonderte Vergabe ist bei uns schon für die Hochbauten eingeführt, bei allen Hochbauten werden die Steinmearbeiten und Steinhauerarbeiten, also die Lieferung der besonders bearbeiteten Haussteine, getrennt von der Maurerarbeit vergeben. Das gleiche Verfahren aber auch bei Tiefbauarbeiten durchzuführen, also bei Brücken und Dohlen und bei im Zusammenhang mit dem Bahnkörper stehenden Über- und Unterführungen, wäre ohne einen erheblichen Nachteil für die Verwaltung nicht möglich. Die Verwaltung wäre gezwungen, in diesem Falle überall in der Nähe der Bauten größere Lagerplätze anzulegen, wo sie die Steine bereit liegen hat, die der Unternehmer zur Verfügung haben muß; sie wäre auch gezwungen, ein viel größeres technisches Aufsichtspersonal und technisches Personal überhaupt zu halten, als es jetzt nötig ist, und zwar für die Aufstellung der Bruchzettel, für die Lieferungszettel, für die Übernahme der Steine, wie sie aus dem Bruch kommen, bevor sie vom Unternehmer verwendet werden. Die Prüfung, ob die Steine auch im Bau richtig und unverletzt verwendet werden, bliebe außerdem bestehen. Es wäre dies alles mit großen Lasten und mit großen Kosten für die Verwaltung verbunden. Außerdem läge doch auch die Gefahr nahe, daß eine erhebliche Verteuerung der Arbeiten noch dadurch eintreten würde, daß, wenn die Lieferung der Steine von einem Gesamtakkord ausscheidet und der ganze Umfang der Arbeit dadurch wesentlich herabgemindert wird, die großen Unternehmer sich nicht mehr an den Vergabungen beteiligen, denn diese wollen nicht nur herstellen, sondern sie wollen auch die Lieferungen haben. Dadurch, daß dann die Beteiligung an der Konkurrenz eine geringere ist, ist zu befürchten, daß auch das Ergebnis derselben ein ungünstigeres wird.

Nun tritt noch das Weitere hinzu, daß, wenn wir die Lieferung der Steine in eigener Regie besorgen, der Unternehmer daraus, daß die Steine vielleicht einmal nicht so vorrätig sind, wie er sie seiner Ansicht nach gerade verwenden wollte, Anlaß nehmen wird, sich seinen Hauptverpflichtungen zu entziehen, der Einhaltung des Vollendungstermins, noch mehr aber der Übernahme der Gewährschaft. Wenn z. B. im Heidelberger Tunnel — und das war für uns mit ein Hauptgrund, die geforderte getrennte Lieferung der Tunnelsteine nicht zuzugestehen, sondern sie vereint mit den übrigen Bauarbeiten zu vergeben — Verdrückungen oder sonstige Schäden eintreten, so hat bei dem jetzigen Zustande, wo alles zusammen vergeben ist, der Unternehmer, der eine Gewährschaft von mehreren Jahren zu leisten hat, die Ausbesserung auf seine Rechnung zu machen. Wenn aber die Steine getrennt und von uns geliefert werden, so entsteht der Zweifel, ob die Beschaffenheit der Steine oder die Ausföhrung an dem Schaden schuld ist. Das gibt natürlich immer Grund zu Streitigkeiten, und die Übernahme der Gewährschaft durch den Unternehmer könnte vollständig bedeutungslos werden, wenn wir die Steinlieferung von der Herstellung trennen würden.

Ich möchte deshalb in keiner Weise empfehlen, auf den Wunsch einzugehen, die Steinlieferung bei den Tiefbauarbeiten von der übrigen Arbeit zu trennen und gesondert direkt an die Steinbruchbesitzer zu vergeben. Soweit eine Trennung möglich ist, haben wir sie schon in letzter Zeit durchgeführt. Wir trennen die Auflagerquadern, die Abdeckplatten, die Gurtplatten und die Geländer, also alles, was nachträglich hergestellt wird, vom ganzen Bau ab und vergeben sie einzeln. So sind gerade in Heidelberg solche Lieferungen vor kurzer Zeit erst an Eberbacher Werke vergeben worden. Die Gesamtheit der Steinlieferung kann aber nicht ohne Nachteil für die Verwaltung von der übrigen Arbeit getrennt werden.

Was also die drei Wünsche anlangt, die in dem Antrag des Herrn Abg. Maier enthalten sind, so ist zu sagen: Dem ersten Wunsch auf hauptsächlich Begünstigung der badischen Steine trägt die Verwaltung jetzt schon Rechnung und sie wird das auch weiterhin fortgesetzt tun; die beiden anderen Wünsche aber, welche sich auf die Begünstigung im Eisenbahntransport oder gar auf die Trennung der Steinlieferung von den übrigen Arbeiten beziehen, kann die Eisenbahnverwaltung nicht erfüllen.

Ich habe dann noch auf einige kleinere Sachen einzugehen, die gestern ebenfalls zur Sprache gekommen sind und die ich nicht unerwidert hingehen lassen möchte. Der Herr Abg. Dr. J e h n t e r hat u. a. einige Beispiele erwähnt, um zu zeigen, daß die Eisenbahnverwaltung nicht verstehe, selbst im Kleinen zu sparen. Er hat gefragt, warum man denn die Bahnsteiggeländer, die Sperrgeländer, aus Eisen und nicht aus Holz mache. Ich glaube, wenn die Eisenbahnverwaltung bestrebt war, bei diesen auf den Bahnsteig hingestellten Sperrn — die im allgemeinen ein unbeliebtes und unschönes Ding sind — wenigstens das Aussehen tunlichst ordentlich zu gestalten, so ist das doch mehr am Platze, als wenn sie da ein (ich muß schon so sagen) lobiges Holzgeländer mitten auf den Bahnsteig hinstellt. Sie mögen auch hinreisen, wohin Sie wollen, Sie werden, von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen, überall eiserne Geländer in Verwendung finden. Weiter wurde von dem Herrn Abgeordneten auch noch gesagt, es sei ihm mitgeteilt worden, man beseitige unnötigerweise lebende Säge und ersetze sie durch Geländer. Da müßte er mir eben einen einzelnen Fall nennen, sonst kann ich da nichts Bestimmtes sagen. Ich kann nur im allgemeinen erklären, daß wir die lebenden Säge, soweit als es möglich ist, schonen. Wir beseitigen sie nur, wo wir sie beseitigen müssen, und in der Regel werden wir dazu durch die Angrenzer veranlaßt, in dem diese sagen, daß sie sie in der Bewirtschaftung ihrer Grundstücke genieren, weil die Säge mit der Zeit, indem sie breiter werden, zu nahe an die Grenze kommen. Da müssen wir sie beseitigen und durch Holzgeländer ersetzen. Aber wir tun das also nur gezwungen.

