

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

168 (22.6.1910) Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen  
Ständeversammlung Nr. 118. Zweite Kammer. 100. öffentliche Sitzung



# Ämtliche Berichte

über die

## Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung.

N. 118.

Karlsruhe, den 22. Juni

1910.

### ==== Zweite Kammer. ====

#### 100. Öffentliche Sitzung

am Montag den 20. Juni 1910.

#### Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann:

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

ferner über die im Bericht (Seite 29 und 33) späterer Behandlung vorbehaltenen Petitionen:

- a) zu § 31 des Budgets (Mosbach, Stationserweiterung und Straßenübergänge) Petition des Gemeinderats Mosbach,  
b) zu § 42 des Budgets (Durlach, Bahnhofumbau) Petition des Gemeinderats Durlach und anderer Interessenten, Berichterstatter: Abg. Pfefferle;

und damit in Verbindung:

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

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

Präsident Rohrhurst eröffnet kurz nach 4¼ Uhr die Sitzung.

Den Tisch des Präsidenten schmückt aus Anlaß der 100. Sitzung ein prächtvoller Blumenkorb.

Der Präsident dankt hierfür mit folgenden Worten: Einem alten Brauche dieses Hauses

folgend haben Sie anläßlich der 100. Sitzung den Tisch des Präsidiums mit dieser prachtvollen Blumengabe geschmückt, und ich darf wohl annehmen, daß Sie damit Ihrer freundlichen Anerkennung und wohlwollenden Beurteilung der Tätigkeit des gesamten Präsidiums haben Ausdruck verleihen wollen. Indem ich Ihnen auch namens meiner Kollegen des Kammervorstandes meinen herzlichsten Dank ausspreche, verbinde ich hiermit die Bitte, Ihre freundliche und wohlwollende Gefinnung uns auch für den hoffentlich nicht mehr allzulangen Rest unserer Tagung zu erhalten (Sehr gut!), und die Hoffnung, daß unsere gemeinsame Arbeit einen für das Wohl unseres Volkes und Landes gedeihlichen Abschluß finden möge (Lebhafter Beifall).

Hierauf werden folgende Eingänge angezeigt:

1. Schreiben des Präsidiums der Ersten Kammer des Inhalts, daß diese den der Zweiten Kammer vorgelegten Gesetzentwurf, betreffend die Änderung des Gesetzes über den Elementarunterricht, und ebenso den der Ersten Kammer vorgelegten Gesetzentwurf, betreffend die Änderung des Polizeistrafgesetzbuches, ersteren auf der Grundlage der Beschlüsse der Zweiten Kammer, letzteren auf der Grundlage des Regierungsentwurfs beraten und beide Entwürfe in der aus den übermittelten Anlagen ersichtlichen Fassung angenommen habe.

Der Gesetzentwurf, betreffend die Änderung des Gesetzes über den Elementarunterricht, geht an die Kommission zur nochmaligen Beratung. Der Gesetzentwurf betreffend die Änderung des Polizeistrafgesetzbuches, wird an die Kommission für Justiz und Verwaltung überwiesen.

2. Entschuldigungsschreiben der Abgg. Wümmel und Dr. Heimbürger infolge Trauerfalls in der Familie. Der Präsident gibt der Teilnahme des Hauses Ausdruck.

Zur Tagesordnung erhält zunächst namens der Budgetkommission das Schlusswort zur allgemeinen Beratung



Berichterstatter Abg. Pfefferle (natl.): Der dreitägige Verlauf der Generaldebatte über das Eisenbahnbudget war ein sehr lebhafter. Eine ganze Reihe sowohl allgemeiner wie spezieller Fragen sind zur Erörterung gekommen, und es wird wohl dem Berichterstatter der Kommission gestattet sein, dazu seine Meinung auszusprechen.

Zunächst sind dem Hohen Hause unmittelbar bei Beginn der Beratung zwei Anträge zugegangen, die naturgemäß auch die Kommission interessierten, sie aber nicht beschäftigt haben. Trotzdem glaube ich, wenn ich meine Meinung dazu ausspreche, namens der Mehrheit der Kommission sprechen zu dürfen.

Der erste Antrag ist der Antrag Maier bezüglich der Lieferung von Steinmaterial für Eisenbahnbauten. Er zerfällt in drei Teile. Was den ersten Teil anbelangt, fordert er eine bevorzugte Verwendung badischen Steinmaterials bei Staatsbauten. Mit diesem Grundsatz können wir uns selbstverständlich gern einverstanden erklären, nachdem wir eine ähnliche Meinung schon immer vertreten haben, und wir haben ja auch gehört, daß die Großh. Regierung gewillt ist, im großen und ganzen diesen Weg zu beschreiten. Was aber die beiden anderen Punkte des Antrags anbelangt, so sind sie schon von dem Herrn Vaudirektor in eingehender Weise widerlegt worden und die von diesem dagegen angeführten Gründe sind derart, daß wir sie wohl als maßgebend bezeichnen dürfen. Wenn daher diesen beiden Teilen des Antrages von der Mehrheit des Hauses nicht zugestimmt werden kann, so möchte ich doch glauben, daß sie einen gewissen berechtigten Kern nach der Richtung enthalten, daß überall, wo es möglich ist, die Förderung des einheimischen Gewerbes gewahrt werden soll. Immerhin ist aber die Möglichkeit gegeben, dem ersten Teil des Antrags zuzustimmen, was ja wohl auch erfolgen wird.

Der zweite Antrag war derjenige des Herrn Abg. Pfeiffle, der sich auf die Beleuchtung, Reinigung und Unterhaltung der Bahnübergänge bezieht. Dieser Antrag ist zu allgemein gehalten, als daß er die Zustimmung der Mehrheit des Hohen Hauses finden könnte. Namentlich werden auch die geltenden gesetzlichen Bestimmungen in ihm gar nicht beachtet, weshalb es auch wohl keinen Zweck haben wird, jetzt noch auf diesen allgemein gehaltenen Antrag einzugehen. Immerhin möchte aber auch ich, dem Wunsche, den der Herr Vertreter der Antragsteller ausgesprochen hat, Rechnung tragend, die Großh. Regierung bitten, sie möge überall, wo es möglich ist, und insbesondere bei den weniger leistungsfähigen Gemeinden dafür Sorge tragen, daß diesen in dieser Sache möglichst entgegengekommen wird.

In der Generaldebatte ist dann zunächst die Frage einer Trennung von Bau und Betrieb aufgeworfen und von den Unstimmigkeiten gesprochen worden, die da und dort bestehen sollen. Was namentlich diese Unstimmigkeiten anbelangt, so hat der Herr Generaldirektor darüber schon seine Ausführungen gemacht und darauf hingewiesen, daß einzelne Unstimmigkeiten allerdings vorhanden waren, die aber jeweils ihren Ausgleich fanden, sodaß von bestehenden Unstimmigkeiten nicht wohl gesprochen werden kann. Wenn wir den jetzigen Zustand beibehalten, so scheint es mir allerdings zweckmäßig zu sein, wenn auch die Techniker mehr wie bisher für einige Zeit in die Bauverwaltung eintreten, denn derjenige, der in der Bauverwaltung selbst tätig gewesen ist, wird am besten beurteilen können, was für den Ausbau einer Bahn notwendig ist.

Dann ist auch ein Wunsch hervorgetreten bezüglich des Praktikums der Diplomingenieure bei der Eisenbahnverwaltung und da hat die Großh. Regierung eine zustimmende Antwort erteilt, die mich wohl befriedigen kann. Wir werden also in Zukunft erwarten dürfen, daß in dieser Beziehung eine möglichst milde Praxis eintreten wird.

Weiter waren es insbesondere die Kosten der großen Bahnhöfbauten und die Erörterungen über den auf tünlichste Ersparnisse bei diesen hingzielenden Antrag des Herrn Abg. Kopp, die einen größeren Raum in den Beratungen eingenommen haben. Den Grund dafür bildeten wohl die Maßnahmen der Großh. Regierung, welche in diesem Budget in keiner Weise etwas für die weitere Ausgestaltung unseres Bahnnetzes unternehmen will. Wenn auch die Anwendung einer weisen Sparsamkeit für den Ausbau dieser Bahnhöfbauten auf allen Seiten des Hohen Hauses Verständnis gefunden hat, und wenn auch der Antrag des Herrn Abg. Kopp, dem ich durchaus zustimme, bei der Kommission Unterstützung gefunden hat, so ist doch schon von anderer Seite gegen die aus dem Hohen Hause erhobene scharfe Kritik des Vorgehens der Großh. Regierung bei Erstellung dieser Bahnhöfbauten Widerspruch erhoben worden. Auch mir war es unverständlich, wie von Seiten einiger Mitglieder dieses Hohen Hauses, die zum Teil schon längere Zeit dem Hause angehören, solche Vorwürfe erhoben werden konnten. Die meisten der zurzeit im Bau befindlichen Bahnhöfbauten sind schon vor längerer Zeit genehmigt worden, die zurzeit angeforderten Summen sind daher nur Teilforderungen, die teilweise schon eine sehr hohe Ziffer aufweisen. Wenn ich Ihnen z. B. sage, daß die Anforderung hinsichtlich des Bahnhofs in Durlach die V. Rate ist, bei Karlsruhe und Heidelberg die VI., bei Pforzheim ebenfalls die VI., bei Offenburg die VIII. und bei Basel sogar die X. Rate, so geht daraus hervor, daß es sich da um Dinge handelt, die schon vor vielen Jahren in diesem Hause erörtert worden sind. Bei Basel ist es jetzt 20 Jahre her, seitdem die erste Anforderung gestellt worden ist. Es war also Zeit genug geboten, hier rechtzeitig gegen diese Bauten Einsprache zu erheben. Das ist aber durchaus nicht geschehen. Nach meinem Dafürhalten hat in dieser Hinsicht die Volksvertretung die Verantwortlichkeit, die von der anderen Seite allein der Regierung zugeschoben wird, ebenfalls zu ihrem Teile mitzutragen. Allein die Sache scheint mir nicht so bedenklich zu sein, wie sie auf den ersten Blick scheint und wie sie von der anderen Seite dargestellt wird, wenn auch einzuräumen ist, daß auf einmal zuviel unternommen werden mußte. Ich möchte darauf hinweisen, daß die Vertretung der Großh. Regierung anlässlich der Beratung dieser großen Objekte in der Budgetkommission wiederholt durch ihre Sachverständigen erklärt hat, daß gerade durch den Ausbau der großen Bahnhöfe und insbesondere durch die Herstellung der Rangierbahnhöfe die Möglichkeit geboten werde, den Betrieb unserer Staatsbahn von Mannheim nach Basel, der eine große Überlastung in der Zahl der Züge zeigt, noch für eine lange Reihe von Jahren für diese Weltverkehrslinee leistungsfähig zu erhalten und sicher zu stellen. Die Verlegung des Manövergeschäfts für den Güterverkehr gibt die Linie für den Bahnverkehr frei, und dadurch wird der große Vorteil der Rangierbahnhöfe bewiesen. Zu wiederholten Malen ist auch nachgewiesen worden, daß damit gleichzeitig eine raschere Beförderung der Güter vor sich gehen kann, wodurch auch gleichzeitig Handel und



Verkehr große Vorteile haben werden. Solche Begründungen waren es insbesondere, welche seinerzeit die Kammermitglieder dazu geführt haben, den großen Bahnhofprojekten ihre Zustimmung zu geben. Sie sehen also, wo viel Schatten ist, ist auch viel Licht, und ich zweifle nicht daran, daß, wenn einmal — was hoffentlich bald der Fall sein wird — die jetzt infolge dieser Bahnhofbauten in die Erscheinung getretenen finanziellen Schwierigkeiten überwunden sein werden, dann ganz gewiß auch in der Bevölkerung verstanden wird, warum diese Ausgaben gemacht wurden, und daß man das jetzige Vorgehen begreifen und würdigen wird. Auf keinen Fall sollte der im Lande vielfach verbreiteten Meinung, als ob diese großen Bahnhofbauten nur der Großstädte wegen erstellt würden, durch unsere Verhandlungen weitere Nahrung geboten werden, und es wäre die Hervorrufung eines Gegensatzes zwischen Stadt und Land für beide Teile außerordentlich zu bedauern. Die rechtzeitige und sachgemäße Ausgestaltung unserer Bahnen, und dazu gehören gerade diese großen Bahnhofanlagen, liegt im Landesinteresse, an dem alle Kreise, Stadt und Land, beteiligt sind. Und wenn man von einer Seite darauf abgehoben hat, als wenn es den Anschein habe, als ob die Großh. Regierung alles aufbiete, systematisch auf die Untergrabung der Selbständigkeit unserer Bahnen hinzuwirken und wenn damit vielleicht die Ausgestaltung dieser großen Bahnhöfe und die dadurch verursachten Kosten gemeint sein sollten, so meine ich, daß im Gegenteil die Erhöhung der Leistungsfähigkeit unserer Bahnen dazu angetan ist, ihre Selbständigkeit gegenüber anderen Bahnen zu erhalten. Übrigens hat der Herr Minister bezüglich der Erhaltung der Selbständigkeit schon darauf hingewiesen, daß auch von seiner Seite durchaus diese Ansicht geteilt wird, und dem kann man nur zustimmen. Ich muß sagen, die erdrückende Mehrheit des badischen Volkes ist durchaus gewillt, die Selbständigkeit unserer Bahnen zu erhalten.

Die Ergänzung unseres Bahnnetzes durch die Erstellung neuer Bahnen ist es ja, wie ich schon vorher betont habe, insbesondere, die zu lebhaften Erörterungen geführt hat. Die Tatsache, daß die Großh. Regierung nicht gewillt ist, im jetzigen Augenblick an die Erstellung neuer Bahnen heranzugehen, muß von allen Seiten des Hauses bedauert werden. Und wenn man auch die Gründe der Regierung zu dieser Stellungnahme so milde beurteilt, wie man mag, so kann man sich doch des Gedankens nicht erwehren, daß diese Haltung eine verheerliche ist. Gerade weil die Regierung wissen muß und weiß, welche Stimmung in der Bevölkerung vorhanden ist, hätte sie allen Grund, dafür zu sorgen, daß dieser Stimmung gegenüber hier Rechnung getragen wird und wenigstens eines dieser Projekte der Erfüllung näher gebracht würde durch Einstellung einer entsprechenden Summe ins Budget. Wenn ich als Berichterstatter hier diese Ansicht vertrete, so glaube ich, daß sie um so mehr ins Gewicht fallen dürfte, als gerade das große Bahnprojekt, das sich auf meinen eigenen Wahlkreis bezieht, um zwei Jahre zurückgestellt worden ist. Deshalb glaube ich wohl, daß, wenn ich das hier ausspreche, Sie überzeugt sein dürfen von der Richtigkeit des Grundgedankens der Ausgestaltung unseres Bahnnetzes. Trotz der mündlich und schriftlich gegebenen Erklärung der Großh. Regierung gebe ich die Hoffnung doch nicht auf, daß die Spezialberatung und die Beratung der eingebrachten Anträge zu einer Verständigung zwischen der Regierung und der Volksvertretung führen wird.

Auch die Frage der Privatbahnen ist von einer Seite betont worden, und die hierüber gemachten

Ausführungen stimmten mit den Ansichten der Budgetkommission überein, die ebenfalls ausgesprochen hat, daß man von dem System der Privatbahnen durchaus abgehen solle.

Es wurde auch betont, daß es bei den vielen neuen Eisenbahnwünschen, die aus dem Lande vorliegen, wertvoll wäre, ein Bauprogramm aufzustellen. Dem gegenüber ist von dem Vorsitzenden der Budgetkommission darauf hingewiesen worden, daß schon im Jahre 1902 von der Regierung auf den Wunsch der Kammer ein solches Bauprogramm aufgestellt worden ist. Die Objekte, die in jenes Programm aufgenommen waren, sind zu einem großen Teil bereits vollendet, ein anderer Teil befindet sich im Bau und nur wenige sind noch im Rückstande. Es muß aber festgestellt werden, daß sich inzwischen die Verhältnisse bezüglich mancher Projekte geändert haben, und aus dieser Tatsache heraus und in Anbetracht der vielen dem Landtag empfehlend überwiesenen Bahnprojekte wäre es wünschenswert, wenn dieses Bauprogramm der Eisenbahnverwaltung wieder erneuert würde. Ich möchte dem Wunsche Ausdruck geben, daß, wenn es auch auf diesem Landtag nicht mehr sein kann, wir doch zu Beginn des nächsten Landtages ein solches Programm von der Großh. Regierung wieder vorgelegt erhalten.