Der Herr Abg. Willi hat unter anderem erwähnt, der Wasserturm in Heidelberg stünde an einem falschen Fleck; offenbar meint er, er müßte wieder beseitigt werden. Nun steht er zurzeit auf dem freien Feld und gebe zu, daß mancher vielleicht nicht begreifen wird, warum man den Turm da hingestellt hat. Aber der Turm steht mit Rücksicht auf die künftige Bahnhofsanlage am richtigen Fleck; wenn der neue Bahnhof einmal fertig

ist, wird man sehen, daß der Wasserturm ganz richtig steht. Jetzt kann man das noch nicht beurteilen.

Abg. Breitenfeld (Soz.): Es ist im Laufe der Debatte verschiedentlich betont worden, daß wesentlich gespart werden könnte, wenn man etwas weniger Unter- und Überführungen bauen würde. Der Herr Minister glaubte diesen Vorwurf als unberechtigt zurückweisen zu können; ich für meine Person kann mich aber auch nicht der Überzeugung entschlagen, daß in dieser Beziehung doch des Guten etwas zu viel getan werde, ohne daß damit eine wesentliche Erhöhung der Verkehrs- und Betriebssicherheit erreicht wird. Ich glaube, daß diese beiden Dinge durch diese kostspieligen Über- und Unterführungen mitunter zu teuer erkauft werden. Wohin sollte es führen, wenn die großen Städte ihren Trambahnbetrieb, den Automobilbetrieb, kurz alle diese Betriebe auf den Hauptstraßen in ähnlicher Weise sichern wollten? Welch' ungeheuerer Summen müßten da aufgewendet werden! Und ich meine, dort ist die Betriebs- und Verkehrssicherheit nicht minder wichtig als auf einer Bahnlinie.

Welche Schäden aber mitunter die Erstellung solcher Unter- und Überführungen im Gefolge hat, davon kann ich Ihnen von dem Bahnhofumbau der Stadt Lörrach einen Fall vorführen, wo man bei dem Umbau in dem bebauten Teile der Stadt von fünf schienenparallelen Übergängen nicht weniger als drei verschwinden ließ und an deren Stelle Unterführungen erstellte. Was die Bevölkerung der Stadtgemeinde Lörrach befürchtete, ist hier vollständig eingetroffen; einmal insofern, als infolge des Verschwindens der schienenparallelen Übergänge das Bau terrain und die bebauten Grundstücke auf der Ostseite der Stadt ganz bedeutend im Wert gesunken sind, und andererseits sich die Besorgnis, diese Unterführungen würden eben Bedürfnisanstalten werden, bewahrheitet hat. Es beschleicht einem ein Gefühl der Erbitterung, wenn man Tag für Tag vielleicht dutzendmal durch diese Unterführungen gehen und dabei ansehen muß, in welchem Zustande sie sich befinden.

Damit hängt wohl der Antrag Pfeiffle u. Gen. zusammen, der wünscht, daß dort, wo die Gemeinden nicht freiwillig die Beleuchtung und Reinigung solcher Unterführungen übernehmen, die Eisenbahnverwaltung das in hinreichender Weise besorgen muß. Der Grund, weshalb die Gemeinden nicht überall freiwillig die Beleuchtung und Reinigung übernehmen, ist darin zu finden, daß sie die Kosten, die sie dafür aufzuwenden haben, nicht ersetzt bekommen, und es gehört eben ein ziemlicher Aufwand dazu, diese Unterführungen hinreichend zu beleuchten und in Stand zu halten, denn es ist nicht möglich, daß man Tag und Nacht einen Polizisten hinstellt und auf diese Weise dafür sorgt, daß Verunreinigungen in den Unterführungen nicht vorkommen. In dieser Beziehung müßte eben der Eisenbahnfiskus den Gemeinden durch Anteilnahme an der Kostentragung entgegenkommen, wenn diese freiwillig die Reinigung und Beleuchtung dieser Unterführungen übernehmen.

Ich möchte hier gleich einen Wunsch der Stadtgemeinde Lörrach vorbringen; das diesbezügliche Ge-

such ist vielleicht schon oder wird in den nächsten Tagen bei der Generaldirektion einlaufen. Dieser Wunsch geht dahin, daß eine dieser Unterführungen in Lörrach im Punkte der Pflasterung in einen besseren Zustand gebracht wird. Bei dieser Unterführung kann man sehen, daß, wie der Herr Kollege Benedey vorhin ausgeführt hat, Sparsamkeit auch mitunter ihre zwei Seiten haben kann. Die Unterführung, um die es sich handelt, ist eine sogenannte Karrendurchfahrt. Sie ist mit einem Pflaster versehen, das aller Beschreibung spottet; es ist ein Skandal, daß man einer Stadt wie Lörrach eine solche Unterführung hinstellt. Die Stadt Lörrach ist nicht eher bereit, die Reinigung und Beleuchtung zu übernehmen, bis hier nicht ein besserer Zustand geschaffen ist. Aus Sparsamkeitsrücksichten hat man schlechtes Pflaster gesetzt und muß jetzt zu einer zweiten Ausgabe geschritten werden, damit diese Unterführung eine annehmbare Begehung erhält. Ich gebe der Hoffnung und dem Wunsch Ausdruck, daß die Generaldirektion und das Ministerium dafür sorgen, daß dieser Unterführung in Lörrach ein besseres Pflaster, womöglich ein Asphaltbelag gegeben wird.