Eine besondere Angelegenheit ist die Frage der Beschaffung der Geldmittel für das rollende Material unserer Staatsbahn. Es wurde von einer Seite darauf hingewiesen, daß es sich durchaus nicht rechtfertigen lasse, das rollende Material auf Anleihe zu beschaffen, weil das rollende Material selber eine viel kürzere Lebensdauer habe, als die Tilgungszeit der Kosten betrage. Letzteres ist ohne weiteres zuzugeben. Allein trotzdem scheint mir, daß der seither in Baden eingeschlagene Weg der richtige ist, was auch in dem Bericht des Herrn Berichterstatters des anderen Hohen Hauses, des Herrn Dr. Wildens über das Betriebsbudget ausgesprochen ist. Nach meinem Dafürhalten ist der Fuhrpark ein integrierender Bestandteil der Eisenbahn. So wenig ich mir eine Mühle ohne Räder denken kann, so wenig kann ich mir eine Eisenbahn ohne rollendes Material vorstellen. Wenn aber bei der Beschaffung der Mittel für die Staatsbahnen der Weg der Anleihe von vornherein angewiesen worden ist, so erscheint auch die Beschaffung des rollenden Materials auf Anlehensmittel ebenfalls gerechtfertigt. Anders liegt die Sache bezüglich der Ergänzung des rollenden Materials, als des Ersatzes für abgehende Lokomotiven und Wagen. Während die erste Anschaffung des Fuhrparks und die Erweiterung desselben immer auf Anlehen genommen worden ist, wird von jeher in Baden die Ergänzung des rollenden Materials aus den Betriebsmitteln geschöpft. Wenn also dann die Tilgungszeit für die erste Anschaffung einer Lokomotive oder eines Wagens abgelaufen ist, so stehen wir nicht einem Nichts gegenüber, sondern es steht tatsächlich eine fahrbare und richtig ausgestattete Lokomotive oder ein solcher Wagen zu Buch; hier handelt es sich also um einen Grundsatz, der nach meinem Dafürhalten als geschäftsmäßig korrekt bezeichnet werden kann, der sich sehr wohl vertreten läßt und der auch gegenüber den Gläubigern des Staates, den Gläubigern der Eisenbahnschuldentilgungskasse, durchaus gerechtfertigt werden kann. Nachdem jetzt schon, weil sich Verzinsung und Tilgung unserer Eisenbahnschuld lediglich durch die Einnahmen aus unserem Eisenbahnbetriebe nicht durchführen lassen, Staatszuschüsse geben werden müssen, müßten wir, sobald wir in



dieser Beziehung einen andern Weg einschlagen und alles rollende Material auf Betriebsmittel nehmen wollten, die Staatszuschüsse nur noch erhöhen, wodurch wir, wie ich glaube, zu sehr bedenklichen Zuständen kommen würden.

Was den rechtzeitigen Ankauf von Gelände anbelangt, worauf auch von einer Seite abgehoben worden ist, so ist zuzugeben, daß das ein Gegenstand ist, der alle Beachtung verdient. Wir haben schon seit Jahren, sowohl beim Eisenbahnbetrieb als beim Eisenbahnbau, je eine halbe Million für die Beschaffung von Gelände eingestellt. Damit soll allerdings insbesondere jenes Gelände angekauft werden, welches unmittelbar an der Grenze von bestehenden Bahnen oder Bahnanlagen gelegen ist, damit man rechtzeitig zugreifen kann, sobald man Verwertung dafür hat. Wenn es sich aber darum handelt, Gelände für ganz neue Anlagen zu erwerben, dann ist die Sache etwas anders gelagert, dann ist es notwendig, ehe ein derartiges Gelände erworben werden will, daß zunächst der Kammer ein Projekt und ein Kostenvoranschlag vorgelegt wird, damit die Kammer weiß, ob sie zustimmen kann; dann erst kann das Gelände erworben werden. Das möchte ich besonders betonen.

Was die Verwertung des Geländes alter Bahnhöfanlagen anbelangt, so ist von einer Seite in scharfer Weise darauf hingewiesen worden, daß bei Abstoßung dieses Geländes herausgeschlagen werden soll, was herausgeschlagen werden kann. Es ist gleichzeitig dabei ausgesprochen worden, daß im Bericht eine Bemerkung enthalten sei, die eine andere Art des Abstoßens vermuten lasse. Die Budgetkommission steht von jeher auf dem Standpunkt, daß bei der Abgabe freierwerdenden Geländes das Interesse des Fiskus gewahrt werden solle; dafür spricht ja schon der Umstand, daß seinerzeit, als uns diese Projekte vorgelegen haben und die ersten Prüfungen derselben vorgenommen worden sind, jeweils auch approximative Voranschläge darüber vorhanden waren, wie viel für das freierwerbende Gelände wieder eingestellt werden könne. Wenn aber die Kommission in ihrem Bericht der Meinung Ausdruck gegeben hat, daß nicht lediglich nach fiskalischen Rücksichten verfahren, sondern bei der Verwertung des freierwerbenden Geländes auch auf die bauliche Ausgestaltung der fraglichen Städte gebührend Rücksicht genommen werden solle, so hat sie nur einer Anschauung Rechnung getragen, die die Kommission gegenüber allen Gemeinden des Landes allezeit zum Ausdruck gebracht hat, der Ansicht nämlich, daß der Staat allen Anlaß habe, auch auf die Einzelgemeinden und deren Verhältnisse zur Förderung des Ganzen gebührende Rücksichten zu nehmen.

Auch die Vergabung von Arbeiten ist zur Sprache gebracht worden. Die Budgetkommission steht auf dem Standpunkt, daß die Förderung des einheimischen Gewerbes und die Förderung der einheimischen Arbeit eine selbstverständliche Aufgabe des Staates ist. Dementsprechend kann ich die während der Generaldebatte nach dieser Seite hin vorgebrachten Wünsche nur aufs wärmste unterstützen.

Auch die Frage der Sonntagsruhe ist angeschnitten worden. Doch scheint mir, daß hier offene Türen eingeraumt worden sind. Es ist ja selbstverständlich, daß die Sonntagsruhe soweit tunlich eingehalten werden muß, und daß dementsprechend die Ausführung von Arbeiten an Sonntagen nach Möglichkeit eingeschränkt werden soll, und es ist doch wohl anzunehmen, und ich bin davon überzeugt, daß, wenn

anders verfahren werden wollte, dann die Arbeiter selbst schon für die nötige Remedur sorgen würden. Andererseits darf man aber doch auch nicht vergessen, daß der Eisenbahnbetrieb eben ein kontinuierlicher Betrieb ist, der unter Umständen auch einmal die Vornahme von einzelnen Arbeiten am Sonntag erfordert; es ist doch immerhin der Fall denkbar, daß plötzlich die Notwendigkeit entsteht, eine Arbeit auch am Sonntag zu erledigen; man muß also die Sache auch von dieser Seite aus entsprechend beurteilen.

Anlässlich der Besprechung der Pfullendorfer Bahnhöfanlagen hat der Herr Abg. Weishaupt-Pfullendorf darauf hingewiesen, daß die Eisenbahnverwaltung weder das Wasser noch die Elektrizität von der Gemeinde beziehe, trotzdem diese solche Werke habe. Demgegenüber kann ich im Namen der Budgetkommission nur darauf verweisen, daß die Kommission wiederholt ausgesprochen hat, wie in einem meiner Berichte niedergelegt ist, die Eisenbahnverwaltung möge die Unternehmungen der in Betracht kommenden Gemeinden tunlichst durch Anschluß unterstützen, weil sie als der stärkste und leistungsfähigste Unternehmer der erste ist, der die Pflicht hat, hier mitzuhelfen. In Betätigung dieser ihrer Anschauung hat denn auch i. Zt. die Budgetkommission an den angeforderten Mitteln für Ausdehnung der Elektrizitätsleitungen Neßl und Offenburg nach Achern die Budgetsumme um 60 000 M. zu Gunsten des Anschlusses des dortigen Bahnhofs an das Elektrizitätswerk Achern gekürzt. Ich möchte das besonders betont wissen.

Von einer Seite ist auch auf die Unterstützung des Automobilverkehrs hingewiesen und die Meinung ausgesprochen worden, daß es am besten wäre, wenn der Staat diesen Automobilbetrieb ins Leben rufen und dann in eigener Regie betreiben würde. Diese Frage wurde innerhalb der Kommission bisher noch nicht näher geprüft. Ich meine aber, daß das zu weit ginge; ich bin der Ansicht, man sollte es vorberhand bei dem Veruche der Unterstützung von Automobillinien, die von Gemeinden und anderen Interessenten ins Leben gerufen wurden oder werden, belassen. Wenn der Staat solche Linien in eigene Regie nehmen würde, dann würde das der Übernahme einer für den Staat durchaus neuen Aufgabe gleich kommen, die viele Weiterungen nach sich ziehen würde, weshalb ich dem hier das Wort nicht reden kann.

Es ist ferner die Frage der Verwendung von buchener Holzschwellen angeschnitten worden. Die Budgetkommission hat zu dieser Frage keine Stellung genommen, doch nehme ich an, daß diese Anregung ihre Berechtigung hat, zumal auch bei anderen Eisenbahnverwaltungen vorab in Preußen, die Holzschwellen wieder in Verwendung gekommen ist. Die Groß-Generaldirektion hat eine Prüfung der Angelegenheit zugesagt, und so werden wir wohl auf dem nächsten Landtag hierüber Näheres erfahren.

Aber die Elektrifizierung der Wiesentalbahn, den Pfullendorfer Bahnhöfanlagen und das Aufnahmgebäude Karlsruhe wurden ebenfalls Erörterungen gepflogen; ich möchte mir aber vorbehalten, erst anlässlich der Spezialdebatte jeweils bei dem betreffenden Paragraphen meine Ansicht zu vertreten, ich verlasse es mir daher, hinsichtlich auf die während der Generaldebatte in dieser Beziehung vorgetragene Ausführungen einzugehen.

Den Bahnwünschen, die von vielen Abgeordneten vorgebracht wurden und welche mit dem Budgetanforderungen nicht in unmittelbarem Zusammenhang stehen, möchte ich als Berichterstatter noch einige Geleitwörter mit auf den Weg geben.



Zunächst war es der Herr Abg. Weißhaupt-Pfullendorf, der sich darüber beklagte, daß die Großh. Regierung auf den Beschluß bezüglich der Deggenhauser Talbahn, der im letzten Landtag gefaßt worden ist — bekanntlich ist die Angelegenheit im Bericht des Herrn Abg. Wittum erörtert worden —, noch keine weitere Antwort gegeben hat. Aus dem Fehlen einer Antwort der Großh. Regierung auf diesen Beschluß der Eisenbahnkommission in den Nachweisungen über die Erledigung der Petitionen kann ja nun allerdings der Schluß gezogen werden, daß die Großh. Regierung auf ihrer in der Denkschrift niedergelegten Ablehnung dieses Projekts bestehen bleibt. Immerhin wäre es meines Erachtens zweckmäßig gewesen, wenn auf den Beschluß der Eisenbahnkommission diesem Landesteil von Seiten der Regierung noch eine Antwort zuteil geworden wäre. Eine solche Antwort hätte sich immerhin in den Nachweisungen geben lassen. Dem Herrn Abg. Weißhaupt möchte ich den Rat geben, aus dem Fehlen dieser Antwort den gegenseitigen Schluß, nämlich den Schluß zu ziehen, es sei mit der Möglichkeit zu rechnen, daß auch die Großh. Regierung zu einer milderen Auffassung der Sachlage gelangen werde.

Was nun seine Ausführungen bezüglich des Bahnhofsbauwerks anbelangt, den er einerseits bezüglich der Lage, dann auch bezüglich der Umsteigeverhältnisse, für verfehlt hält, so möchte ich glauben, daß seine Klagen verspätet vorgebracht werden, denn die neuen Bahnhofsbauten gehen bereits ihrer Vollendung entgegen. Wenn ich mich noch recht erinnern kann — ich glaube wohl, mich nicht zu täuschen —, so hat seinerzeit die Stadt Radolfzell einen Betrag von 50 000 Gulden unter der Bedingung geleistet, daß die Großh. Regierung den Bahnhof nicht hinter die Stadt, die damals nach Norden noch nicht geöffnet war, sondern an den See lege. Das wollte ich doch besonders betonen.

Der Herr Abg. Schmid-Singen hat dann die Bahnhofsverhältnisse in Singen eingehend geschildert, insbesondere auch die Betriebsunsicherheit der Anlage. Der Umbau dieses Bahnhofs ist ein Projekt, das schon im Eisenbahnbauprogramm vom Jahre 1902 enthalten ist. Daraus allein geht schon hervor, daß er tatsächlich dringlich ist, denn wenn er schon im Jahre 1902 als notwendig angesehen wurde, wird er jetzt erst recht notwendig sein. Die Großh. Regierung hat allerdings gemeint, das wäre ein Projekt, das immer noch einige Zeit zurückgestellt werden könnte. Für diesen Fall hat der Abg. Schmid empfohlen, daß man wenigstens einmal Gelände kaufen sollte, weil die Verhältnisse in Singen bezüglich des Geländeverwerbs und der dafür zu zahlenden Preise außerordentlich seien und der Fiskus sich vor großem Schaden bewahren könne, wenn er frühzeitig das nötige Gelände sich sichere. Deshalb möchte auch ich wünschen und glauben, daß es doch zweckmäßiger wäre, wenn die Großh. Regierung dem nächsten Landtag ein generelles Projekt vorlegte, damit man das nötige Gelände kaufen könnte und vor Schaden bewahrt würde.

Der Herr Abg. Venedey hat dann die Bahnhofsverhältnisse von Konstanz besprochen. Bekanntlich liegt auch jetzt wieder eine Petition hierüber dem Hohen Hause vor. Während vorher wiederholt die Budgetkommission diese Petition behandelt hat, behandelt sie nunmehr die Eisenbahnkommission. Ich möchte aber wünschen, daß die Eisenbahnkommission zu der gleichen Anschauung gelangen wird, wie wir sie in der Budgetkommission mit Zustimmung des Hohen Hauses vertreten haben, daß nämlich hier eine Bahnhoffrage vorliegt, die einer außerordentlich dringenden Erledigung harret, weil eben die ganzen Verhältnisse in

Konstanz gebieterisch verlangen, daß dieser Bahnhofumbau in Välle stattfindet. Ich möchte es deshalb befürworten, daß die Großh. Regierung endlich dazu schreitet, einmal hier vorwärtszugehen, damit, wenn auch nicht gleich gebaut werden kann, wenigstens einmal ein Projekt vorgelegt und genehmigt werden kann und die Stadt Konstanz weiß, woran sie ist.

Der Herr Abg. Gilbert hat verschiedene Wünsche vorgetragen bezüglich des Bahnhofs in Donaueschingen. Der erste Wunsch war, daß es vorwärts gehen möge mit der Fertigstellung des Bahnhofs, zugleich plädierte er für eine Einsteighalle beim zweiten Gleis. Ich möchte diesen Wunsch unterstützen, denn wenn man weiß, wie die klimatischen Verhältnisse dort sind, wird man zugeben, daß es wohl wünschenswert ist, daß hier möglichst bald ein Schutz gewährt wird. Dann hat er einen Wunsch ausgesprochen bezüglich der Überführung an der Josephstraße. Ich denke, die Großh. Regierung wird diese Anregung wohlwollend prüfen, und wir werden auf dem nächsten Landtag hören, welche Stellung sie dazu einnimmt. Weiter hat er für Erstellung eines Fußgängersteiges an dem Übergang an der Lebergasse in Immendingen plädiert und gemeint, die Kosten wären nicht allein von Baden sondern auch von Württemberg zu tragen, so daß, wenn der Wunsch der Immendinger erfüllt werden würde, nur die Tragung der Hälfte der Kosten in Frage stehe. Ich möchte bitten, daß die Großh. Regierung diese Frage näher prüft und dem Wunsch möglichst von Immendingen gerecht wird.

Der Herr Abg. Görlacher hat ebenfalls einige Wünsche aus Billingen vorgebracht und insbesondere hat er für eine Einsteighalle für das zweite Gleis des Billinger Bahnhofs plädiert. Es liegt also der gleiche Wunsch vor wie in Donaueschingen. Da die Verhältnisse hier ebenso sind, ja vielleicht das Bedürfnis noch dringender ist wie in Donaueschingen, möchte ich auch hier bitten, daß dem Wunsche der Billinger entsprochen werde. Was die Erweiterung des Maschinenhauses anbelangt, so dürfte das Sache der Eisenbahnverwaltung sein, die am allerbesten wissen muß, was nach der Richtung notwendig ist.

Der Herr Abg. Breitenfeld hat dann für den Umbau des Bahnhofs Steinen und für eine Verbesserung des Haltepunktes Kirchen plädiert. Die dortigen Verhältnisse kenne ich nicht, kann also weiter nichts darüber sagen, doch meine ich, daß es wünschenswert ist, wenn die Großh. Regierung eine Prüfung dieser Wünsche vornimmt, damit auf dem nächsten Landtag hierfür etwas geschehen kann.

Der Herr Kollege Duffner hat dann noch bezüglich der Zurückstellung der Bahnhofsbauwerke von Neustadt und Titisee gesprochen und diese Zurückstellung bedauert. Ich kann hier auf den Kommissionsbericht verweisen. Ich habe diese beiden Bahnhofsanlagen mit der Bahnhofsanlage in Emmendingen zusammen behandelt und habe die Erwartung ausgesprochen, daß für diese Bauten auf dem nächsten Landtag bestimmt eine Anforderung eingestellt wird. Wenn Herr Kollege Duffner den Wunsch ausgesprochen hat, daß die Herstellung in Neustadt, für die Mittel bereits vorgeesehen sind, möglichst rasch durchgeführt werden möge, so möchte ich diesen Wunsch ebenfalls befürworten.

Ferner hat Herr Abg. Kößlin einen Wunsch der Stadt Baden-Baden vertreten, der mir durchaus berechtigt erscheint. Er hat ausgesprochen, daß an dem schienenenebenen Übergang an der Waldseestraße eine Fußgänger-Unterführung durchgeführt werden möge. Wenn man weiß, welcher großer Verkehr in Baden gerade



an dieser Stelle herrscht, kann man dem Wunsche nur beipflichten, und ich möchte hoffen und wünschen, daß im nächsten Landtag diese Sache ebenfalls ihre Erledigung findet.

Schließlich hat noch der Herr Abg. Gierich einen Wunsch wegen einer Straßenüberführung Muggensturm vorgetragen. Auch diese Angelegenheit ist mir nicht bekannt, und wenn auch das Hohe Haus und die Budgetkommission den Wunsch ausgesprochen haben, man möchte etwas langsamer tun mit diesen Überführungen, so möchte ich diesem Wunsche bezüglich Muggensturms doch beitreten und empfehlen, daß die Regierung in eine nähere Prüfung dieser Angelegenheit eintreten möchte, damit wir im nächsten Landtag die Sache erledigen können.