Nun möchte ich noch auf eine Frage zu sprechen kommen, die mein Kollege Willi gestern bereits angeschnitten hat; das ist die Frage des Basler Bahnhofumbaus, bei dem eine beträchtliche Erdmenge zuviel aufgeschüttet worden sein soll. Der Herr Generaldirektor hat vorhin gesagt, er werde auf diese Frage bei § 62 des Bahnbudgets zu sprechen kommen. Ich nehme an und glaube das aus dieser vorläufigen Antwort schließen zu dürfen, daß er sich wahrscheinlich erst noch orientieren muß, da er wohl heute nicht genügend orientiert ist, um diese Frage zu beantworten. Um von der Regierung in dieser Sache eine klare Antwort zu erhalten, möchte ich der Anfrage meines Freundes Willi einiges hinzufügen. Denn das, was dort oben behauptet wird, klingt so ungeheuerlich, daß man es kaum fassen kann. Es soll eine Menge von 113 000 Kubikmeter Erde zuviel aufgeschüttet worden sein, die jetzt allmählich wieder abgehoben wird. An den Unternehmer soll pro Kubikmeter eine Mark bezahlt worden sein, so daß durch einen Berechnungsfehler womöglich 113 000 M. unnötiger Weise im buchstäblichen Sinne verlost worden wären, und da die Beschaffung der Erdmassen wahrscheinlich noch einmal 113 000 M. erfordern wird, wäre eine Summe von rund 200 000 M. unnötiger Weise verlost worden. Ich möchte auch fragen, inwieweit diese Sache mit der Zurechensetzung eines Baurats zusammenhängt, der zur Strafe dafür, daß er diesen Fehler begangen hat, mit halbem Ruhegehalt zur Ruhe gesetzt worden sein soll.

Ich gebe alle diese Dinge nur unter Vorbehalt wieder, da ich sie nicht auf ihre Richtigkeit kontrollieren kann; ich führe sie aber an, damit die Regierung in die Lage kommt, all dem, was hier behauptet wird, und wenn es nur Gerüchte sein sollten, in ihrem eigenen Interesse zu widersprechen. Aber etwas muß ohne Zweifel an den Gerüchten sein.

Der Herr Kollege Benedey hat vorhin den Ausdruck getan, daß Sparsamkeit ihre zwei Seiten habe. Das ist ein wahres Wort. Nun habe ich in einer Baseler Zeitung gelesen, daß die Regierung in Basel in Anbetracht der Dimensionen, die der badische Baseler Bahn-

hofsbau annimmt. Bei der badischen Regierung angefragt habe, wie weit man die Bahnhofanlage noch auszuweiten gedenke, da sie nachgerade unheimliche Dimensionen annehme. Darauf habe die badische Regierung erwidert, daß sie gewohnt sei, ihre Bahnhofbauten heute dermaßen zu erstellen, daß sie auf Jahrzehnte hinaus genügen. Das ist ein Grundsatz, der ohne Zweifel von Großzügigkeit und Weitblick getragen ist, und den ich lobe; den ich lobe, wenn er generell, nicht nur auf die großen Bahnhöfe, sondern auch für das flache Land angewandt wird, insbesondere auf diejenigen Orte, auf diejenigen Landgemeinden, die mit einer starken Industrie durchsetzt sind und ebenfalls größere Bahnhofanlagen benötigen. Ich habe den Umbau des Bahnhofs Steinen im Auge, wofür die Regierung 24 000 M. in das Budget eingestellt hat. In jener Gemeinde ist man sehr ungehalten darüber, daß die Eisenbahnverwaltung sich nur zu einem Umbau und nicht zu einem Neubau entschließen konnte, und daß man den Bahnhof an der gleichen Stelle wie bisher belassen will, obwohl es jedem Laien einleuchten muß, daß das Aufnahmsgebäude bedeutend zurückgesetzt gehört, da es tatsächlich nur knapp 4,5 Meter von dem Schienengleise entfernt und überdies ein Bau ist, der bei den dortigen Verhältnissen einfach nicht mehr hinreicht, um den Personenverkehr und den übrigen Verkehr zu bewältigen. Man will lediglich das Wirtschaftsgebäude und den Abort abreißen und einen Warteraum an das Bahnhofsgebäude anschließen. Ich stehe aber auf dem Standpunkt, und mit mir die dortige Gemeindeverwaltung und die Großindustriellen, die sich an dem Plage befinden, daß da ein Rutschwerk gemacht wird, daß diese 24 000 M. rein für die Rake ausgegeben werden, da im Laufe der nächsten Jahre doch zur Erstellung eines neuen Bahnhofsgebäudes übergegangen werden muß. Man ist sogar der Meinung, daß es besser wäre, wenn man diese 24 000 M. sparen und lieber zuwarten würde, bis die Finanznot gehoben ist, um dann ein zweckentsprechendes Bahnhofsgebäude zu erstellen. Ich glaube übrigens, daß das auch heute trotz der gespannten Finanzlage schon möglich wäre. Die Gemeinde Steinen ist durch das Emporblühen ihrer Industrie, die uenerdings ganz gewaltige Ausdehnung gewinnt, in einer raschen Entwicklung begriffen. Die dortigen Bewohner wünschen, daß auch die Güterhalle, die ebenfalls unzulänglich ist, vergrößert werde, und daß auch ein Hebekran erstellt werde, um die schweren Maschinenteile und Baumstämme, die dort zur Verladung kommen, besser verladen zu können. Ich habe gesehen, daß am Bahnhof Nieben, wo keine derartig schweren Güterstücke verladen werden, ein Hebekran vorhanden ist, während man der Station Steinen, auf der schwere Güterstücke zur Verladung kommen, einen Kran versagen will. Ich hoffe also, daß die Regierung dieses Projekt noch einmal einer Revision unterzieht, und diesen jetzt von mir geäußerten Wünschen möglichst Rechnung trägt.