Damit bin ich am Schlusse meiner Betrachtungen angekommen und habe nur noch den Wunsch, daß die nachfolgende Spezialdebatte einen befriedigenden Verlauf nehmen werde. (Beifall.)

#### In der Einzelberatung erhalten das Wort

Zu A Badische Staatseisenbahnen Ausgabebetitel I § 2 Bahn Tauberbischofsheim—Königheim, II. Teilforderung:

Abg. Dr. Schöfer (Zentr.): Nur mit einem gewissen Widerwillen habe ich ums Wort gebeten, denn schon sehr oft habe ich Ihnen über diese Strecke Ausführungen machen müssen. Allein es macht mir den Eindruck, als ob die Erstellung dieser Bahn Tauberbischofsheim—Königheim ad calendae graecas verschoben werden soll. Zuerst hat die Grob-Regierung diese paar Kilometer Strecke Waldürn—Tauberbischofsheim in drei Teilen angefordert. Einer befindet sich bereits im Bau, der andere ist gesetzlich genehmigt, und der dritte? Da soll überhaupt nichts geschehen. Nun möchte es, wenn man das Budget ansieht, fast den Eindruck machen: Schon die zweite Teilforderung für Tauberbischofsheim—Königheim, das sieht ja vorzüglich aus! Allein die erste Teilforderung betrug 10 000 M., verwendet wurden 74 M.; die zweite Teilforderung beträgt 50 000 Mark; das ist wohl wiederum so ein Pflasterlein, damit man nur zwei Jahre ruhig sein soll. Ich möchte wirklich die Grob-Regierung bitten, mit dem Hinausschieben endlich einmal aufzuhören. Die Gegend gehört zu den bahnmarmen Gegenden; die Leute warten schon 40 Jahre auf die Bahn; ich möchte wirklich bitten, daß die Sache etwas vorangeht.

Dann ist in dem Gesetz, das die Erstellung der Bahn Tauberbischofsheim—Königheim genehmigt, auch vorgesehen, daß der Staat zum Geländeerwerb etwas beisteuert. Es will mir aber scheinen, daß die 50 000 M. keinen Grund zur Hoffnung dafür geben. Hoffentlich sehe ich nicht zu schwarz. Diese Position von 50 000 M. in ihrer Knappheit, wie die ganze Lage, läßt es mir geraten erscheinen, die Abstimmung zu wiederholen, wie ich sie bereits im Landtag 1905/06 bezüglich der Bahnhöfe Heidelberg und Karlsruhe vorgenommen habe. Ich kann es mit meinem Gewissen nicht vereinbaren, daß diese bahnmarmen Gegenden meines Wahlkreises so behandelt werden, während Millionen für die großen Bahnhöfe ausgegeben werden sollen. Ich habe bereits 1905/06 gegen die Positionen Karlsruhe und Heidelberg gestimmt, leider muß ich das auch heute wieder tun.

Abg. Büchner (Zentr.): Ich habe mich zu dieser Position (Tauberbischofsheim—Königheim) zum Wort gemeldet, um meine Abstimmung zu dieser Position und

damit gleichzeitig zu den Positionen 4 (Brühl—Ketsch) und 8 (Singen—Beuren) zu motivieren. Ich werde gegen diese Positionen stimmen, weil ich nicht in der Lage bin, Mittel für irgend eine neue Bahn meinerseits zu bewilligen, solange nicht auch für die Bahn Dwingen—Stodach Mittel eingestellt sind, für die einzutreten ich als Vertreter des 4. Wahlkreises besondere Veranlassung habe. Überdies erscheint es mir, was die Positionen 2 und 8 anlangt, als eine ungerechtfertigte Bevorzugung, daß zwar für die Bahnlinsen Tauberbischofsheim—Königheim und Singen—Beuren Beträge eingestellt sind, während keine Beträge eingestellt sind für die anderen Bahnen, die durch dasselbe Gesetz wie die Bahnen in Tauberbischofsheim—Königheim und Singen—Beuren genehmigt worden sind. Es gilt das insbesondere aber von der Bahn Dwingen—Stodach. Obwohl dieses Projekt schon Dutzenden alt ist und nun endlich auf dem letzten Landtag die gesetzliche Sanction erlangt hat, obwohl alle Vorarbeiten durchgeführt sind und keinerlei Hindernisse mehr im Wege stehen, hat die Regierung es doch für gut befunden, gerade die Ausführung dieses Projektes noch weiter hinauszuschieben. Welchen Eindruck das bei der beteiligten Bevölkerung gemacht hat, das können Sie sich denken, ich brauche es nicht weiter auszuführen. Es kommt das aber auch zum Ausdruck in der in den Händen des Hauses befindlichen Petition und der beiliegenden Denkschrift, die ja ihrerseits lediglich wieder Niedererschläge sehr erregter Protestversammlungen sind. Die Leute haben das von der Regierung beliebte Verfahren als einen Schlag in das Rechtsbewußtsein des Volkes empfunden und ich bin der Meinung, es sollte dies auch der Grob-Regierung nicht gleichgültig sein, besonders in einer Zeit wie der unsrigen, wo ohnedies an allen Stützen der Autorität gerüttelt wird. Ich muß sagen, es hätte mir mehr imponiert, wenn man mit der Vorlage des Gesetzesentwurfs noch gewartet hätte, als so zu verfahren, wie es nun geschehen ist. Denn die Gründe, die jetzt vorgebracht werden, um zu motivieren, warum keine Baurate eingestellt werde, sind ja vor zwei Jahren auch schon vorhanden gewesen. Ist denn die ungünstige Finanzlage erst seit heute? Warum hat denn die Regierung im letzten Landtag eine Erhöhung der Einkommensteuer um 16,66 Prozent und eine Erhöhung des Vermögenssteuerfußes von 10 auf 12 Pf. vorgeschlagen? Doch nicht wegen der günstigen Finanzlage! Sodann wird auf den hohen Bauaufwand hingewiesen. Ja, der Bauaufwand war der Regierung damals auch schon bekannt und er ist, wenn man lediglich die Bahnlinsen Dwingen—Stodach in Betracht zieht, die zunächst allein gebaut werden soll, auch nicht viel höher als der für die Linie Singen—Beuren, für die nun 500 000 M. angefordert worden sind. Dann sagt man weiter, die Betriebskosten würden nicht aufgebracht. Auch diese Ansicht hat die Regierung damals schon gehabt, und im übrigen wird die Wirkung dieses Umstandes erst später eintreten, in einer Zeit, wo wir vielleicht längst wieder eine bessere Finanzlage haben. Die Betriebskosten und der Bauaufwand, das sind eben Momente, die überhaupt keine Rolle spielen für die Frage, ob eine Baurate eingestellt werden soll oder nicht, sie konnten lediglich eine Rolle spielen, solange es sich noch darum handelte, ob überhaupt gebaut werden soll oder nicht. Deshalb wiederhole ich, die Gründe, die die Regierung heute vorbringt, sind deplaziert und in keiner Weise geeignet, das Vorgehen der Grob-Regierung zu rechtfertigen. Ich werde infolgedessen gegen die Positionen 2, 4 und 8 stimmen; nicht etwa, weil ich die betreffenden Bahnlinsen für ungerechtfertigt halte, ich halte sie im Gegen-



teil für durchaus berechtigt, ich will lediglich protestieren gegen das von der Regierung beliebte Verfahren und insbesondere dagegen, daß nicht sämtliche durch das Gesetz vom 2. September 1906 genehmigten Bahnen gleichmäßig behandelt worden sind.

Generaldirektor der Staatseisenbahnen Geheimerat **Koß**: Der Herr Abg. Dr. Schöfer hat geglaubt, in dem Umstand, daß unter § 2 für die Bahn Tauberbischofsheim—Königsheim nur 50 000 M. eingestellt sind, die Absicht der Eisenbahnverwaltung erkennen zu sollen, diesen Bahnbau verzögerlich zu behandeln. Diese Annahme ist irrig. Wenn die Eisenbahnverwaltung sich entschlossen hat, einen Bahnbau zu beginnen, so wird sie die Ausführung aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit so sehr fördern, als es möglich ist. Diese Absicht tritt auch bei der schon erwähnten Bahn Singen—Weuren in § 8 sehr deutlich hervor, wo 500 000 Mark vorgeesehen sind. Es könnte nun allerdings scheinen, wie wenn man die Bahn Tauberbischofsheim—Königsheim im Baufortschritt wesentlich schlechter behandeln wollte als die Bahn Singen—Weuren. Das ist nicht der Fall. Der Unterschied bei beiden Bahnprojekten ist sehr groß. Bei Singen—Weuren haben wir eine vollständig durchgeführte Katastervermessung, während die Katastervermessung in den Gemarkungen Tauberbischofsheim und Königsheim noch gar nicht begonnen ist. Die Eisenbahnverwaltung muß also das, was noch Aufgabe der Katastervermessung ist, nunmehr, soweit die Grundstücke für den Bahnbau in Betracht kommen, selbst besorgen. Sie muß also erst die Vermessungsgrundlagen beschaffen, die ihr sonst bei wohl nahezu allen Bahnhauten von vornherein zur Verfügung stehen. Das ist eine sehr umständliche, große Arbeit. Sie ist noch nicht vollständig fertig, geht aber ihrem Abschluß entgegen. Erst wenn dann die Vermessungsmaterialien vollständig vorliegen, können die Verzeichnisse der zu erwerbenden Flächen aufgestellt und dem Geländeerwerbenausschuß übergeben werden, damit er mit der Geländeerwerbung beginnt. Erst dann kann die Voraussetzung des Gesetzes, nämlich die Pflicht der beteiligten Gemeinden zur Verfügungstellung des Geländes, erfüllt werden.

Die Geländeerwerbung wird in der Hauptsache die laufende Budgetperiode ausfüllen, so daß nach der Ansicht der Eisenbahnverwaltung in den 50 000 M. alles vorgeesehen ist, was überhaupt durchzuführen in der Budgetperiode möglich ist. Sollte wider alles Erwarten die Erwerbungsstätigkeit rascher vor sich gehen, und sollte die Möglichkeit bestehen, mehr als die budgetmäßigen Mittel von 50 000 M. ausgeben zu können, so steht nach der Erklärung, welche die Regierung in der Budgetkommission abgegeben hat, immer noch das Mittel des Administrativkredites zur Verfügung. Jetzt schon für alle Fälle Beträge einzustellen, die nach Ansicht der Regierung voraussichtlich nicht verbaut werden können, wäre nicht richtig, denn dann würden die Klagen über unnötige Kreditreste, die in den beiden Hohen Häusern früher so lebhaft geführt wurden, neue Nahrung bekommen. Die Regierung hält dafür, es sei wesentlich besser, die Budgetanforderung auf das Maß dessen, was voraussichtlich verbaut werden kann, zu beschränken, und, wenn wider Erwarten der Baufortschritt rascher vor sich geht, Administrativkredite zu erwirken. Ich bitte also die Versicherung hinzunehmen, daß der Bahnbau Tauberbischofsheim—Königsheim so gut gefördert wird, als es die Verhältnisse gestatten.

Abg. Dr. **Schöfer** (Zentr): Ich bin dem Herrn Generaldirektor für seine Erklärung dankbar; ich hoffe auch, die Erklärung, daß die Regierung den Bahnbau so gut als möglich fördern wolle, daß sie sogar an die Möglichkeit denke, über die angeforderte Summe hinaus Administrativkredite in Anwendung zu bringen, werde beruhigend wirken.

Ich habe nichts von einer unterschiedlichen Behandlung gegenüber der Bahn Singen—Weuren gesprochen, weil mir fern lag, eine solche Vermutung zu hegen. Freilich, wenn man die Budgetposten miteinander vergleicht, und wenn namentlich die interessierte Bevölkerung die da angeforderten Summen vergleicht, so würde für sie ohne die jetzt erfolgte Erklärung der Verdacht in dieser Richtung sehr nahe liegen. Wie gesagt, ich habe Vorwürfe solcher Art nicht erhoben.

Dem Herrn Kollegen **Büchner** möchte ich bemerken, daß von einer „Bevorzugung“ des Frankenlandes in der Vergangenheit und auch in der Gegenwart nicht die Rede sein kann. Das Frankenland wäre froh, wenn man nur das bekommen könnte, was andere Landesgegenenden auch erhalten haben.

Berichterstatter Abg. **Pfefferle** (natl.): Zu dieser Position kann ich nur sagen, daß wir uns über alles das eingehend in der Budgetkommission ausgesprochen haben. Wenn die Regierung nun, wie das von dem Herrn Generaldirektor erklärt worden, falls die Geländestellung rascher vor sich gehen sollte und die eingestellten Mittel sich als unzulänglich erweisen, dazu übergehen will, auf dem Wege des Administrativkredites weitere Mittel flüssig zu machen, so glaube ich, daß wohl niemand etwas dagegen haben wird, wenn sich die Kommission auch sonst im allgemeinen gegen Administrativkredite ausgesprochen hat. In diesem Fall nun ist die Sachlage aber ganz anders, und es wird dagegen, daß auf dem Wege des Administrativkredites Mittel bereit gestellt werden, wohl nichts einzuwenden sein. Ich will mit dem Wunsche schließen, daß die Geländeerwerbung möglichst bald durchgeführt werde, damit wir auch in bezug auf dieses Projekt einen Schritt vorwärts kommen.

Die Position § 2 wird mit überwiegender Mehrheit angenommen.

Zu § 4, Nebenbahn Brühl—Ketisch:

Ministerialrat **Wolpert**: In der 98. Sitzung hat der Herr Abg. **Kahn** zugleich mit seiner Freude über die Einstellung einer Forderung für die Nebenbahn von Brühl nach Ketisch sein Bedauern ausgesprochen, daß die Petition des Bürgervereins Rohrhof keine Berücksichtigung gefunden habe. Nun liegt die Sache aber so: Rohrhof ist westlich von der Linie Rheinau—Brühl gelegen und hat mit der Linie Brühl—Ketisch, für die eine Forderung eingestellt ist, direkt nichts zu tun. Die Petition hat also keinen Einfluß auf die Gestaltung dieser Linie, die hier im Budget steht. Eine Berücksichtigung der Petition würde aber eine Verlegung der Linie Rheinau—Brühl fast auf der ganzen Länge zur Folge haben. Die Linie Rheinau—Brühl ist jetzt 3,5 Kilometer lang und würde, wenn der Petition entsprochen und die Verlegung der Bahn erfolgen würde, eine Länge von 4 Kilometer erhalten. Sie könnte dann nicht in den Bahnhof Rheinau einmünden, wie jetzt die Bahn von Brühl her einmündet, sondern sie würde die Gleise der Rheingaugesellschaft benützen müssen. Der Bahnhof



Rheinau, der jetzt schon ziemlich weit südwärts vorgeschoben ist, müßte dann noch weiter von dem Ort weggerückt werden. Auch müßte bei der Durchführung der Linie die Erbauung einer großen Zahl von Übergängen in dem künftigen Industriegebiet erfolgen. Die Bahn würde einen Kostenaufwand verursachen, der in keinem Verhältnis zu den Vorteilen steht, welche der Bürgerverein Rohrhof erhofft. Aus diesen Gründen ist die Großh. Regierung nicht in der Lage, dieser Petition näher zu treten.

Abg. **Rahn** (Soz.): Ich muß sehr bedauern, daß von Seiten des Herrn Kollegen Büchner hier Einspruch gegen die Bewilligung dieser Position, die Verlängerung der Bahn von Brühl nach Ketsch, erhoben worden ist, indem er erklärt hat, daß er dagegen stimmen werde. Ich will nur noch daran erinnern, daß der Kostenaufwand nicht sehr hoch ist, denn zu den vorgesehenen 240 000 M. gibt die Gemeinde Ketsch selbst 71 000 M. für Geländewerte aus. Auch ist dort namentlich sehr viel Industrie, hauptsächlich Ziegeleiindustrie vorhanden, wodurch an eine gute Rentabilität zu denken wäre. Ich kann namens meiner Freunde nur erklären, daß wir für diese Position stimmen werden, und ich kann nur bedauern, daß von keiner Seite die Zustimmung zum Anschluß der Gemeinde Rohrhof gegeben worden ist.

Zu den Ausführungen des Herrn Regierungsvertreters möchte ich nur bemerken, daß es 1902, als der Bürgerverein Rohrhof die erste Eingabe wegen Berücksichtigung seiner Gemeinde bei dem Bahnbau gemacht hatte, möglich gewesen wäre, die Filialgemeinde Rohrhof zu berücksichtigen. Ich gebe zu, daß, wenn man die Gemeinde jetzt noch berücksichtigen wollte, ziemlich große Kosten aufgewendet werden müßten, aber ich bin der Meinung, daß sich mit der Zeit die Verhältnisse in Rohrhof so gestalten werden, daß eine Bahnverbindung für Rohrhof doch nötig werden wird, und daß die Regierung dann nicht umhin können wird, auch diesen Ort zu berücksichtigen.

Gegen die Position erhebt sich kein Widerspruch.