Dann hätte ich noch einen Wunsch vorzutragen. Bezüglich der Haltestelle Kirchen ist projektiert, einen Bahnhof mit einem unheizbaren Warteraum zu erstellen. Es ist merkwürdig, daß man einer Gemeinde einen unheizbaren Warteraum hinstellen will, wenngleich tagtäglich durchschnittlich zirka 200 Personen diesen Haltepunkt benützen. Man hat mir gesagt, prinzipiell würden auf Haltestellen heizbare Warteräume nicht erstellt. Aber ich meine, es gibt keine Regel ohne Ausnahme, und

ich glaube, die Gemeinde Kirchen könnte hier eine Ausnahme von der Regel machen, den sie ist bedeutend größer als die Gemeinden Esringen und Eimeldingen, die einen Bahnhof mit heizbaren Warteräumen besitzen. Ich meine, man könnte dem Wunsche nachkommen. Man wird ja angesichts unserer Finanzlage wenig Hoffnung haben können, daß es geschieht, aber es ist mir heute morgen in Gestalt eines Briefes ein Netter in der Not gekommen, der vielleicht auch in dieser Beziehung ein Netter für unsere Generaldirektion bzw. Eisenbahnverwaltung sein kann, um die Mittel zu finden, damit die Wünsche, die ich jetzt hier vorgetragen habe, in Erfüllung gehen können. Es ist mir aus der Gemeinde Müllheim mitgeteilt worden, daß sich dort auf dem Bahnhof Müllheim ein großer Schuppen befindet, der nicht mehr benutzt wird, und das ganze Jahr hindurch geschlossen ist, also seinen Zweck nicht mehr erfüllt, sondern nur zur Aufbewahrung von altem Eisen, altem Handwerkzeug und alten Materialien dient. Man wünscht, daß der Schuppen dort verschwindet und zu Gelde gemacht wird. Die Regierung möge also dieses Objekt loslösen und das Geld, das sie dort heraus schlägt, dazu verwenden, um der Gemeinde Kirchen einen heizbaren Warteraum zu schaffen.

Generaldirektor der Staatseisenbahnen Geheimerat Rath: Ich hatte vorhin bemerkt, daß über die Ausstellungen bezüglich der nachträglichen Abhebung von aufgeschüttetem Gelände auf dem Bahnhof Basel erst in der Spezialdebatte Antwort gegeben werden solle, in der Meinung, daß dort wohl der geeignetste Platz hierfür sei, nicht etwa deshalb, weil ich, wie der Herr Abg. Breitenfeld meint, auf diese Angelegenheit nicht vorbereitet sei. Das wäre ja wohl kaum anzunehmen, nachdem diese Nachricht durch so ziemlich alle Zeitungen, die mir zu Gesicht gekommen sind, hindurchgelaufen ist.

Es ist richtig, daß der Teil des Basler Verschiebbahnhofs, der zuerst angeschüttet wurde, jetzt durchschnittlich etwas zu hoch liegt, und daß deshalb, wenn er sich nicht mehr weiter setzt, schließlich vor Legung der Gleise ein gewisses Abheben der Auffüllungsmasse notwendig wird. Um wieviel es sich dabei handeln wird, läßt sich jetzt noch nicht genau beurteilen. Ich kann mir z. B. denken, daß die starken Regen der letzten Tage ein weiteres Setzen veranlaßt haben werden. Aber man nimmt an, daß im ganzen etwa durchschnittlich 40 Zentimeter abzutragen sein werden (Hört, hört!). Das würde eine Abtragmasse von etwa 40 000 Kubikmeter ergeben. Bei Anschüttungen hat man immer mit nachträglichen Setzungen zu rechnen. Man muß also in den Vergütungsbedingungen stets mehr Masse vorsehen, als die Kubikberechnung an sich ergeben würde. Es handelt sich nur darum, das richtige Verhältnis der aufzutragenden Masse zu der zu erwartenden Setzung zu bestimmen. Das ist von verschiedenen Voraussetzungen abhängig. Es hängt hauptsächlich ab von dem Untergrund, auf den aufgeschüttet wird. Wenn man auf moorigen oder leichten Untergrund eine große Masse von Ausfüllmaterial aufbringt, so wird dieser Untergrund in einem gewissen Maße zusammengedrückt. Als Maßstab für die voraussichtliche Setzung der Auftragmasse hat man bei dem Basler Rangierbahnhof das Ergebnis der Probegruben angenommen, die man für die Fundamente der Brücken gemacht hat. Man ist dort