Zu § 6, Bahn Offenburg—Kork:

Abg. **Büchner** (Zentr.), zur Geschäftsordnung: Ich beantrage die Aussetzung der Beratung und der Abstimmung über die Positionen 6, 9 und 10, jedenfalls aber über die Position 9, Bahn Stodach—Dwingen—Frickingen, die mich besonders berührt, wie ich schon hervorgehoben habe. Es ist zu dieser Position eine Petition der beteiligten Gemeinden eingegangen, in der beantragt wird, es möchte noch nachträglich eine Forderung in das Budget eingestellt werden. Die Budgetkommission hat aber leider diese Petition nur in dem Sinne empfehlend überwiesen, daß sie beantragt, es möchte erst im nächsten Budget eine Position angefordert werden. Mit diesem Beschluß der Budgetkommission kann ich mich nicht zufrieden erklären, und die Petenten sind erst recht nicht zufrieden. Wie ich aus einem Brief ersehe, den ich erst gestern aus dem Kreise der Petenten bekommen habe, herrscht dort in der Gegend geradezu eine Erbitterung über den Beschluß der Kommission. Diese hätte sehr wohl beantragen können, daß noch auf diesem Landtag in einem Nachtragsbudget eine Baurate angefordert werden möge, schon mit Rücksicht darauf, daß die Regierung die seinerzeit angenommene Resolution des Landtags, daß in jeder Budgetperiode etwa 5 Millionen auf Nebenbahnen verwendet werden sollen, nicht beachtet hat. Ich

gebe aber zu, daß vorerst nichts anderes zu machen ist, u. zwar mit Rücksicht auf die Erklärung, welche die Großh. Regierung mit Bezug auf das Bahnbauprojekt Titisee—St. Blasien abgegeben hat, und die dahin geht, daß sie zu diesem Budget überhaupt keinen Nachtrag mehr bringen werde. Daß es aber so gekommen ist, daran trägt meines Erachtens die Budgetkommission die Schuld, da sie keinerlei Abstriche vorgenommen hat, und zwar Abstriche, die sehr wohl hätten vorgenommen werden können. Ich hoffe aber, daß dieser Fehler vom Plenum des Hauses wieder gut gemacht wird, und ein Teil der Herren Abgeordneten, darunter meine Benignität, haben bereits auch einen Antrag eingebracht, der dahin geht, daß an der den Bahnhof Basel betreffenden Position 62 die Summe von ca. 2½ Millionen Mark abgestrichen werde. Wenn nur dieser Abstrich erfolgt, so werden hinreichend Mittel da sein, nicht nur für die auf dem letzten Landtag durch Gesetz genehmigten Bahnen sondern auch für die Bahn Titisee—St. Blasien. Aus diesem Grunde stelle ich den Antrag auf Aussetzung der Beratung über die Positionen 6, 9 und 10, damit wir, wenn vom Hohen Hause Abstriche vorgenommen und damit für die fraglichen Bahnen Mittel frei werden, in der Lage sind, zu beantragen, daß in einem Nachtragsbudget Bauraten für diese Bahnen angefordert werden. Jedenfalls werde ich bezüglich der Bahn Dwingen—Stodach einen solchen Antrag stellen.

Berichterstatter **Abg. Pfeifferle** (natl.) zur Geschäftsordnung: Als Berichterstatter möchte ich dem Antrag des Herrn Vorredners widersprechen. In der Kommission ist, wie das auch in meinem gedruckten Bericht ganz genau niedergelegt ist, eingehend über diese Frage verhandelt worden, und ich bin deshalb gegen den Antrag. Ich kann mich auch mit dem Weg, den der Herr Abg. Büchner vorge schlagen hat, durchaus nicht einverstanden erklären. Selbst für den Fall, daß Abstriche gemacht werden, stehen die freiverwendenden Mittel noch keineswegs für diese Bahnen zur Verfügung, denn wenn wir Abstriche machen, so ist das eine Sache ganz für sich. Es handelt sich dabei dann lediglich um den Abstrich bei der betreffenden Position, und das steht mit der Möglichkeit der Erbauung anderer Linien in gar keinem Zusammenhang. Die Verwendung der freiverwendenden Mittel für andere Bahnen kann aber schon deshalb nicht in Frage kommen, weil das etatrechtlich nicht zulässig ist. Es ist deshalb ganz unnötig, daß wir die Beratung und die Beschlußfassung aussetzen, und bitte ich, den Antrag abzulehnen.

Abg. **Weißhaupt-Mehrfisch** (natl.), zur Geschäftsordnung: Ich möchte den Antrag des Herrn Abg. Büchner unterstützen, und zwar deshalb, weil von Seiten des Herrn Abg. Blümmel der Antrag gestellt worden ist, daß an dem Posten in § 62 (Baseler Bahnhof) 2½ Millionen abgestrichen werden sollen. Auch ich stehe auf dem Standpunkt, daß, wenn es möglich ist, an diesem Posten gespart werden sollte, damit für die §§ 6, 9 und 10 des Spezialbudgets Mittel eingestellt werden können, um den Wünschen der hier in Betracht kommenden Gemeinden gerecht zu werden.

Minister **Freiherr von Marschall**: Der Herr Abg. Rebmann hat bei Beginn seiner Ausführungen in einer der letzten Sitzungen ein Bild gebraucht von dem Sema phor, der auf „Halt“ steht und später wieder „freie Bahn“ anzeigt. Die Großh. Regierung hat auch den



dringenden Wunsch, daß für den Bau weiterer Bahnen so bald wie möglich freie Bahn geschaffen wird. Dazu erblickt sie ein wesentliches Mittel in der Annahme des gegenwärtigen Budgets, und dazu bietet sie ihre Mithilfe. In der Annahme des gegenwärtigen Budgets sieht sie ein Mittel, um so bald wie möglich freie Bahn zu schaffen, um dringenden Wünschen gerecht zu werden, denen in diesem Budget noch keine Rechnung getragen werden konnte.

Ein Nachtragsbudget vorzulegen, ist die Grob-Regierung nicht mehr in der Lage. Dieser ihr Entschluß beruht auf einer gründlichen Erwägung der jetzigen Verhältnisse nach allen Richtungen. Gönnen Sie dem Lande, daß sich die Finanzen desselben wieder etwas heben, daß wir unsere Kräfte nach allen Richtungen sammeln können. Zunächst müssen wir die Konsequenzen aus dem ziehen, was Regierung und Landstände einmütig beschlossen haben. Es war eine großzügige Eisenbahnpolitik, die z. Bt. der Hochkonjunktur inauguriert worden ist. Wir würden auch gewiß gern auf diesem Weg weiter fortschreiten, aber die gegenwärtige Lage gebietet uns zu unserem Bedauern, den Semaphor noch auf Halt stehen zu lassen.

Hier möchte ich auch noch einen anderen Gesichtspunkt geltend machen, der ist: Wenn man etwas Tüchtiges leisten will, so muß man sich konzentrieren. Unsere Techniker müßten sich — ich nehme keinen Anstand, dies zu erklären — im Hinblick auf die große Zahl der Aufgaben, welche sie zu erledigen hatten, zu sehr zerplittern. Sie haben trotzdem hervorragend Tüchtiges geleistet. Aber ich glaube wohl sagen zu können, es wäre mehr geleistet worden, wenn eine größere Konzentration möglich gewesen wäre. Auch aus diesem Grunde ist vor allem einmal nötig, daß das, was begonnen ist, zu Ende geführt wird. Wenn wir die großen Arbeiten, die jetzt mitten im Gange sind, aufhalten würden, oder wenn wir die Werke, die wir errichten, weniger wirkungsvoll gestalten würden, würden wir außerordentlich unwirtschaftlich vorgehen. Eine Besserung der Konjunktur ist, wenn nicht alle Anzeichen trügen, in nicht ferner Zeit zu erwarten. Schaffen wir für diese Zeit freie Bahn! Wenn wir unter den gegenwärtigen Verhältnissen für drei Bahnen, bezüglich deren Erbauung bereits ein Gesetz von Ihnen genehmigt worden ist, keine Mittel eingestellt haben, so taten wir das, weil wir — ich glaube, die meisten von Ihnen stimmen hier mit uns vollständig überein — glaubten, es seien noch dringendere Aufgaben vorhanden, und weil wir auch diese dringenderen Aufgaben jetzt noch zurückstellen mußten.

Suchen Sie mit der Regierung den Zeitpunkt, in welchem wir wieder mit neuer Zuversicht an andere Aufgaben herantreten können, möglichst nahe zu rücken. Sie werden es dann tun, wenn Sie die Anforderungen, die jetzt an Sie gestellt werden, genehmigen; Sie werden damit freie Bahn schaffen.

Abg. Kolb (Soz.) zur Geschäftsordnung: Der Herr Präsident der Budgetkommission ist leider nicht anwesend. Als dessen Vertreter möchte ich mir einige Bemerkungen gegenüber den Worten des Herrn Kollegen Büchner gestatten.

Die Ausführungen des Herrn Kollegen Büchner haben, wenn ich ihn recht verstanden habe, in einen Tadel gegenüber der Budgetkommission ausgeklungen, als habe es die Budgetkommission an dem nötigen Verständnis und dem nötigen Wohlwollen gegenüber dem Projekt Stodach—Dwingen—Fridingen und den ande-

ren Projekten, die er genannt hat, fehlen lassen. Wenn der Kollege Büchner den Bericht des Herrn Berichterstatters gelesen hat, so wird er daraus entnommen haben, daß die Kommission es ihrerseits außerordentlich bedauert hat, daß wir uns in einer solchen Zwangslage befinden. Aber die Kommission konnte gegenüber dem Projekt Stodach—Dwingen—Fridingen keine Ausnahme machen, wenn sie nicht auf der anderen Seite genau dieselbe Unzufriedenheit auslösen wollte, und wir hätten dann einen Zustand geschaffen, der viel bedenklicher wäre als der, den wir zur Zeit alle bedauern, aber nicht ändern können.

Das, was der Herr Kollege Büchner will, daß wir jetzt die Beratung aussetzen und später, wenn wir Abstriche gemacht haben und so die nötigen Gelder flüssig haben, die vorliegenden Projekte genehmigen, das könnten wir gar nicht, das ist budgetrechtlich absolut unzulässig. Wir könnten nur die Regierung ersuchen, uns ein Nachtragsbudget vorzulegen, aber Sie haben bereits vom Herrn Minister gehört, daß die Regierung das nicht tut. Also hat es gar keinen Zweck, die Verhandlungen hierüber abzubrechen, und ich möchte bitten, dem Antrage zuzustimmen, den der Herr Berichterstatter gestellt hat.

Abg. Fehrenbach (Zentr.) zur Geschäftsordnung: Ich bin der Meinung, daß auf die materiellen Ausführungen des Herrn Kollegen Büchner in diesem Stadium der Verhandlungen nicht eingegangen werden kann, und daß es sich nur um eine Geschäftsordnungsfrage handelt. Ich habe mich nur zum Worte gemeldet, um zur Geschäftsordnung zu erklären, daß nach meiner Auffassung die Ansichten, die die Herren Kollegen Pfefferle und Kolb über die budgetrechtliche Behandlung dieser Frage ausgesprochen haben, durchschlagend sind, und daß ich für meinen Teil gegen die Aussetzung der Beratung stimmen werde.

Abg. Büchner (Zentr.) zur Geschäftsordnung: Gegenüber den Ausführungen des Herrn Abg. Kolb möchte ich nur bemerken, daß ich nicht sagen wollte, die Budgetkommission habe kein Wohlwollen für das Bahnprojekt Stodach—Dwingen bekundet, sondern lediglich meinem Bedauern darüber Ausdruck verliehen habe, daß die Budgetkommission im Budget keine Abstriche vorgenommen und so keine Mittel für die jetzt zurückgestellten Bahnen flüssig gemacht hat. (Abg. Süßkind: Bitte anzugeben, wo? Glocke des Präsidenten.) Ich finde auch nicht, daß mein Antrag unzumutbar ist. Ich weiß sehr wohl, daß die frei gewordenen Mittel nicht ohne weiteres für andere Bahnen eingestellt werden können. Aber falls Mittel flüssig gemacht werden sollten, meinetwegen durch Abstrich der 2½ Millionen an der Anforderung für den Bahnhofbau Basel, so könnten wir doch den Antrag auf Einstellung eines Betrags für die Bahn Dwingen—Stodach in ein Nachtragsbudget stellen, und dann wird die Grob-Regierung auch nicht mehr so wie jetzt erklären: Wir lehnen es ab, ein Nachtragsbudget zu bringen. Denn es ist, wie gesagt, meine Überzeugung, daß, wenn die Regierung diese Erklärung abgegeben hat, sie dies nicht getan hätte, wenn die Budgetkommission der Grob-Regierung Mittel durch Abstriche zur Verfügung gestellt hätte.

Im übrigen habe ich lediglich einen Vorschlag wiederholt, der auch schon in der Budgetkommission gemacht worden ist. Es ist dort aber auch nach diesem Vorschlag verfahren worden, und zwar aus den Gründen, die ich angeführt habe.



Der Antrag auf Aussetzung der Beratung über die §§ 6, 9 und 10 wird gegen die Stimmen eines Teils des Zentrums und des Abg. Weißhaupt-Mehrkirch (natl.) abgelehnt.

Abg. S ä n g e r (natl.): Auf dem letzten Landtag wurden einige Bahnlücken gesetzlich genehmigt, für die wir diesmal keine Kaufsummen eingestellt finden. Zu den Leidtragenden gehört in diesem Fall auch das obere Ganauerland. Daß das in den hier in Betracht kommenden Gemeinden große Enttäuschung hervorgerufen hat, brauche ich wohl nicht näher zu versichern. 40 Jahre lang haben die Gemeinden dieser Gegend um eine Bahn petitioniert. Im Jahre 1908 nun endlich ist ihnen diese auf gesetzlicher Grundlage zugesichert worden, in dem uns vorliegenden Budget finden sich aber keine Mittel eingestellt! Diese Strecke ist zwar nur 13 Kilometer lang gedacht, es sind aber an dieser verhältnismäßig kurzen Linie rund 24 000 Einwohner interessiert. Um ihre Wünsche der Erfüllung näher zu bringen, waren die Bewohner der in Betracht kommenden Gemeinden bereit, die allergrößten Opfer zu bringen. Ich darf nochmals darauf hinweisen, daß von den Gemeinden teilweise freie Geländestellung zugesichert wurde, daß außerdem von Sand und Willstätt große Barzuschüsse in Aussicht gestellt worden sind, von ersterer Gemeinde 25 000 M. und von Willstätt 50 000 M. Sie sehen daraus, wie großen Wert die in Betracht kommenden Gemeinden auf die Erstellung der Bahn legen.

Man sollte nun glauben, daß die Summen, wie ich sie eben genannt habe, und die Bedingungen, auf die die Gemeinden eingegangen sind, Opfer genug gewesen wären. Die Regierung hat sich aber damit nicht begnügt, sondern noch verlangt, daß pro Kilometer 8000 Mark an baren Zuschüssen geleistet werden sollen; das sind insgesamt noch einmal auf die 13 Kilometer lange Strecke 104 000 M. Die Budgetkommission und auch der Landtag haben im Jahre 1908 diesem Vorschlage schweren Herzens zugestimmt, allerdings erst, nachdem der Herr Minister in jener denkwürdigen Sitzung zweimal die ganz bestimmte Erklärung abgegeben hatte, es würde, wenn die Zweite Kammer dem Antrage der Regierung nicht zustimme, die Gesetzesvorlage zurückgezogen werden. Der Herr Minister hat in jener Sitzung davon gesprochen, daß die Stellung des freien Geländes in jener Gegend keine besonders großen Opfer von den Gemeinden erheische. Er hat gemeint: Wir haben es hier mit einem absolut ebenen Gelände zu tun, folglich wird durch die Bahn auch nur verhältnismäßig wenig Gelände beansprucht, und die Geländeerwerbungskosten werden sehr geringe. In einer gebirgigen Gegend bedürfen wir für die Einschnitte, für die aufzuführenden Dämme, zum Teil auch noch für die erforderlichen Wegübergänge sehr viel Gelände. Ich glaube, da hat sich der Herr Minister doch sehr getäuscht. Die Güterpreise in dieser Gegend sind so enorm hohe, daß, auch wenn das Gelände in der Ebene gelegen ist, wenn die Fläche, die für den Eisenbahndamm notwendig wird, auch nicht so groß ist wie im Gebirge oder Hügelland, die Gesamtpreise für das benötigte Gelände vielleicht höhere sind als dort, wo das Mehrfache an Gelände notwendig ist.

Besondere Schwierigkeiten, das muß ich zugeben, bietet allerdings der Umstand, daß zwei Gemeinden noch gar keine Beiträge gezeichnet haben; sie sind bis jetzt weder für freies Gelände, noch auch für bare Beiträge zu haben. Es ist nun im Laufe des letzten Jahres der Gedanke auf-

getaucht, hauptsächlich genährt durch die Stadt Offenburg, die Bahn an den Gemeinden vorbeizuführen, diese beiden sich ablehnend verhaltenden Orte rechts liegen zu lassen und die Linie dann erst bei Kehl in die Hauptbahn einmünden zu lassen. Man hoffte in den am meisten interessierten Gemeinden, daß die Erstellung der Bahn dadurch gefördert würde.

Das ist aber falsch, was im Spezialbudget des Eisenbahnbaues unter Erläuterungen auf Seite 7 steht: „Da die Gemeinden in ihrer Mehrzahl zur Übernahme der ihnen nach dem Gesetz vom 2. September 1908 zufallenden Leistungen nur unter der Bedingung bereit sind, daß die Bahn in Kehl statt in Kork an die bestehende Bahn angeschlossen wird. . .“ Nur der Umstand, daß Offenburg und die Gemeinden des oberen Bezirkes der Meinung waren, es wäre vielleicht möglich, Kehl und Neumühl zu Beiträgen heranziehen zu können und dadurch die erforderlichen Mittel aufzubringen, hat zu diesen Erwägungen geführt. Die Gemeinden haben sich dann aber überzeugt, daß auch dieser Weg nicht zu einem Ziele führen kann, weil die Kosten ungeheuer große werden würden. Selbst wenn man die Nebenbahn beim „alten Bahnhof“ in die Hauptbahn einmünden ließe, müßten vielleicht 30- bis 40 000 M. aufgewendet werden für Geländeankauf und die Baukosten würden sich um etwa 300 000 M. erhöhen. Es wäre wohl auch nötig, sowohl die Ringbrücke als die Schutterbrücke umzubauen oder zu verbreitern. Es würde insgesamt ein Mehraufwand von Hunderttausenden erforderlich werden. Deshalb hat man sich in den Gemeinden überzeugt, daß auch dieser Weg nicht der richtige ist, um rasch zum Ziele zu kommen.

Neben diesen von einander abweichenden Plänen taucht in Versammlungen und in der Presse auch wieder der Gedanke auf, auf der Landstraße eine elektrische Bahn Kehl-Willstätt-Offenburg zu führen. Ich möchte diesem Gedanken nicht das Wort reden. Für denjenigen, der zum Vergnügen nach Offenburg oder nach Strazburg fahren will, wäre es vielleicht bequem, auf diese Weise hinzukommen, aber den Wünschen der Landwirtschaft und den Bedürfnissen der Gewerbetreibenden wäre dadurch absolut nicht Rechnung getragen.

In mittelbadiischen und Strazburger Zeitungen wie auch in Versammlungen wird immer und immer wieder die Frage ventiliert, ob es nicht möglich sei, mit der Bahn Kork-Offenburg dem durchgehenden Verkehr Rechnung zu tragen und die Verbindung zwischen dem Kehler Hafen, vom Elß, von Strazburg her nach Freiburg und Basel, wie auf den Schwarzwald und nach dem Bodensee mit Umgehung Appenweiers herzustellen. Die Großh. Regierung hat erfreulicherweise schon von zwei Jahren erklärt, daß abgesehen von der Linie Kork-Offenburg, die den wirtschaftlichen Bedürfnissen der in Betracht kommenden Gemeinden genügen soll, eine rechts abbiegende Kurve von Legeleshurst oder kurz vor Appenweier diesem Gedanken Rechnung tragen sollte. Ich wäre ganz dankbar, wenn die Großh. Regierung auch heute im hohen Hause diese Erklärung wieder abgeben würde. Es würde das sehr zur Beruhigung der Bevölkerung beitragen und es hat insbesondere die Gemeinde Legeleshurst, die ja seit Jahren um die Erstellung eines Güterbahnhofes petitioniert, darauf berechtigten Anspruch. Ich will mich über diese Angelegenheit nicht weiter verbreiten, da die Frage in diesem hohen Hause später zur Behandlung kommt.

Jedenfalls war es der Großh. Regierung in diesem Falle — so will mir scheinen — gar nicht so sehr un-



genehm, daß sich die Gemeinden im oberen Ganauerland noch nicht über die Beiträge geeinigt haben, denn sie hat das mit als Grund dafür anführen können, daß sie hier im Baubudget keinen Posten eingestellt hat. Die Regierung führt aber zur Begründung ihrer Stellungnahme weiter an, die Erstellung der Bahn sei nicht so besonders dringlich, das Mühlenwerk in Willstätt sei z. B. nicht im Betrieb, die Gemeinde könne deshalb gut noch einige Zeit zuwarten. Diese Argumente sind nicht stichhaltig. Was die Dringlichkeit und die Notwendigkeit betrifft, so ist die Frage entschieden. Darüber haben sich schon vor zwei Jahren die Grohß. Regierung, die Budgetkommission und das Hohe Haus geeinigt. Sie haben alle anerkannt, daß die Sache dringlich und notwendig ist; sonst wäre der Gesetzesvorschlag nicht durchgegangen. Und was nun den derzeitigen Stillstand des Mühlenwerks Willstätt anbelangt, so wird wohl niemand, auch die Grohß. Regierung nicht, glauben, daß ein derartig günstig gelegenes industrielles Etablissement auf die Dauer still stehen werde. Es sind die nötigen Gebäulichkeiten erstellt, es ist eine sehr große Wasserkraft vorhanden, und wenn die Mühle nicht in nächster Zeit in Betrieb kommt, wird sich ohne Zweifel eine andere Industrie in Willstätt niederlassen; ich meine zudem, der zukünftigen Bahn kann es ganz gleichgültig sein, ob sie Mehl- und Getreidefäcke oder irgend andere Rohprodukte und Industrieerzeugnisse befördert.

Ich bin in Verbindung mit verschiedenen anderen Herren in der Budgetkommission dafür eingetreten, daß die Regierung in dem Nachtragsetat noch eine Bausumme einstellt. Die Grohß. Regierung hat sich aber, wie bei andern Bahnen, strikte dagegen ausgesprochen und wir sind nicht durchgedrungen. Ich habe das sehr bedauert. Jetzt aber hätte die Regierung wenigstens die Pflicht, auch an ihrem Teile alles zu tun, den Gemeinden möglichst entgegen zu kommen und dafür zu sorgen, daß sie sich über die Beiträge einigen. Ich möchte der bestimmten Erwartung Ausdruck geben, daß im nächsten Baubudget an dieser Stelle eine entsprechende Bausumme eingestellt werden wird (Beifall bei den Nationalliberalen).

Minister Hr. von Marshall: Ich möchte darüber keinen Zweifel lassen, daß nach wie vor bei der Grohß. Regierung die Absicht besteht, eine Verbindungsfurbe sei es von Regelschurt nach Willstätt oder vielleicht nach dem Bahnhof Offenburg zu erstellen, welche dazu bestimmt ist, die Möglichkeit eines direkten Zugverkehrs von Straßburg bezw. Rehl nach Offenburg zu ermöglichen. Wenn die Erstellung dieser Verbindungsfurbe einstweilen noch zurückgestellt worden ist, so geschah dies deshalb, weil die Regierung glaubt, daß zunächst noch dringendere Aufgaben zu lösen sind.

Ganz davon verschieden ist die Frage der Erstellung einer Nebenbahn von Rork nach Offenburg. Die Regierung steht nach wie vor auf dem gleichen Standpunkt wie früher, es liegt ja auch bereits ein Gesetz vor. Die Voraussetzungen aber, von denen dieses Gesetz ausgeht, sind zurzeit nicht erfüllt, und gerade aus den Äußerungen des Herrn Abg. Säger ist hervorgegangen, daß sich die Gemeinden selbst noch nicht vollständig klar darüber sind, was sie eigentlich wollen. Ich hoffe aber, daß in dieser Beziehung bald Klarheit eintritt und daß wir dann in der Lage sein werden, auch für dieses Projekt eine Rate in das Budget einzustellen.

Abg. Morgenthaler (Zentr.): Die Hindernisse, welche dem Projekt dieses Bahnbaues daraus erwachsen,

daß die Frage bezüglich der Beiträge der Gemeinden noch nicht erledigt ist, ist im Grunde namentlich auch darauf zurückzuführen, daß gerade bei dieser Bahn Ausnahmebestimmungen in das Gesetz aufgenommen worden sind. Noch bei keiner anderen Bahn sind Extrazuschüsse von 8000 M. pro Kilometer wie hier verlangt worden. Wie bereits der Herr Kollege Säger ausgeführt hat, ist das Gelände in dieser Gegend enorm teuer. Es sind also schon ungeheure Summen nötig, um nur das Bahngelände zu beschaffen. Die Gemeinden haben sich seit dem letzten Landtage sehr bemüht, mit Hilfe eines Komitees die Angelegenheit in Ordnung zu bringen. Wenn im unteren Ganauerland Orte bei der Hauptbahn kein Bedürfnis dafür empfunden haben und keine Sympathie dafür bei ihnen erweckt werden konnte, noch Zuschüsse zu leisten, so ist das an sich begreiflich. Ein Haupthindernis aber war der hohe Geländepreis. Das hat denn auch Veranlassung gegeben, diese Sache noch zurückzustellen. Die Ausführungen des Herrn Ministers geben mir aber die Hoffnung und ich möchte in dieser Beziehung geradezu den Wunsch an die Grohß. Regierung richten, daß sie durch ihre Organe auch dazu behilflich sein möchte, eine Einigung herbeizuführen, damit diese Bahn, die schon so lange erstrebt wird, zustande kommen kann. Der Herr Minister hat ja die Versicherung gegeben, daß, wenn die Vorarbeiten geregelt sind, die Regierung dann das Nötige veranlassen werde, daß eine Einigung erzielt werden kann; das Bedürfnis, wenigstens einer größeren Anzahl von Gemeinden ist ja vorhanden, es handelt sich nur noch darum, daß man auch noch die anderen beibringe. Hierum möchte ich die Grohß. Regierung gebeten haben.

Abg. Muser (fortsch. Sp.): Wir können wohl nichts tun, als daß wir uns dem Wunsch anschließen, den der Herr Kollege Säger und auch der Herr Minister ausgesprochen haben, dem Wunsch nämlich, daß die Gemeinden — denn an den betreffenden Gemeinden liegt es — dasjenige leisten, was sie nach dem Gesetz nun einmal leisten müssen, wenn sie dieser Bahn teilhaftig werden wollen. Ich glaube, es hat gar keinen Sinn, daß wir hier retrospektive Betrachtungen über das anstellen, was im letzten Landtag beschlossen worden ist. Wir haben ein Gesetz, und dieses muß durchgeführt werden so wie es ist. Wenn es nicht durchgeführt werden kann, so liegt, wie bemerkt, im vorliegenden Falle die Schuld nur an den Gemeinden, die es nicht über sich bringen können, für Vorteile, die sie durch die Bahnverbindung bekommen, auch die entsprechenden Gegenleistungen zu machen.

Wenn der Herr Kollege Morgenthaler von einer ausnahmsweisen Behandlung der Gemeinden gesprochen hat, so glaube ich dem entgegenhalten zu dürfen, daß, wenn ich mich recht entsinne, die gesetzgeberische Regelung so getroffen worden ist, wie sie dem Antrag der beteiligten Gemeinden selbst entsprach (Abg. Morgenthaler: Nein, nur zwei Gemeinden!). Nun, dem mag sein, wie ihm wolle; derartige Beanstandungen und Ergänzungen mußten der Regierung auf dem letzten Landtag vorgebracht werden, sie sind auch vorgebracht worden, aber trotzdem ist das Gesetz in seiner jetzigen bestimmten Formulierung zustande gekommen. Es hat jetzt wirklich gar keinen Sinn, daß über eine Materie weiter verhandelt wird, die gesetzgeberisch definitiv geregelt ist, und an deren momentaner tatsächlicher Behandlung lediglich die Renitenz gewisser Gemeinden schuld ist.



Abg. Morgenthaler (Zentr.): Der Herr Vorredner Muser hat erklärt, daß bei der Verhandlung des letzten Landtages auf diese außerordentlichen Bestimmungen hätte aufmerksam gemacht werden sollen. Es ist auch von mir ein diesbezüglicher Antrag auf Strich dieser Bestimmungen gestellt worden, die Grohh. Regierung hat aber sogar z w e i m a l erklärt, wenn dieser Antrag durchgehe, würde sie ihre Vorlage zurückziehen; um dies zu verhindern, habe ich dann meinen Antrag zurückgezogen, und das Haus hat, um die Erstellung der Bahn nicht zu gefährden, die Forderung bewilligt. Wie ich schon ausgeführt habe, ist neben den hohen Geländekosten wohl die Höhe dieser Zuschüsse das Hindernis gewesen, daß noch nicht alle Beiträge haben zusammengebracht werden können. Das wollte ich zur Nichtigstellung bemerken.

Berichterstatter Abg. Pfefferle (natl.): Bezüglich dieser Angelegenheit kann ich mich auf meinen Bericht beziehen. Ich will nur darauf hinweisen, daß wir auf dem letzten Landtag darüber eine nähere Beratung gehabt haben, die ich in meinem damaligen Bericht eingehend zur Sprache gebracht habe, worin der Wunsch zum Ausdruck kam, daß der Fall, welcher hier vorliegt, ein Ausnahmefall bleiben möge. Allerdings haben wir gehört, daß einige Gemeinden die Beiträge abgelehnt hätten und auch darauf stehen geblieben sind. Ich habe aber in dem Bericht den Wunsch ausgesprochen, daß die Grohh. Regierung eine Vermittlung zwischen den Gemeinden übernehmen möge, damit die nötige Verständigung bald eintreten wird.

Zu § 8 Bahn Singen—Beuren. II. Teilforderung:

Abg. Schmid-Singen (natl.): Der Herr Abg. Büchner hat gegen diese Forderung Stellung genommen, er sagte uns, daß er dagegen stimmen werde, weil eine Forderung für die Bahn Stockach—Dwingen—Frickingen nicht eingestellt sei. Er ist mit dieser Stellungnahme in seiner Fraktion, wie mir scheint, nicht allein. Bereits in der Budgetkommission hat einer der Herren vom Zentrum gesagt, man könnte diese Summe mit 500 000 M. streichen. Auch in der Eisenbahnkommission sind anlässlich der Beratung der Petition von Tengen ähnliche Bemerkungen gemacht worden. Die Herren meinen, diese Bahn sei nicht baumwürdig. Wer das glaubt, kennt eben die Verhältnisse nicht. Ein einziger Bauunternehmer, der in dem Wahlbezirk des Herrn Büchner anlässlich ist, bezahlt jährlich etwa 10 000 Mark an Fuhrgehältern für Steine, die er aus der Gegend von Tengen bezieht. Wenn diese Bahn gebaut wird, wird dieser Bauunternehmer sehr froh sein, weil er einen viel geringeren Aufwand an Fracht auszuliegen haben wird. Auch die Gemeinden, die an der Linie liegen, sind nicht so unbedeutend, wie Sie glauben. Die Gemeinden Hilzingen, eine der stolzeften Gemeinden mit über 1100 Einwohnern, die schon lange darauf wartet, bis sie eine Bahn bekommt, und Singen, die aufstrebende Industriestadt mit ihren Fabriken, die Arbeit bringen und Italiener weiblichen und männlichen Geschlechts herbeiziehen, die das nur ungern tun, werden froh sein, wenn sie aus diesen Orten Arbeiter bekommen und besonders im Winter, wenn die landwirtschaftliche Arbeit ruht, werden die Landwirte froh sein, wenn sie ihre Töchter und Söhne in die Fabrik schicken können. Ich möchte Sie deshalb bitten, für diese Position zu stimmen.

Abg. Büchner (Zentr.): Gegenüber den Ausführungen des Herr Vorredners möchte ich nur nochmals konstatieren, daß ich gegen die Bahn kein Wort gesprochen habe. Ich habe im Gegenteil ausdrücklich erklärt, daß ich diese Bahn, wie auch die übrigen, die in Frage kommen, für durchaus berechtigt halte und nur deshalb genötigt bin, gegen diese Position zu stimmen, weil ich es für ungerecht halte, eine unterschiedliche Behandlung eintreten zu lassen Bahnen gegenüber, die durch dasselbe Gesetz genehmigt sind.

Die Position zu § 8 wird angenommen.

Zu § 9, Bahn Stockach—Dwingen—Frickingen samt zugehöriger Petition der beteiligten Gemeinden:

Abg. Weißhaupt-Meckirch (natl.): Nachdem der Antrag des Herrn Kollegen Büchner, daß die Beratung über die Positionen 6, 9 und 10 ausgesetzt werde, nicht angenommen wurde, habe ich zu diesem Paragraphen einige Ausführungen zu machen. Es ist tatsächlich sehr bedauerlich, daß, trotzdem die Linie Stockach—Dwingen—Frickingen durch Gesetz genehmigt ist, in diesem Budget keine Mittel hierfür eingesetzt sind. Wenn auch bei der Bahn Offenburg—Stehl nichts eingesetzt wurde, so ist das ein begreiflicher Standpunkt der Regierung, und sie wird es vielleicht begrüßen, wenn die Gemeinden noch lange nicht einig werden, damit sie überhaupt niemals in die Lage kommt, diese Bahn erbauen zu müssen. Anders oder ähnlich liegt der Fall bei Tauberbischofsheim—Königsheim. Auch hier ist in den Bemerkungen zum Budget angeführt, daß die im Gesetz vorbehaltene unentgeltliche Stellung des Geländes durch die Interessenten noch nicht sicher gestellt ist, trotzdem sind aber 50 000 M. eingestellt. Der Standpunkt des Herrn Kollegen Büchner, wenn er gegen diese Positionen stimmt, ist ja begreiflich. Ich habe aber für diese Position gestimmt, und zwar deshalb, weil ich auf dem Standpunkt stehe, daß es im Interesse unseres Landes gelegen ist, daß alle Landesteile, die Bahnen bedürfen, mit Bahnen versehen werden, und es ist ein bedauerlicher Standpunkt der Regierung, daß gegenüber den Wünschen der Volksvertretung der Einwand erhoben wird, daß die gegenwärtigen Verhältnisse es nicht gestatteten, weitere Mittel einzustellen. Ja, wir haben noch viele andere Staatseinrichtungen, die nicht rentieren. Wenn man auch auf dem Standpunkt stehen kann, daß man möglichst dafür zu sorgen hat, daß unsere Staatseisenbahnen eine gewisse Rente abwerfen, so kann man immerhin aber auch den Standpunkt vertreten, daß das durchaus nicht nötig ist. Unser Eisenbahnbetrieb ist eine wirtschaftliche Einrichtung, die zur Hebung unserer wirtschaftlichen Verhältnisse, unserer Kultur beiträgt, und es ist ein verkehrter Standpunkt einer Regierung, wenn sie dieses Mittel zur Hebung der Wirtschaft und der Kultur hemmt. Ich erblicke es als keinen großen Fehler, wenn auch aus unseren allgemeinen Staatsmitteln Zuschüsse zu dem Ausfall unseres Eisenbahnbetriebs gemacht werden. Der Präsident bittet den Redner, nicht in die Generaldebatte zurückzufallen. Desto unverständlicher ist es mir, daß gerade für die Bahn Stockach—Dwingen—Frickingen in diesem Budget nichts eingestellt ist.