auf ein recht unzuverlässiges Erdreich gestoßen, das für die Gründung der Fundamente entfernt werden mußte, bis man auf den tragfähigen Kies kam. Bei der Schüttung wird dieser Untergrund natürlich nicht entfernt, sondern man schüttet auf ihn. Nun beträgt die mittlere Stärke der Schüttungen, die dort gemacht werden mußten, etwa 10 Meter. Es ist aber nicht mit Bestimmtheit vorauszu sehen, welchen Druck diese Riesenschicht von 10 Meter auf den Untergrund ausüben wird, und deshalb hat man erfahrungsgemäß mit einer anfänglichen vorübergehenden Auflockerung von 10—20 Proz. und dann mit einer späteren bleibenden von 1—2 Proz. gerechnet. Das ist ein beträchtlicher Spielraum. Man hat anfänglich bei dem Verschiebbahnhof sehr starke Setzungen beobachtet und hat deshalb auf ein hohes Maß der Auflockerung und der Nachgiebigkeit des Untergrunds geschlossen. Dieses Maß ist aber wider Erwarten nicht eingetreten. Es ist daraus zu schließen, daß die tragfähige Riesenschicht der Rheinebene durchschnittlich nicht so tief unter dem Grund liegt, als man ursprünglich glaubte annehmen zu sollen. Im allgemeinen tritt die entgegengesetzte Erscheinung auf; in der Regel sind die Setzungen größer, als man ursprünglich angenommen hat. Man muß dann nachhelfen und weiter auffüllen. Das veranlaßt unter Umständen beträchtlich größere Kosten als das nachträgliche Abheben, wozu man das Material erst wieder beiführen muß, denn in dem ganzen Gelände ist natürlich die Setzung nicht gleichmäßig, man kann den Abtrag oft auf nur kurze Entfernung wieder als Auftrag verwenden. Von vornherein das richtige Maß zu treffen, bleibt immer schwer, ich möchte sagen, es ist ein Ding der Unmöglichkeit, weil die Anhaltspunkte, die dazu erforderlich sind, erst bei der Bauausführung selbst gewonnen werden können. Die Gerüchte, die sich darüber verbreitet haben und die Summe von 130 000 M., von der gesprochen worden ist, sind natürlich sehr übertrieben. Wenn ich bemerkte, daß nach jetziger Annahme etwa 40 000 Kubikmeter wieder abgehoben werden müssen, so ist damit noch lange nicht gesagt, daß das z. B. zum Preis von 1 M. für das Kubikmeter 40 000 M. kosten würde; denn es ist davon in Abzug zu bringen, was an die Stellen, die sich stärker gesetzt haben, oder wo aus andern Gründen eine Auffüllung noch zu machen ist, aus der etwas zu hohen Schüttung wieder aufgebracht wird. Unter diesen Umständen kann weder für die Unternehmung noch für die örtliche Bauleitung der Vorwurf eines mangelhaften Sachverständnisses oder einer Pflichtverletzung abgeleitet werden. Wenn der Herr Vorredner glaubt, diese Angelegenheit mit der Zurücklegung des Vorstandes der Bahnbauinspektion Basel II in Verbindung bringen zu sollen, so muß ich das mit der größten Entschiedenheit bestreiten und kann nur bedauern, daß über einen so verdienten Beamten derartige unbegründete Gerüchte auch in diesem Hause verbreitet werden. Der Vorstand der Bahnbauinspektion Basel II ist, nachdem er das 67. Lebensjahr erreicht hatte, mit dem Gehalt an die Regierung herantreten, ihn in den Ruhestand zu versetzen, weil er der Überzeugung war, daß er der mehrjährigen Arbeit, die die Fertigstellung des Bahnhofes noch erfordert, nicht mehr in dem Maße gewachsen sein würde, wie er bei seiner hohen Auffassung der Dienstpflichten es wünschen würde. Daß er mit dem halben Gehalt pensioniert worden sei, also strafweise, das wird jedem der Herren, die das Beamtengesetz kennen,

hervorgeht als unglaublich erschienen sein. Das Beamtengesetz kennt keine Zurücksetzung mit einem beliebigen, ich möchte sagen, strafweise festgesetzten Bruchteil des Gehalts, sondern der Ruhegehalt bemißt sich nach den Dienstjahren. Ich kann also nur wiederholen: Jrgendwelcher Zusammenhang zwischen der durchaus erklärlichen Erscheinung der etwas zu hohen Auffüllung und zwischen der Zurücksetzung des verdienten Beamten besteht nicht.

Abg. Kuhn (Soz.): Ich halte mich zunächst für verpflichtet, der Großh. Regierung sowohl als der Budgetkommission meinen Dank abzustatten dafür, daß sie es ermöglicht haben, daß in diesem Budget ein Betrag für die Verlängerung der Bahn von Brühl nach Ketsch eingestellt ist. Ich möchte den Wunsch daran knüpfen, daß mit dem Bau dieser Bahn bald begonnen wird, damit die dortige Bevölkerung sehr rasch der Wohltat einer Bahnverbindung teilhaftig wird. Ich möchte auch der Hoffnung Ausdruck geben, daß mit der Verlängerung der Bahn von Ketsch nach Altlshheim und Philippsburg auch bald vorangegangen wird, so daß der Zeitraum für diese Weiterführung kein so großer sein wird als der Zeitraum, den die Verlängerung von Brühl nach Ketsch gebraucht hat. Die Gemeinde Ketsch wäre umso mehr zu berücksichtigen, daß ihre Bahn alsbald erstellt würde, da sie sehr große Opfer für die Bahn gebracht hat. Diese kleine Gemeinde, die nicht zu den wohlhabenden Gemeinden gezählt werden kann, hat 71 000 Mark für den Grunderwerb ausgegeben.