Diese Bahn ist nun seit etwa 40 Jahren fortwährend Gegenstand der Beratungen in diesem Hause, und endlich auf dem letzten Landtag ist es gelungen, ein Gesetz betr.



die Erbauung dieser Bahn zu schaffen. Es ist also begreiflich, daß die Bevölkerung des Bezirks Stockach und der interessierten Gemeinden, nachdem sie erfahren hat, daß trotzdem für die Ausführung dieser Bahn nichts eingestellt worden ist, in Erbitterung geraten ist; die Petition, die eingereicht worden ist, zeigt ja gewissermaßen das Stimmungsbild in diesen Gemeinden. Man hört sogar scherzweise, daß die Stadtgemeinde Stockach, die dieses Jahr die Hundertjahrfeier ihrer Zugehörigkeit zum Großherzogtum Baden begehen kann, beschloffen hat, diese Feier nicht zu feiern, weil die Großh. Regierung nach 40 jährigem Witten ihren Wünschen nicht Rechnung getragen hat (Seiterkeit). Es wird jedenfalls wohlwollender und ernster Männer bedürfen, damit die Mißstimmung, die gegenwärtig gegen die Großh. Regierung herrscht, wieder gemildert wird. Im Spezialbaubudget der Jahre 1902/03 ist diese Linie als die erste genannt, die überhaupt zur Ausführung zu kommen hat; und nachdem im Jahre 1905 die Bahnlinie Mimmehausen-Frickingen eröffnet wurde, wurde erklärt, daß die Fortführung der Strecke von Frickingen nach Stockach unbedingt erfolgen müsse. Es ist nun gewiß berechtigt, wenn 39 Gemeinden, die schon so lange an die Regierung mit der Bitte herantreten und die in dieser Beziehung dadurch benachteiligt worden sind, daß seitens der Gr. Regierung dieser Wunsch nicht erfüllt worden ist, wiederum durch eine Petition zum Ausdruck bringen wollen, ob es nicht möglich sei, daß im Nachtragsbudget noch ein Teilbetrag eingestellt werde, damit möglichst schnell mit der Erbauung dieser Bahn begonnen werden kann. Ich für meine Person, aber auch die Einwohner des Bezirks, die Angrenzer dieser Bahnlinien begrüßen ja die Anregung der Budgetkommission und werden derselben und insbesondere dem Berichterstatter, dem Herrn Abg. Pfefferle, Dank wissen für das Wohlwollen, das stets in dieser Frage gezeigt worden ist, aber immerhin hätte man erwartet, daß, wie gesagt, Mittel für diese Linie eingestellt worden wären. Wenn seitens der Großh. Regierung eine gewisse Vorsicht waltet, daß unser badisches Land und namentlich unser Eisenbahnbudget nicht zu sehr belastet werden, so ist das gewiß zu begrüßen. Aber andererseits wird doch auch ein großer Teil Vertrauen des Volkes und der Volksvertreter erschüttert, wenn, nachdem der Bau einer Linie zum Gesetz erhoben worden ist, von Seiten der Regierung in das Budget nichts eingestellt wird. Es bedeutet doch auch ein großes Nationalvermögen, wenn zwischen der Regierung und der Bevölkerung ein gutes Einvernehmen und gegenseitiges Vertrauen herrscht. Ich möchte nicht wünschen, daß vielleicht im nächstjährigen Budget wiederum, wie der Herr Abg. Sängler bereits bei Position 6 gesagt hat, ein großer Gedankenstreik sich auch bei dieser Position vorfindet. Ich möchte nur wünschen, daß, wenn eine Mehrheit in diesem Hause sich dafür findet, für eine Linie Titisee—St. Blasien im Nachtragsbudget noch 1 Million einzustellen, es auch möglich wird, für die Bahnlinie Stockach—Dwingen und ebenso für die Bahnlinie Unteruhldingen—Meersburg ebenfalls eine Teilforderung einzustellen, damit endlich den berechtigten Wünschen dieser Bevölkerung Rechnung getragen wird.

Abg. Büchner (Zentr.): Nachdem mein Antrag, den ich vorhin gestellt habe, leider abgelehnt worden ist, möchte ich nur noch die bestimmte Erwartung aussprechen, daß die Regierung wenigstens dem bescheidenen Antrag, den die Budgetkommission gestellt hat, Rechnung trägt, und nehme zur Begründung auf das Zeug, was ich schon gesagt habe. Nur an eines möchte ich die

Großh. Regierung noch erinnern: Als sie den Gesetzesentwurf einbrachte, hat sie die Vorlage wiederholt damit begründet, daß es sich um die Einlösung eines seinerzeit vom Herrn Minister von Brauer gegebenen Versprechens handle. Ja, glauben Sie denn, daß die Bevölkerung dort oben es als eine Erfüllung dieses Versprechens ansieht, wenn die Regierung einen Gesetzesentwurf einbringt, um ihn, nachdem er zum Gesetz erhoben ist, nicht zur Ausführung zu bringen? Müssen die Leute dieses Verfahren nicht als einen Hohn auffassen? Ich glaube also, die Regierung würde im Interesse ihres eigenen Ansehens gut daran tun, wenigstens ins nächste Budget eine Position für diese Bahn einzustellen.

Berichterstatter Abg. Pfefferle (natl.): Der Herr Abg. Büchner hat in seiner ersten Rede darauf hingewiesen, daß im Bezirk Stockach eine große Erregung herrsche, und daß der Beschluß der Budgetkommission ein unbefriedigender sei. Ich glaube, wenn man den Antrag der Budgetkommission richtig durchliest, wird man sehen, daß wir den richtigen Weg eingeschlagen haben. Wir haben die Petition der Stockacher Bevölkerung der Großh. Regierung empfehlend überwiesen mit dem Wunsche, daß die Ausführung der Bahn, unter Einstellung entsprechender Mittel ins nächste Budget, erfolgt. Das „tunlich“ bezieht sich nur auf die Bauausführung, nicht auf die Einstellung der Mittel. Wir sind in einer eigentümlichen Lage gewesen. Es handelt sich nicht um die Bahn Stockach—Dwingen allein, sondern auch um die Bahnen Unteruhldingen—Meersburg und Offenburg—Kork, und es handelt sich um Bahnprojekte, die im letzten Landtag genehmigt wurden, während jetzt statt der Anforderungen im Budget nur Gedankenstriche sind, es handelt sich auch um die Bahnhöfe Titisee, Reutstadt und Emmendingen, Objekte, die wir alle gleichmäßig behandeln müssen. Nachdem wir sehen, daß die Großh. Regierung nicht mehr geneigt ist, in diesem Landtag Nachtragsforderungen zu stellen, muß die Budgetkommission diese Bahnprojekte alle gleichmäßig behandeln. Wie hätte es ausgesehen, wenn die Budgetkommission für die eine Bahn mehr und für die andere Bahn weniger getan hätte! Wir haben sie daher alle gleich behandelt und den Wunsch der Budgetkommission dahin ausgesprochen, daß für die Durchführung oder Fortführung aller dieser Unternehmen Mittel in das nächste Budget eingestellt werden. Ich glaube, daß wir damit das Richtige getan haben. Und wenn der Herr Kollege Weisshaupt-Mehrfach so freundlich war, den Kommissionsantrag dankbar anzuerkennen und ebenso gedankt hat für das Wohlwollen, das ich dieser Bahn entgegenbringe, so darf ich von mir sagen, daß dieses Wohlwollen besteht. Denn ich bin von jeher in diesem Hause derjenige gewesen, der dafür eingetreten ist, daß die Resolution, die wir seinerzeit anlässlich der Erstellung der Bodenseegürtelbahn gefaßt haben, auch durchgeführt werde. Ich meine aber, daß wir jetzt den richtigen Weg eingeschlagen haben, und ich bitte Sie, unserem Antrag zuzustimmen. Ich hoffe, daß alle Schwierigkeiten sich bis zum nächsten Landtag heben werden und daß die Großh. Regierung dann auch den Wünschen der Kammer nachkommen wird. Wenn wir mit dem Antrag, den wir bezüglich der Linie Titisee—St. Blasien gestellt haben (wir werden morgen oder übermorgen darauf zu sprechen kommen), über diese gleichmäßige Beschlussfassung hinausgehen, so liegt der Unterschied darin, daß wir bei den anderen Vauten ein Gesetz der Budgetgenehmigungen haben, die vollzogen werden müssen, daß wir aber bezüglich der Linie Titisee—St. Blasien aussprechen



wollen, daß die Erweiterung des Bahnweges über die bereits genehmigten Linien hinaus durchgeführt werden soll. In diesem Sinne habe ich dem zugestimmt, sonst würde man es in meinem Wahlkreis kaum verstehen, daß ich für andere Projekte eintrete und das Projekt in der eigenen Heimat auf die Seite stelle. So ist die Sachlage. Ich werde noch Gelegenheit nehmen, anlässlich jener Beratung darauf näher zurückzukommen. Ich bitte Sie, den Kommissionsantrag anzunehmen.

Der Kommissionsantrag zu der Petition: „Die Zweite Kammer wolle die Petition der Stadtgemeinde Stockach und der anderen an der projektierten Eisenbahn Stockach—Dwigen beteiligten Gemeinden sowie die derselben beigegebene Denkschrift der Groß. Regierung in dem Sinne empfehlend überweisen, daß die Ausführung dieser Bahn, unter Einstellung entsprechender Mittel in das nächste Baubudget, wenn irgend tunlich in der folgenden Budgetperiode in Angriff genommen wird“ wird einstimmig angenommen.

Zu Ausgabebetitel II. Bestehende Bahnen, § 11, Neckar-gemeind-Neckarelz, II. Gleis, III. Teilforderung:

Abg. Süßkind (Soz.): Ich habe eingangs der Beratung der Budgetkommission darauf hingewiesen, daß der Ausbau des zweiten Gleises auf der Strecke von Würzburg nach Heidelberg gewiß im Interesse unseres Landes gelegen ist, daß aber diese Linie als strategische Bahn betrachtet werden müsse. Demgegenüber wurde in der Kommission von Seiten der Regierung darauf hingewiesen, daß diese Bahn auch den Verkehrsinteressen des Landes diene, und daß bei solchen Projekten vom Reich keine Zuschüsse gegeben würden. Die Kosten für die Legung des zweiten Gleises Neckargemünd-Neckarelz waren ursprünglich auf 4 970 000 M. veranschlagt, infolge vorgekommener Überschreitungen in Höhe von 968 000 Mark hat man aber den vollständigen Ausbau der Station Neckarelz, der sich auf etwa 1 Million belaufen hätte, zurückgestellt. Ich glaube jedoch, daß der Umbau der Station Neckarelz gerade infolge der Legung des zweiten Gleises der strategischen Bahn kommen muß, und daß namentlich das Reich darauf sehen wird, daß der Bahnhof umgebaut wird. Nun ist mir von einer ähnlichen Strecke, die ebenfalls zweigleisig ausgebaut wird, gesagt worden (es ist die Strecke Graffen—Germersheim—Philippsburg), daß dort i. Zt. das Reich den größten Teil der Kosten getragen hat. Es ist ja nur selbstverständlich, daß wir in dem heutigen Stadium, wo nunmehr der letzte Teil der ganzen Strecke ausgebaut wird, keine Anforderungen mehr an das Reich stellen können, obwohl diese Linie hauptsächlich wegen der strategischen Interessen gebaut ist; namentlich werden im Falle einer Mobilmachung die bayerischen Truppen auf diesem, dem schnellsten Wege an den Rhein transportiert werden können. Als i. Zt. der Plan zum Bau des zweiten Gleises vorlag und eine Reihe von Über- und Unterführungen zur Beseitigung schienenebener Übergänge ausgeführt werden mußte, da hat die Regierung meines Erachtens unbedingt ihre Pflicht versäumt, indem sie nicht frühzeitig genug wegen eines Beitrages an das Reich herantreten ist. Die Kosten belaufen sich wie gesagt im ganzen auf etwa 5 Millionen, das Reich hätte 1½—2 Millionen sehr gut übernehmen können. Jetzt sagt natürlich die Regierung, diese Bahn läge im Interesse des Landes. Freilich liegt sie auch im Interesse des Landes, aber so stark ist der Verkehr von Würzburg nach Heidelberg trotzdem nicht, im Gegen-

teil, er läßt zeitweilig sehr viel zu wünschen übrig. Deswegen bin ich der Meinung, daß die Eisenbahnverwaltung ihre Pflicht versäumt hat, weil sie nicht rechtzeitig eine Unterstützung vom Reich verlangt hat.

Minister Freiherr von Marshall: Ich will nur ganz kurz darauf aufmerksam machen, daß von den Kosten der Erstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Würzburg—Neckarelz das Reich 85 Proz. auf sich genommen hat. Bezüglich der Strecke Neckarelz—Heidelberg ist das nicht der Fall.

Abg. Maier (Soz.): Bei dieser Gelegenheit möchte ich die Anregung geben, daß bei Erstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Hirschhorn—Eberbach von der Groß. Regierung auch die Frage erwogen wird, ob nicht die Gemeinde Pleutersbach unterhalb Eberbach eine Haltestelle bekommen könnte. Die Leute aus Pleutersbach, Allenmühl, Schönbrunn, Moosbrunn und Umgegend müssen gegenwärtig in Ermangelung einer Haltestelle einen großen Umweg machen, um zu ihrer Amtsstadt Eberbach zu gelangen, während sie, wenn sie eine Haltestelle hätten, viel bequemer dahin kommen könnten. So sind sie gegenwärtig darauf angewiesen, ins hessische Gebiet hinüberzugehen, um dort ihre Einkäufe zu machen, weil sie dorthin näher haben wie nach ihrer Amtsstadt. Ich möchte die Regierung bitten, diese Frage einmal zu prüfen.

Dann hätte ich noch die Anfrage an die Regierung zu richten, ob es sich nicht empfehlen würde, bei Neckarsteinach wenigstens vorläufig ebenfalls eine Haltestelle fürs Steinachtal zu errichten, die man im Hinblick auf die zukünftige Steinachtalbahn — deren Erstellung anscheinend leider noch einige Zeit auf sich warten lassen dürfte — entsprechend erstellen müßte. Das ist allerdings etwas schwieriger wie bei Pleutersbach, weil hier direkt hinter dem Platz für die Haltestelle ein Tunnel beginnt. Aber die Haltestelle würde den Bewohnern des Steinachtals wenigstens ersparen, daß sie nach erstmaliger Überschreitung der Bahn erst noch einen Weg von etwa 25 Minuten nach dem Bahnhof zurücklegen müssen. Für die Leute aus diesem Tal, welche morgens die Frühzüge und abends die Spätzüge benutzen müssen, vor allen Dingen für die Arbeiter, die in Heidelberg und in Mannheim arbeiten wollen, bedeutet das eine große Erschwerung. Wenigstens aber sollte die Regierung baldigst einen Automobilverkehr in dem Steinachtal einführen, falls die erbetene Haltestelle vielleicht aus Gründen der Betriebssicherheit wegen der Nähe des Tunnels nicht möglich sein sollte.

Minister Freiherr von Marshall: Ich wollte nur kurz erklären, daß bei der Erstellung des zweiten Gleises zwischen Neckargemünd und Neckarelz die Erstellung einer Haltestelle in der Gegend von Pleutersbach in Erwägung gezogen ist. Eine Haltestelle in der Nähe von Neckarsteinach zu erstellen, ein Kilometer unterhalb des Bahnhofs, ist die Groß. Regierung nicht in der Lage.

Die Position wird angenommen.