Bedauern muß ich, daß man bei diesem Projekt der Bahn von Brühl nach Ketsch nicht den Rohrhof, eine Filialgemeinde von Brühl, berücksichtigt hat, trotzdem i. St. die Petitionskommission, wie das in den Nachweisungen über die Erledigung der vom Landtag 1907/08 überbrachten Petitionen enthalten ist, erklärt hat, daß auch der Rohrhof mit berücksichtigt werden solle. Gerade Rohrhof hat sehr viel Industriegelände zur Verfügung, und es haben schon große Industrielle dort Gelände angekauft; ich erinnere nur an die Firma Lanz, die ein Gelände von Tausenden von Quadratmetern erworben hat, an die Firma Thießen, welche dort für über 300 000 M. Gelände angekauft hat und beabsichtigt, dort Gasenanlagen zu errichten. Ferner hat auch die Neue Rheinisch-Aktiengesellschaft dort Gelände erworben. Aus diesem Grunde wäre es besser gewesen, wenn man auch den Rohrhof berücksichtigt hätte. Im Jahre 1905, als die Bahn von Rheinau nach Brühl erstellt worden ist, ist hier ein Fehler gemacht worden, damals wäre diese Filialgemeinde mit wenigen Opfern und auch ohne größere technische Schwierigkeiten an die Bahn anzuschließen gewesen. Wenn man die Bahn in anderer Richtung geführt hätte, so wäre auch der Rohrhof berücksichtigt worden, und es hätte auch nicht die Bahn nach Brühl die Schienen der Rheintalbahn kreuzen müssen, was schon öfter zu Entgleisungen geführt hat und wobei es wirklich Wunder zu nehmen ist, daß noch kein größeres Unglück auf dieser Strecke entstanden ist. Ich möchte also bitten, wenn es noch irgendwie geht, auch diese Filialgemeinde, in der so viel Industriegelände vorhanden ist, zu berücksichtigen. Es hat nicht nur der Rohrhof allein, sondern es haben auch die umliegenden Orte ein Interesse an diesem Anschluß, namentlich Ketsch, weil da-

durch den Arbeitern die Möglichkeit gegeben wäre, recht schnell zu ihrer Arbeitsstätte zu gelangen. Ich möchte deshalb die Regierung bitten, daß sie das im Auge behält.

Auch wird eine bessere Ausgestaltung des Fahrplans gewünscht, denn z. Bt. ist es wirklich ein Zufall, wenn man eine Verbindung von Rheinau nach Brühl bekommt. Die Rentabilität der Strecke würde auch dadurch nur zunehmen, wenn der Fahrplan hier eine andere Ausgestaltung erfahren würde.

Zu dem Antrag des Herrn Abg. Pfeiffle sind verschiedene Bemerkungen gemacht worden, die ich nicht für stichhaltig erachten kann. Es handelt sich da um die Opfer, welche der Gemeinde durch die Reinhaltung, die Beleuchtung usw. der Über- und der Unterführungen auferlegt werden. Schwellingen hat jetzt eine Über- u. eine Unterführung erstellt erhalten, deren Unterhaltung, Reinigung und Beleuchtung nach der Berechnung des Gemeinderats jährlich einen Aufwand von über 6000 Mark erfordert, wodurch eine Umlageerhöhung von 3 Pfg. verursacht wird. Dabei ist zu beachten, daß die Gemeinde gar kein Interesse an dieser Einrichtung hat. Es ist doch eine Ungerechtigkeit, Gemeinden in dieser Weise mit Ausgaben zu belasten für Einrichtungen, die lediglich der Bahn dienen. Die Bahnverwaltung hat wohl auch ein Interesse daran, derartigen Wünschen der Gemeinden entgegenzukommen. Auch wegen der Überführung in Schwellingen hat ein Rechtsstreit geschwebt, und der Bezirksrat hat entschieden, die Überführung sei ein Ortsstrahenteil, trotzdem das nicht der Fall ist. Der Gemeinderat steht auf dem Standpunkt, daß durch diese Unterführung nur eine Verbindung zweier Ortsstraßen hergestellt wird, die im Ortsbauplan nicht vorgesehen sei, und daß folglich die Gemeinde auch nicht die Verpflichtung habe, die Beleuchtung usw. zu übernehmen. Die Regierung sollte in solchen Fällen etwas mehr Rücksicht auf die Gemeinden nehmen und den Aufwand mindern.

Ich möchte bei der Gelegenheit auch den Wunsch anknüpfen, daß, wenn solche Unterführungen ausgeführt werden müssen, sie dann in einer anderen Bauart gehalten werden, wie das in Schwellingen der Fall ist. Dort hat man ein plummes Mauerwerk hingestellt, das außerdem sehr kostspielig ist, während man nach meiner Meinung für weniger Geld etwas viel Gediegeneres und Entsprechenderes hätte erstellen können. Dieser Steinhausen hat die ganze Straße verjähert, die schöne Straße, welche vom Schloß nach Planstadt hinführt, hat durch dieses plumpe Mauerwerk ihre ganze Pracht verloren. Ich möchte auch in dieser Hinsicht die Großh. Regierung ersuchen, doch mit derartigen Bauweisen etwas vorsichtiger zu sein.

Auch bezüglich des Schwelinger Bahnhofs habe ich verschiedene Klagen vorzubringen. An diesem Bahnhofs wird schon seit Jahren herumgebaut, aber je mehr er umgeändert wird, umso mehr nehmen die Mißstände zu. Seit dem Jahre 1870 war ein Wartesaal 2. Klasse vorhanden, den man aber bei dem letzten Umbau anscheinend vergessen hat, er ist einfach verschwunden. In einer Stadtgemeinde, die einen solch starken Verkehr hat wie Schwellingen, sollte man aber die Erweiterung

des Bahnhofs so gestalten, daß allen Wünschen des Publikums Rechnung getragen ist. Der Wartesaal 3. Klasse, der früher in besserem Zustande war, ist jetzt ein für die Dauer unhaltbarer Raum, er hat kein Fenster, das Licht kommt von der Tür herein. Es ist hieraus ersichtlich, daß durch den Umbau nur Verschlechterungen eingetreten sind. Es wäre auch hierbei ein vorsichtigeres Vorgehen zu wünschen.

Auch darüber wird geklagt, daß die Expregüter immer am Aufnahmsgebäude abgeladen werden, trotzdem eine Güterhalle vorhanden ist. Das führt zu großen Mißständen und Unannehmlichkeiten für das Publikum sowie die Beamten u. es ist zu wünschen, daß dafür gesorgt wird, daß die Expregüter bei der Güterhalle verladen werden.

Dann ist mir der Wunsch unterbreitet worden, ob es sich nicht ermöglichen lasse, daß man in Schwellingen am Portal des Aufnahmsgebäudes ein Vordach anbringen läßt, denn es ist schon öfter vorgekommen, daß gerade durch Regen Güter sehr beschädigt worden sind; es wäre deshalb nur zu wünschen, daß dieser Wunsch Berücksichtigung bei der Großh. Regierung finden wird.

Weiterhin hätte man meiner Meinung nach etwas sparen können, als im vorigen Jahre die elektrische Leitung am Schwelinger Bahnhof eingerichtet wurde. Damals hat man ohne weiteres die ganze Gasleitung herausgerissen, es ist aber nach kurzer Zeit vorgekommen, daß die neue Leitung versagt hatte, so daß der ganze Bahnhof in Dunkel gehüllt war. Hätte man die alte Gasbeleuchtung beibehalten, so wären Kosten erspart geblieben, und diese Kalamitäten vermieden worden, es wäre dann auch gleich ein Ersatz vorhanden gewesen. Derartige Fälle sollten nicht eintreten, und ich möchte bitten, auch bei derartigen Anlässen etwas vorsichtiger vorzugehen.

Aus Hockenheim ist mir noch der Wunsch unterbreitet worden, daß die Güterhalle entweder auf die Seite des Aufnahmsgebäudes verlegt oder, wenn sich das nicht ermöglichen lasse, ein Steg zur Güterhalle geführt wird. Der Weg ist jetzt sehr beschwerlich, denn die Leute müssen um die ganzen Bahnanlagen herumlaufen, um zur Güterhalle zu gelangen. Ich glaube, man kann auf eine ganz einfache Weise, wenn man die Güterhalle nicht auf die Seite des Aufnahmsgebäudes verlegen kann, dadurch abhelfen, daß man einen Steg herstellt, um den Geschäftsleuten zu ermöglichen, daß sie ihre Sachen sehr rasch zur Güterhalle bringen und auch wieder an ihre Arbeitsstelle gelangen können.

Ich habe in einer früheren Sitzung — ich möchte das zum Schluß noch erwähnen — einen Fall vorgebracht von Ostersheim, wegen des Bedürfnishäuschens, wozu die Großh. Regierung bzw. die Generaldirektion eine ganz eigenartige Begründung gegeben hat. Ich habe bis jetzt noch keine Antwort über diese Sache erhalten, ich weiß nicht, ob das Stillschweigen der Großh. Regierung vielleicht darin begründet ist, daß sie selbst einseht, daß die Grundstücke, die sie dem dortigen evangelischen Arbeiterverein wegen des Bedürfnishäuschens erteilt hat, unhaltbar sind. Ich wäre dankbar, wenn ich heute hier Aufklärung erhalten könnte, damit die dortige Bevölkerung weiß, wie sich eigentlich die Regierung zu dieser Frage stellt.

Hg. Hilbert (natl.): Ich möchte nur zwei Wünsche aus meinem Bezirk vorbringen.

Der erste betrifft den Bahnhofsbau in Donaueschingen. Vor etwa 10 Jahren wurde mit dem Umbau begonnen, dann ruhte seit 7 bis 8 Jahren alles. Nun sind im Frühjahr dieses Jahres die Arbeiten wieder aufgenommen worden, und es hat jetzt den Anschein, als ob dieser Bau seiner Vollendung entgegengeführt würde. Da möchte ich dringend bitten, daß dies jetzt ohne Unterbrechung geschieht, denn es ist die höchste Zeit, daß diese Mißstände beseitigt werden, denn die derzeitigen Zustände sind allmählich unerträglich. Vor allem möchte ich bitten, daß die Schirmhalle zwischen dem dritten und vierten Gleis baldigst hergestellt wird. Ich hatte am letzten Sonntag selbst Gelegenheit zu sehen, zu welcher großen Mißständen das Fehlen dieser Halle führen kann. Es war am Sonntag ein großes Sängerkonzert in Donaueschingen, und aus allen Gegenden des Landes sind Tausende von Menschen herbeigeströmt; auch aus Württemberg und der Schweiz sind Vereine und Festteilnehmer gekommen. Als nun am Abend hunderte und aberhunderte von Sängern und Festteilnehmern wieder mit den Zügen fort wollten und alles auf dem ungedeckten Perron stand und auf die Züge wartete, kam ein kolossaler gewitterartiger Regen, sodaß alles durch und durch naß wurde, da kein Schirm und kein Mantel etwas nützte. Man konnte sich absolut nicht schützen und so mußten alle Festteilnehmer, darunter etwa 150 Sänger aus der Schweiz, durchnäßt nach Hause fahren. Dies Fest hat doch der Eisenbahnkasse viel Geld eingebracht, somit wäre es auch Pflicht der Verwaltung, die Reisenden vor solchem Unwetter zu schützen, umso mehr, als ein solcher Fall immer wieder eintreten kann. Ferner ist es dringend notwendig, daß die in Aussicht genommenen zwei Überführungen baldmöglichst erstellt werden, besonders der an der Josefstraße, denn dort gibt es vielfach sehr starke Betriebsstörungen für den Fuhrwerksverkehr. Was den Übergang an der Bräuningerstraße betrifft, so muß hier hinsichtlich des Wasserablaufes auf die tiefer gelegenen Häuserbesitzer, besonders die Herren Tilger und Höfler, Rücksicht genommen werden. Diesen ist vor einigen Jahren durch den Bau eines Dohlens Schaden zugefügt worden. Ich möchte hoffen, daß dies bei diesem Bau wieder gut gemacht wird.

An der Josefstraße in Donaueschingen steht ein alter sehr schlechter Abtritt, und zwar gerade an einer Stelle, wo der Verkehr am allerstärksten ist. Durch diesen erwachsen der Stadt immer viele Kosten, denn bei Festlichkeiten und sonstigen Anlässen muß dieser Abtritt immer entweder mit Fichten oder anderem Grün verhängt werden, damit man das Ungeheim nicht sieht. Auch da möchte ich bitten, daß Abhilfe geschaffen wird.