Zu § 13 Verlegung der Söllentalbahn bei Freiburg, III. Teilforderung:

Abg. Fehrenbach (Zentr.): Bei der Einstellung einer Summe von 150 000 M. kann ich natürlich keine großen Dankesreden loslassen, aber ich will auch sonst nicht viel sagen, denn in diesem Budget muß man froh



sein, wenn man überhaupt darin steht (Heiterkeit). Wir werden trotz der sehr notwendigen Verlegung der Höllentalbahn uns also noch weiter in Geduld schiden müssen. Es scheint mir aber immerhin, denn ich möchte nicht die Rede, die ich, glaube ich, schon vor vier Jahren gehalten habe, noch einmal halten, nicht ganz ungeeignet zu sein, vielleicht hier einen Sachverständigen zu Worte kommen zu lassen, und da möchte ich aus dem Gutachten des Herrn Oberingenieurs L. Bösch aus Zürich nur wenige Sätze über diese Verlegungsfrage verlesen. In diesem Gutachten heißt es: „Auf der bestehenden Höllentalbahn sind zwischen dem Hauptbahnhof Freiburg und der Haltestelle Waldsee elf zum Teil stark frequentierte Niveauübergänge vorhanden. Diese Übergänge bilden nicht allein ein Hemmnis, sondern auch eine Gefahr für das über dieselben sich bewegende Publikum und es können für den Bahnverkehr hierdurch Entgleisungen mit schweren Folgen herbeigeführt werden, zumal an einer Stelle noch eine Straßenbahn das Gleise der Höllentalbahn in gleicher Höhe schneidet. Es steht also ganz außer Frage, daß die bezeichneten Niveauübergänge in absehbarer Zeit beseitigt werden müssen. Eine Unter- oder Überführung der fraglichen Straßen und Wege bei der bestehenden Lage der Bahn ist aber ausgeschlossen, weil solche nicht in zweckmäßiger Weise durchgeführt werden könnten und zudem viel zu hohe Kosten erfordern würden. Es ist somit eine Verlegung der Höllentalbahn aus dem stark überbauten Teile der Stadt an die Peripherie derselben unter Vermeidung aller Niveauübergänge nicht zu umgehen und muß als dringende Notwendigkeit bezeichnet werden.“ Ich denke, diese Begehrung dieses hervorragenden ausländischen schweizerischen Ingenieurs wird auch diejenigen, die über die Notwendigkeit einer Verlegung der Höllentalbahn bisher noch im Zweifel waren, bekehren, und wird sie auf die große Gefahr aufmerksam machen, die mit einer längeren Nichtausführung dieser Verlegung der Höllentalbahn verbunden wäre. Über die Richtung der Verlegung besteht zurzeit, das muß leider zugegeben werden, in Freiburg noch ein recht lebhafter Streit. Ich habe nicht die Absicht, auf diese Frage hier des näheren einzugehen, weil nach meiner Auffassung der Landtag jedenfalls in der gegenwärtigen Situation nicht kompetent ist, und weil es wirklich verlorene Zeit wäre, sich darüber zu ereifern. Ich bin aber der Meinung, daß diese Sache in allererster Linie eine Entscheidung des Freiburger Bürgerausschusses erforderlich macht, daß dort die Meinungen ausgetragen werden müssen und daß der Bürgerausschuß zu einem definitiven Entschluß kommen muß. Ich habe nicht die Absicht, die Gründe, die dort maßgebend sein können und die dort erwogen werden müssen, hier vorzutragen, ich möchte nur aussprechen, daß ich wünsche, die Groß. Regierung möge ihrerseits das ihrige dazu tun, daß diese Verlegung der Höllentalbahn dann auch eine allen Wünschen entsprechende ist, daß nicht wieder unfertige und unheilbare Zustände geschaffen werden, durch die schwere Schädigungen unserer Stadt eintreten. Ich hoffe, daß die Verlegung in einer Art und Weise vor sich gehen wird, die allen berechtigten Wünschen der Stadt Freiburga zu dienen in der Lage ist.

Abg. Göhring (natl.): Vor 2½ Jahren wurde von maßgebender Seite betont, es möchte die Ausführung dieses Projektes noch hinausgeschoben werden, damit die Zwischenzeit dazu dienen könnte, alle Vorarbeiten derart zu beschleunigen, daß, wenn der Landtag 1909/10 zusammentrete, dann die Mittel bewilligt werden könnten. Diese Zeit ist nun vorüber, aber wir haben

ganz genau denselben Fall wieder, daß die Sache wiederum hinausgeschoben wird und wir auf einen späteren Landtag vertröstet werden. Ich habe auch gehört, daß eine gewisse Presse einen Einfluß gehabt und die Verlegung der Höllentalbahn unter jene Unternehmungen gerechnet habe, die sehr gut eine Sinauschiebung vertragen könnten. In früheren Budgets ist stets die Erstellung eines Güterbahnhofes in Freiburg und die Verlegung der Höllentalbahn zusammen genannt worden, und man ist in Freiburg in gewissen Kreisen der Meinung, daß, trotzdem der Viehregüterbahnhof mit jährlich 150 000 Tonnen Frachtladungen aufgehoben wurde, bei Verlegung der Höllentalbahn dafür gesorgt werden solle, daß in östlicher Richtung ein größerer Güterbahnhof als Ersatz für den Viehregüterbahnhof erstellt wird, um für Industrie, Handel und Gewerbe eine zweckdienliche Einrichtung wieder zu schaffen. In der Generaldebatte wurde ausgesprochen, daß der Güterbahnhof Freiburg eigentlich viel zu groß sei. Das ist, nachdem die sämtlichen Güter dahin kommen, auf jeden Fall nicht richtig, und wenn die Leistungsfähigkeit der Höllentalbahn noch erweitert wird, so wird dieser Güterbahnhof immer mehr zur Ausnützung kommen. Aber ganz abgesehen davon freue ich mich darüber, daß der Bahnhof so groß gebaut wurde, daß wir auch auf eine Reihe von Jahrzehnten einen Bahnhof haben, der wirklich für den Verkehr ausreicht, und daß wir nicht schon heute in der Lage sind, zu sagen, er ist zu klein, so daß wir morgen wieder an eine Vergrößerung herantreten müßten. Herr Abg. Zehnter hat eingewendet, daß die Baukosten für den Güterbahnhof Freiburg so außerordentlich hohe waren. Nun gehört aber auch dazu die Güterbahnlinie, die mit ca. 8 km Länge in den Preis eingerechnet wurde. Außerdem hat die Stadt Freiburg außerordentlich große Opfer gebracht und das Gelände zu sehr billigem Preis verkauft, so daß die Regierung, wenn sie heute in der Lage wäre, das Gelände wieder verkaufen zu müssen, daran ein glänzendes Geschäft machen würde.

Von meinem Herrn Vorredner wurde auch darauf abgehoben — und auch der Herr Kollege Dr. Zehnter hat das betont —, daß bis jetzt die Bewohner Freiburgs nicht einig wären, wie die Linie gebaut werden solle. Das schadet aber auch schließlich gar nichts, wenn die Frage eingehend ventilert wird, denn bei der Erbauung der Höllentalbahn in den achtziger Jahren waren sich die Bewohner auch nicht einig, und man hat gerade die Linie erstellt, die sich später als nicht ganz richtig erwiesen hat. Es wäre damals sehr gut gewesen, wenn man dem Teil der Bewohner nachgegeben hätte, die da gesagt haben, die Bahn solle weiter südlich gebaut werden. Dann hätte man die heutige Verlegung nicht mehr nötig, die große Summen verschlingt. Darum mögen das Staatsprojekt und die Gegenprojekte nach allen Seiten richtig geprüft werden. Wir sind dazu nicht in der Lage, das müssen die Herren Techniker besorgen. Das Staatsprojekt aber muß derartig sein, daß es jeden Vergleich auszuhalten in der Lage ist. Wenn es einen solchen Vergleich nicht aushalten kann, ist es eben nicht richtig und muß abgeändert werden. Aber wie gesagt haben die Herren Techniker die Entscheidung darüber zu treffen, welches Projekt das beste ist. Ich meinerseits möchte nur darum bitten, daß die Groß. Regierung, wenn jene Fragen zur Erörterung stehen, mit allem Wohlwollen und mit aller Sorgfalt an die Prüfung der Pläne herantritt und auch

Des-

nur  
often  
Bürz-  
men  
dasmöchte  
eiten  
der  
, ob  
rbach  
aus  
und  
einer  
ihrer  
in sie  
men  
esen,  
Ein-  
nach  
dieserung  
bei  
eine  
man  
beren  
f sich  
lste.  
fers-  
alte-  
würde  
aren,  
erst  
bahn-  
Tal,  
zige  
, die  
be-  
aber  
kehr  
etene  
rheit  
ollte.nur  
eifes  
einer  
Er-  
von  
des

ahn

lung  
eine  
sonst  
froh



möglichst versucht, den berechtigten Wünschen der Bewohner Freiburgs gerecht zu werden, daß nicht zum wenigsten auch versucht wird, den Wünschen der Gemeinden Merzhausen und des Gerentales insofern Rechnung zu tragen, als in Merzhausen eine Güterstation und eine Personenhaltestelle errichtet wird.

Man spricht davon, daß der große Damm, der in Freiburg erstellt wird, nicht zur Verschönerung Freiburgs beiträgt. Das ist teilweise wohl richtig; ebenso richtig ist aber auch, daß der jetzige Zustand den Fehler an sich hat, daß die Bahnlinie die Stadt Freiburg in ihrer aller schönsten Lage mitten durchschneidet.

Die Verkehrsverhältnisse auf der Höllentalbahn haben eine außerordentliche Steigerung erfahren. Ich bin auch überzeugt, daß die Höllentalbahn nicht zu denjenigen Bahnen Badens gehört, die nicht eine gute Rentabilität abwerfen. Sie wird aber, wenn sie leistungsfähig genug ausgestaltet wird, noch viel rentabler werden, denn heute ist die Bahn derartig überlastet, daß die Güter über Offenburg nach der Schwarzwaldbahn geführt werden müssen. Ich bin fest überzeugt, daß das den Betrieb nicht billiger gestaltet, sondern daß die Bahnverwaltung, die die direkten Frachtsätze anzurechnen hat, eher noch Geld durch Umführung der Güter zulegen muß.

Ich möchte noch darauf abheben, daß der südwestliche Stadtteil bereits über 10 Jahre in seiner Entwicklung fortwährend gehemmt wird. Jedes Baugesuch wird stets mit dem Hinweis darauf abgelehnt, daß man nicht wisse, wohin die Höllentalbahn kommt. Dadurch entsteht ein Schaden von Hunderttausenden von Mark, die die einzelnen Besitzer zu tragen haben; es wäre darum wirklich an der Zeit, daß da Abhilfe geschaffen würde, und je länger das hinausgeschoben wird, um so größer wird auch der Verlust.

Ich möchte noch betonen, daß die Stadt Freiburg selbst für viele Hunderttausende von Mark zum voraus Gelände angekauft hat, um die Durchführung der Linie zu ermöglichen. Hätte man gewußt, daß die Ausführung so lange hinausgeschoben wird, so würde man sich wahrscheinlich sehr besonnen haben, so früh an die Geländekäufe heranzugehen. Das bedeutet für uns eine sehr bedeutende Belastung mit Zinsen und Tilgungen. Außerdem wäre man heute vielleicht in der Lage, bedeutend billiger einzukaufen, als das vor einiger Zeit hat geschehen können.

In Freiburg ist man selbstverständlich der Ansicht, daß, wenn man jetzt schon an die Ausführung der Bahn gegangen wäre, dies bei der jetzigen wirtschaftlichen Depression eine bedeutende Unterstützung für Freiburg gewesen wäre, denn vielleicht nirgendwo wäre es nötiger gewesen, durch eine solche Arbeitsgelegenheit Arbeiter und Unternehmer zu beschäftigen und Arbeitsverdienst zu schaffen.

Daß die Zustände auf der südwestlichen Seite außerordentlich schwierige sind, wie wahrscheinlich kaum in einer anderen Stadt, die Entwicklung gehemmt ist, und die Bahnübergänge gefährlich sind, ist Tatsache. Ich habe in der Budgetkommission schon erwähnt, daß eine Unterführung dabei ist, an welche sich eine 18 Meter breite Straße anschließt, während die Unterführung nur 5 Meter breit ist. Die Abdeckung am Durchgange ist eine ganz altmodische. Es muß sehr lange zurückliegen, daß man einem derartigen System gebuhigt hat. Wenn es aerechnet hat, so muß man am übernächsten

Tage noch mit dem aufgespannten Regenschirm unter dem Durchgange durchgehen, um Beschmutzung der Kleider und Hüte zu verhindern. Das ist ein Zustand, der wirklich abge schafft gehört. Ich muß noch erwähnen, daß vor einem Jahre hier ein Mann getötet wurde, weil er zwischen die Fuhrwerke gekommen ist, und weil ältere Leute und Kinder dem Fuhrwerksverkehr tatsächlich fast nicht ausweichen können. Ich habe dort auch weiter ausgeführt, daß voriges Jahr an dem Übergange der Günterstalstraße dadurch beinahe ein sehr großes Unglück passiert wäre, daß zwei dicht besetzte Wagen der elektrischen Bahn mit einem dahersahrenden Zug der Höllentalbahn beinahe zusammengestoßen wären, und daß es nur der Geistesgegenwart der Führer zu verdanken war, daß kein größeres Unglück vorgekommen ist, wodurch der badische Staat unter Umständen einen ganz bedeutenden Schaden, abgesehen von etwaigen Menschenverlusten, gehabt hätte. Im ganzen Lande hört man, daß die Schienenebenen Übergänge beiseitigt werden müssen, u. ich habe in den Beratungen der Budgetkommission sehr oft gehört, daß die Großh. Regierung bei jeder Gelegenheit gesagt hat: Wenn das nicht bewilligt wird, lehnen wir jede Verantwortung ab. Da möchte ich meinerseits auch sagen, daß wir von unserer Seite es der Großh. Regierung dringend ans Herz legen möchten, auch jene Zustände sich vor Augen zu führen, denn dort ist auf jeden Fall die Verantwortung eine noch weit bedeutendere. Diese Übergänge sind mitten in einer belebten Stadt, wo viele Personen und viele Fuhrwerke verkehren, in einer außerordentlich belebten Gegend. Es sind auf eine Entfernung von 2 Kilometer 8 Schienenebene Übergänge vorhanden, und ich überlasse es Ihnen allen, zu beurteilen, was das für Gefahren mit sich bringen kann, wenn nicht so bald wie möglich Abhilfe getroffen wird.

Ich möchte im Interesse Freiburgs und ganz Oberbadens auch besonders darauf abheben, daß wir es deshalb als dringend nötig erachten, daß an die Erledigung dieser Angelegenheit herangetreten wird, weil in der näheren Zukunft der Vogesendurchstich von Frankreich nach dem Elsaß bevorsteht und es für uns außerordentlich wünschenswert und dringend notwendig ist, daß man diesen Vogesendurchstich sich für die Höllentalbahn derartig nutzbar zu machen versteht, daß wir für die Höllentalbahn den Vorteil eines großen Welt-Durchgangsverkehrs bekommen. Ich möchte die Großh. Regierung ernstlich bitten, daß trotz aller Gegenfälle bei dem dem allgemeinen Ganzen dienenden Projekt dasselbe doch so rasch wie möglich zur Durchführung gebracht wird, und daß Freiburg aus dieser, seine weitere Entwicklung hemmenden Fessel endlich befreit werden möge.

Abg. Kräuter (Soz.): Daß die Verlegung der Höllentalbahn bei Freiburg eine große Notwendigkeit ist, dürfte für jeden aus dem vom Herrn Fehrenbach zum Teil verlesenen Gutachten des Herrn Ingenieurs Bösch in Zürich klar hervorgehen. Ich will mich, da endgültige Beschlüsse noch nicht gefaßt sind, heute darauf beschränken, mich meinen Herren Vorrednern anzuschließen, namentlich da, wie das der Herr Abg. Fehrenbach schon erwähnt hat, der Bürgerausschuß von Freiburg sich zunächst noch mit dieser Frage zu beschäftigen hat. Denn es ist dies eine Frage, die zunächst unsere Stadt angeht, und Sie werden uns wohl deshalb



das Recht lassen, hier zunächst uns zu entscheiden und nachher auch mit der Großh. Regierung zu verhandeln.

Bezüglich der gewünschten Haltestelle bei Merzhausen, die der Herr Kollege Göhring erwähnt hat, liegt uns eine Petition vor, mit der wir uns seinerzeit zu beschäftigen haben werden. Diese Haltestelle hängt aber mit der Verlegung der Höllentalbahn zusammen, sodaß es dort schwierig sein wird, eine präzise Stellung zu bekommen. Diese Sache wird gar nicht zu erledigen sein, ohne daß man auch das Resultat der Besprechung im Bürgerauschuß berücksichtigt.

Abg. Kopf (Zentr.): Über die Notwendigkeit der Höllentalbahnverlegung bei Freiburg haben die Herren Vorredner sich genügend geäußert, und ich kann mich dem lediglich anschließen. Ich bedauere bei Prüfung dieses Postens zweierlei: Einmal, daß nur 150 000 M. eingestellt sind, was so wenig ist, daß es gleichbedeutend ist mit einer weiteren Verschiebung der Sache um zwei Jahre, denn mit 150 000 M. kann man nichts anfangen. Es ist vollständig richtig, was der Herr Kollege Göhring gesagt hat, daß wir in der Tat in Freiburg durch die Verschiebung der Höllentalbahnverlegung in der Anlage und Entwicklung des Stadtteils Viehre gehemmt sind. Die ganze Entwicklung in diesem Stadtteil steht still, weil viele Straßen und sonstige Anlagen erst nach dieser Bahnverlegung endgültig projektiert und angelegt werden können. Es ist tief zu beklagen, daß die Sache in der Weise verzögert wird. Ich muß mich aber auch damit abfinden, weil auch ich die Empfindung habe, daß es aussichtslos wäre, wenn wir jetzt mit weitergehenden Anträgen kommen würden.