Eine weitere Bitte möchte ich vortragen Namens der Gemeinde Immendingen, und zwar wegen Erstellung eines Fußgängersteiges über den schienenenebenen Übergang in der Lebergasse. Die Gemeinde hat unterm 12. Februar dieses Jahres eine diesbezügliche Bitte an die Generaldirektion gerichtet und diese damit begründet, daß auf dem östlichen Teil des Bahnhofes beim Stell-

werk III ein stark frequentierter schienenenebener Übergang sei, jenseits desselben sei ein Teil des Ortes mit 13 Wohn- und Ökonomiegebäuden und ein Basaltwerk gelegen, welches eine größere Anzahl von Arbeitern beschäftige, auch führe der Weg zur Güterhalle, nicht nur für Immendingen sondern auch für verschiedene andere Orte, über diesen Übergang, ebenso der Weg zu dem großen Wiesengelände. Diesen Übergang passierten täglich 72 Züge, außerdem müsse der ganze Rangierdienst dort ausgeführt werden, so daß die Schranken sehr viel geschlossen seien und man nur selten den Übergang ungeniert passieren könne, was beim Publikum große Unzufriedenheit hervorruft. Diese Bitte wurde von der Generaldirektion in der Hauptsache abgelehnt. Die Generaldirektion sagt, zwei Drittel der ein- und auslaufenden Züge fielen in die Zeit von morgens 6 bis abends 7 Uhr, wo die Schranken nur kurze Zeit geschlossen seien. Deswegen könne der Verkehr nicht viel gehindert sein. Das Rangieren hindere den Verkehr nur wenig, auch sei der Übergang nicht in hohem Maß gefährdet. Sollte die Gemeinde jedoch die Erstellung eines Fußgängersteiges für erforderlich halten, so sei die Regierung unter der Bedingung bereit, in nähere Unterhandlung zu treten, daß die Gemeinde die Baukosten übernehme. Wenn die Generaldirektion sagt, eine Betriebsstörung liege nicht vor, so trifft das nicht zu, vielmehr liegen Störungen vor, und die Angaben der Gemeinde sind ganz richtig. Die Gemeinde hat zweimal, nämlich am 2. und 7. März, festgestellt lassen, wie lange die Schranken unterm tags geschlossen sind. An diesen Tagen war ein zuverlässiger Mann, der jedesmal die Minuten aufgeschrieben hat, wenn ein Zug den Übergang passierte, von morgens 6 bis abends 7 Uhr, aufgestellt; dieser zählte am 2. März 398 Minuten, also 6 Stunden und 38 Minuten, am 7. März sogar 432 Minuten gleich 7 Stunden und 12 Minuten, an denen die Schranken geschlossen waren. Wenn so erwiesen ist, daß die Schranken die halbe Zeit geschlossen sind, so ist das doch eine große Hemmung und keine kleine, wie die Generaldirektion annimmt. Deswegen kann man von der Gemeinde auch nicht verlangen, daß sie auf ihre Kosten einen Steg erstellt. Die Kosten, die der badischen Verwaltung durch Erstellung dieses Steges erwachsen, sind ja nicht so bedeutend, es trifft ja auch die württembergische Verwaltung ein Teil derselben, und deswegen meine ich, man sollte da mit Erstellung eines Steges nicht lange zögern. Ich möchte also bitten, daß dieser Gemeinde baldmöglichst ein Steg erstellt wird, und zwar auf Kosten der beiden Verwaltungen.

Hierauf wird abgebrochen.

Schluß der Sitzung 12 Uhr 50 Minuten.

* Karlsruhe, 18. Juni. 99. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Samstag den 18. 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 und Gen., die Beobachtung größter Sparlichkeit bei den großen Bahnhofsbauten 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 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. 47 a), Berichterstatter Abg. Neuwirth.

* Karlsruhe, 16. Juni. 18. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer. Tagesordnung auf Samstag den 18. Juni 1910, vormittags halb 10 Uhr:

1. Bekanntgabe neuer Einläufe.

2. Bericht der Schulkommission und Beratung über den Entwurf eines Gesetzes, betreffend Änderungen des Gesetzes über den Elementarunterricht (V.-Nr. 87) und die dazu eingegangenen Petitionen

a) des Katholischen Lehrervereins,

- b) des Badischen Lehrervereins,
- c) des Vereins badischer Lehrerinnen,
- d) des Verbandes der mittleren Städte und
- e) des Verbandes badischer Land- und kleiner Stadtgemeinden, Berichterstatter: Geheimer Kirchenrat Dr. Troelisch;

3. Bericht der Kommission für Justiz und Verwaltung und Beratung über den Gesetzentwurf, betreffend Abänderung des Polizeistrafgesetzbuches (V.-Nr. 88), Berichterstatter: Geheimer Hofrat Dr. Schmidt;

4. Mündliche Berichte der Petitionskommission und Beratung über die Petitionen:

- a) des Vereins staatlich geprüfter Werkmeister, die Entlohnung in den Gehaltstarif betreffend, Berichterstatter Dr. Freiherr von La Roche-Starkenfels;
- b) des Badischen Technikerverbandes, Vorschläge zu Verbesserungen an der Großh. Baugewerkschule Karlsruhe betreffend, Berichterstatter: Stadtrat Ve a;
- c) der Badischen Gruppen der Deutschen Gartenstadtgemeinschaft, die Wohnungsreform betreffend, Berichterstatter Professor Dr. Thoma;
- d) des früheren Schuttmanns Albert Glatt in Freiburg, um Wiederaufstellung im Staatsdienst bzw. Gewährung eines Ruhegehalts betr., Berichterstatter: Prälat Schmitt h enner.