Das Zweite, was ich sehr bedauere, ist, daß die Großh. Regierung bis jetzt wenigstens den Wünschen nach Errichtung einer Station Merzhausen ablehnend gegenüber gestanden ist. Das Hegental hat ein lebhaftes Interesse an der Errichtung dieser Station, und ich glaube, es hat auch einen Anspruch darauf, daß dieser Wunsch berücksichtigt werde. Es ließe sich machen, wenn man gleichzeitig den anderen Wünschen von Freiburg Rechnung tragen würde. Die Herren von der Generaldirektion und vom Ministerium wissen ja, daß in Freiburg ein lebhafter Unwille darüber besteht, daß man uns nach der südlichen Seite gleich hinter oder bei der Überführung der Basler Landstraße einen Damm von 8—9 Meter Höhe errichten will, der uns das ganze Städtebild wenigstens auf jener Seite zerstören würde. Nach meiner Meinung müßte, auch wenn es eine Million mehr kosten würde, alles versucht werden, um diese Verschandelung der Gegend hintanzuhalten. Es würde damit das ganze Hegental wie auch St. Georgen von der Stadt abgetrennt werden und der Anblick würde zweifellos ein häßlicher werden. Ich glaube, unsere Nachkommen würden für alle Zeiten sagen: Das war doch eine kolossale Dummheit, daß man wegen einer Million uns diese Geschichte angedreht hat. Wenn man schon einmal etwas machen will, glaube ich, daß es auf eine Million mehr oder weniger nicht ankommt, man muß die Sache so einrichten, daß man diesen kolossal hohen Damm nicht unmittelbar vor den Toren der Stadt hat, sondern daß die Überführung der Höllentalbahn über die Hauptbahn weiter hinausgerückt wird. Und das kann man offenbar machen, das scheint mir durch eine Reihe von Privatgutachten nachgewiesen zu sein, man muß nur den Bogen etwas länger machen, d. h. die Höllentalbahn etwas näher gegen Merzhausen hinausrücken. Auf diese Weise würde den beiden Beschwerden abgeholfen werden, ein-

mal der Beschwerde der Freiburger wegen Verschandelung der Gegend, und zweitens der Beschwerde der Bewohner des Hegentals, insofern man auf diese Weise wohl eine Station Merzhausen einrichten könnte, ohne daß man behaupten könnte, sie sei allzu nahe am Freiburger Hauptbahnhof. Ich möchte der Großh. Regierung recht dringend ans Herz legen, daß sie gegenüber diesen Wünschen nicht unerbittlich ist, sondern die Sache nochmals einer gründlichen wohlwollenden Nachprüfung unterzieht. Weiteres über das Bedürfnis des Hegentals nach einer Station will ich heute nicht sagen, weil uns ja eine Petition vorliegt, die demnächst zur Beratung gelangen wird und die uns dann Gelegenheit geben wird, diese Seite der Sache noch näher zu erörtern.

Minister Freiherr von Marschall: Die Großh. Regierung betrachtet ebenfalls die Frage der Verlegung der Höllentalbahn als eine der dringendsten Aufgaben, die in nächster Zeit zu lösen sind. Sie hat das dadurch an den Tag gelegt, daß sie eine nicht ganz unerhebliche Position hier in das Budget aufgenommen hat. Sie bedauert, daß es nicht möglich war, eine höhere Position aufzunehmen.

Über verschiedene Projekte, mit denen die Großh. Regierung bisher noch nicht amtlich befaßt war, und die sie nur aus den Zeitungen kennt, habe ich mich natürlich hier nicht zu äußern. Die Regierung hat aber schon ein detailliertes Projekt ausgearbeitet, sie hat es dem Stadtrat mitgeteilt und hat die Ausstellungen, die der Stadtrat an diesem Projekt gemacht hat, soweit tunlich berücksichtigt. Ich kann auch dem Herrn Vorredner zu seiner Beruhigung mitteilen, daß der Damm nicht in solcher Höhe, wie er bemerkte, nicht in einer Höhe von 8 Meter an der Basler Landstraße sich erheben wird, sondern nach dem jetzt in Vereinbarung mit der Stadt abgeänderten Projekt ist die Höhe des Damms in der Nähe der Basler Straße beträchtlich niedriger. Die Regierung wird es sich angelegen sein lassen, im Benehmen mit der Stadt das Projekt weiter zu verfolgen, und sie wird namentlich darauf bedacht sein, es tunlichst bald der Vollenendung entgegenzuführen. Die Großh. Regierung möchte insbesondere hier nichts tun, was geeignet wäre, das landschaftliche Bild der Stadt erheblich zu beeinträchtigen, und sie möchte in dieser Beziehung im Zusammenwirken mit der Stadt hinter der Stadtverwaltung nicht zurückstehen.

Abg. Schüler (Zentr.): Die Herren Kollegen Fehrenbach, Göhring, Kopf und Krüger haben mit sehr warmen Worten ihre Wünsche bezüglich der Verlegung der Höllentalbahn ausgesprochen, ich kann mich ihnen nach meiner Kenntnis der Sachlage, soweit Freiburg in Betracht kommt, nur anschließen, habe aber weitergehende Wünsche. Der Herr Kollege Kopf hat schon davon gesprochen, daß hier auch Wünsche anderer Gemeinden, der sogenannten Hegentalgemeinden in Betracht kommen. Ich möchte gleich bemerken, daß da aber nicht nur eine Haltestelle gewünscht wird, sondern daß die Interessenten, und mit vollem Recht, eine Güterhaltestelle mindestens für den Stückgutverkehr und einen Personenbahnhof bei Merzhausen wünschen. Der Herr Minister wird sich noch erinnern, in welcher Weise unsere Wünsche nach einer Hegentalbahn und alle die aufgestellten Projekte abgetan worden sind. Die Art der Erledigung auf dem letzten Landtag war als rückwärtslos zu bezeichnen. In den betreffenden Gemeinden ist darüber eine gewisse Erbitterung und Rutlosigkeit



vorhanden, da ihnen jeder Bahnverkehr fehlt. Sie gehören in punkto Eisenbahn wohl zu den Zahlenden, aber nicht zu den Mitfahrenden. Sie müssen mit ihren Steuermitteln alle die Kosten für die großen Bahnhöfe aufbringen helfen; ich will darauf nicht näher eingehen, es ist darüber im Laufe der letzten Tage genügend gesprochen worden. Diesen Interessenten gegenüber ist aber auch nicht das geringste Interesse gezeigt worden.

Besonders Merzhausen hat nicht nur landwirtschaftliche Betriebe sondern auch gewerbliche, industrielle Unternehmungen, ein Gipswerk, große Ziegeleien. Es ist für alle diese Betriebe außerordentlich schwer, den Geschäften an anderen Orten gegenüber konkurrenzfähig zu bleiben, da sie schon einen weiten Weg, auf, wie Herr Kollege Göhring mit Recht bemerkt hat, zumteil sehr schlimmen Straßen zurücklegen müssen, um ihre Waren an die Bahn zu bringen, umso mehr da auch der Güterverkehr des Bahnhofes Wehre aufgehoben werden soll. Es bleibt ihnen unter den gegenwärtigen Verhältnissen, wenn diese letztere Maßregel durchgeführt ist, nur noch der weit entfernte Güterbahnhof Freiburg und der Südbahnhof von St. Georgen zur Verfrachtung ihrer Erzeugnisse übrig.

Nachdem also die Gemeinden des Herentals mit ihren Wünschen nach Erstellung einer Bahnverbindung rücksichtslos abgewiesen worden sind, glauben sie nun, mit der Erstellung eines kleinen Güter- und Personenbahnhofs an der neuen Hölentalbahnlinie wäre die Möglichkeit gegeben, dadurch eine sogenannte Stichbahn durch das ganze Herental zu bekommen. Es hat mich offen gestanden unangenehm berührt, daß der Herr Minister mit großer Wärme von den Wünschen der Stadt Freiburg, von der Schönheit der Gegend bei Freiburg usw. gesprochen, dabei aber des schönen Herentals nicht gedacht hat. Es scheint also, daß die Stimmung im Eisenbahnministerium noch eine ablehnende ist. Ich glaube nun doch, die Bewohner des Herentals wären vollständig berechtigt, auch einmal gehört zu werden. Ich habe allerdings schon schlimme Erfahrungen, beispielsweise mit dem Bahnhof Weisach, gemacht, habe aber trotzdem Hoffnung, in diesem Falle besonders deshalb etwas zu erreichen, weil die Wünsche des Herentales mit denen der Stadt Freiburg zusammenlaufen. Ich hoffe deshalb, daß es der Regierung bei gutem Willen möglich sein wird, bei der Hinausverlegung der Hölentalbahn auch die Wünsche der Herentalgemeinden zu erfüllen. So verlockend es wäre, hierüber eine längere Rede zu halten, will ich doch darauf verzichten, da ja eine Petition der beteiligten Gemeinden in diesem Betreff vorliegt, die zu meiner großen Freude von der Kommission für Eisenbahnen und Straßen der Großh. Regierung empfehlend überwiesen wurde. Ich behalte mir vor, bei Gelegenheit der Beratung dieser Petition noch das nötige zu sagen, und gebe der Hoffnung Ausdruck, daß die Stellungnahme der Regierung dann eine wohlwollende und befriedigende sein werde.

Berichterstatter Abg. Pfeifferle (natl.): Über die Punkte, welche die Herren Vorredner behandelt haben, hat diesmal eine Erörterung in der Kommission nicht stattgefunden; dagegen habe ich im früheren Bericht Ausführungen darüber gegeben. Die Verhandlungen der Kommission zu dieser Position haben sich dieses Mal auf die Frage der Geländeerwerbung beschränkt. Ich möchte heute nur noch den Wunsch aussprechen, daß die Angelegenheit der Hölentalbahnverlegung möglichst bald erledigt wird. Die Position hat früher gelautet:

„Erstellung eines neuen Güterbahnhofs und Verlegung der Hölentalbahn“. Der Herr Kollege Zehrenbach und ich selbst sind seiner Zeit dafür eingetreten, daß trotz dieser Titeländerung anerkannt werden sollte, daß die Verlegung der Hölentalbahn bald nachfolgen soll.

Ich kann also von meiner Seite aus nur dafür eintreten, daß die Sache in einer Weise ausgeführt werde, daß auch die Interessen der Stadt Freiburg, soweit sie berechtigt sind, bald ihre Befriedigung finden.

Die Position wird angenommen.

Zu § 14. Wiesentalbahn, Einführung des elektrischen Betriebs, II. und letzte Teilforderung:

Abg. Müller-Schopfheim (Soz.): Hier ist der Betrag von 3 180 000 M. als zweite und letzte Teilforderung für die Einführung des elektrischen Betriebs auf der Wiesentalbahn angefordert. Im Laufe der Generaldebatte wurde von einer Seite dieses Hauses angeregt, man möge die Einführung des elektrischen Betriebs noch um einige Jahre zurückstellen, um andere Wünsche, die im Lande herorgetreten sind, befriedigen zu können. Im Wiesental ist man jedoch anderer Ansicht, und ich nehme an, daß auch das Hohe Haus und die Regierung anderer Auffassung sind, und zwar derjenigen, daß man diese Position genehmigen und den elektrischen Betrieb einführen solle. Die Vorarbeiten sind, wie die Regierung ausgeführt hat, soweit vorgeschritten, daß es unmöglich ist, die Sache zurückzustellen. Im Wiesental und wahrscheinlich im ganzen Land freut man sich und wartet mit großem Interesse auf den Zeitpunkt, bis endlich der elektrische Betrieb durchgeführt und damit die Möglichkeit gegeben wird, Erfahrungen sammeln zu können. Es ist anzunehmen, daß, wenn der elektrische Betrieb durchgeführt ist und die Erfahrungen wie überall gute sein werden, dann mit Hilfe der Elektrizität mancher Bahnwunsch im Lande eher durchgeführt werden kann, als es gegenwärtig den Anschein hat; speziell habe ich zunächst das kleine Wiesental im Auge. Wenn es sich zeigt, daß die Elektrizität im großen Wiesental mit Erfolg zur Anwendung gelangt ist, dann wird es auch im kleinen Wiesental möglich sein, die Verkehrsverhältnisse zu bessern.

In den Erläuterungen zum Budget ist mitgeteilt, daß die Mehrforderung von 165 000 M. gegenüber der Summe, wie sie im Vorbudget 1908 auf 1909 angegeben war, wesentlich veranlaßt sei „durch die Rücknahme auf den späteren zweigleisigen Ausbau der Wiesentalbahn bei der Leitungsanlage“. Ich habe schon bei der Spezialberatung des Betriebsbudgets darauf hingewiesen, man möchte das zweite Gleis für die Wiesentalbahn jetzt schon legen; ich habe damals ausgeführt, der sehr rege Verkehr im Wiesental und auch die Betriebssicherheit erforderten dies. Nachdem jetzt durch Einführung des elektrischen Betriebs eine solche Umwälzung herbeigeführt wird, wäre zu erwarten, daß endlich dieses zweite Gleis gelegt würde. Wer den Betrieb und den Verkehr im Wiesental auch nur einigermaßen kennt, der weiß, daß er einer der regsten im ganzen Lande ist. Es wäre also nicht zuviel verlangt, wenn das, was allgemein gewünscht wird, durchgeführt würde.

Nachdem die Regierung auf die Beschwerden, die ich bei der Spezialberatung des Betriebsbudgets vorgetragen habe, noch nicht eingegangen ist, möchte ich sie nochmals erfragen, die bestehenden Mängel auf verschiedenen Stationen der Wiesentalbahn mit Einführung der Elektrizität zu beseitigen.



Abg. Vogel-Mannheim (fortf. Sp.): Auch ich bin der Ansicht, daß schon finanziell die Bewilligung dieser Summe nicht verschoben werden kann. Wie schon richtig ausgeführt worden ist, mußte die Regierung, um die Elektrifizierung der Wiesentalbahn in dem Zeitpunkt fertigzustellen, den sie dem hohen Hause in Aussicht gestellt hatte, rechtzeitig die großen Lieferungen vergeben und die nötigen Verträge mit den Lieferanten und Fabrikanten abschließen. Gelegentlich der Beratung dieses Punktes habe ich in der Budgetkommission Beschwerde darüber geführt, daß bei der Vergabe der elektrischen Einrichtungen oder der Lokomotiven eine sehr bedeutende badische Firma nicht in der Weise berücksichtigt worden ist, wie es ihrer Bedeutung nach entsprechend gewesen wäre. Über die diesbezügliche Debatte in der Budgetkommission hat nun der Herr Berichterstatter einen Satz in seinem Bericht gebracht, der richtig ist und doch nicht richtig ist. Es heißt nämlich auf Seite 23 des Berichts unten: „Dazu sei gekommen, daß die badische Firma sich auf die geschehene Aufforderung zur Einreichung eines Projektes sehr spät erklärt habe, während die Bestellung der Lokomotiven zur Ermöglichung einer baldigen Betriebsänderung rechtzeitig habe erfolgen müssen“. Darunter muß jeder verstehen, daß die betreffende Firma ihre Offerte auf das Ausschreiben für die Vergabe der Arbeit nicht rechtzeitig eingereicht habe. Diese Bemerkung wurde tatsächlich in der Kommission von einem Herrn der Regierung irrtümlicherweise gemacht, der Herr Berichterstatter hat sie notiert und offenbar das, was nachher gekommen ist, vergessen oder überhört. Ich habe nämlich auf die Ausführungen des Herrn Regierungsvertreters erklärt, daß das ein Irrtum sei, denn die Firma habe ihre Offerte rechtzeitig eingereicht. Das, wovon der betreffende Herr Regierungsvertreter gesprochen hat, bezieht sich auf die zwei Jahre zurückliegende Offerte über die Ausarbeitung eines Vorprojektes, das für die Denkschrift die Grundlage bilden sollte, welche die Groß-Regierung dem hohen Hause vor vier Jahren über die Elektrifizierung der Wiesentalbahn vorgelegt hat. Nach dieser meiner Bemerkung hat derselbe Herr Regierungsvertreter auch sofort erklärt, das sei richtig, er habe sich geirrt. Damit war die Angelegenheit erledigt und der Vorwurf gegen diese badische Firma zurückgenommen, daß sie bei der Ausschreibung ihre Offerte zu spät eingereicht habe und deswegen nicht habe berücksichtigt werden können.

Um diese Angelegenheit richtig zu stellen, habe ich das Wort genommen. Ich habe nicht die Absicht, diese Angelegenheit vor der Öffentlichkeit noch einmal aufzurollen, da wir uns in der Budgetkommission darüber lange ernsthaft und eingehend ausgesprochen haben und auf die Erklärung des Herrn Ministers hin die Überzeugung gewonnen haben, daß in Zukunft die berechtigten Wünsche badischer Firmen wohl besser gewürdigt und gewahrt werden. Ich habe die Hoffnung, daß das in Zukunft geschieht, umso mehr als ja einige Wochen nach dieser Angelegenheit ein ministerieller Erlaß bekannt geworden ist, in dem das Ministerium verlangt, daß in Zukunft bei Vergabungen von Arbeiten von über 200 000 M. im Submissionsweg an außerbadische Firmen die Genehmigung des Ministeriums eingeholt werden müsse, bei Vergabungen aus freier Hand ist es eine noch kleinere Summe. Es hat das damals in der „Karlsruher Zeitung“ gestanden und ist in andere Zeitungen übergegangen, und meines Wissens ist der Herr Ministerialdirektor bei einer anderen Besprechung in der Budgetkommission auf diesen Erlaß zurückgekommen. Ich habe nicht gesagt, ich will das

nochmals hervorheben, — weil die Herren auf der Regierungsbank die Köpfe zusammensteden (Seiterkeit) —, daß die Vergabe dieser Arbeiten die Veranlassung hierzu gegeben hätte, sondern ich habe nur den zeitlichen Zusammenhang hervorgehoben. Ich habe also damit nicht ausgesprochen — es könnte mir ja widerlegt werden und ich könnte nichts dagegen vorbringen —, als ob die Vergabe der Arbeiten für die Wiesentalbahn die Veranlassung zu diesem ministeriellen Erlaß gewesen wäre. Aber hoffen will ich, daß in Zukunft derartige Klagen badischer Firmen nicht mehr vorgebracht zu werden brauchen, denn mit der Nichtberücksichtigung oder nicht genügenden Berücksichtigung bedeutender badischer industrieller Niederlassungen wird nicht nur die einzelne Fabrik geschädigt, sondern wird das ganze badische Land geschädigt, indem die Steuerkraft dieser Niederlassungen geschwächt wird, während wir doch alle ein Interesse daran haben, daß auch die Steuerkraft dieser Niederlassungen ungeschwächt erhalten bleibt.

Abg. Nisch (Soz.): Ich gebe meiner Verminderung Ausdruck über die ablehnende Haltung einiger Herren in diesem Hause gegenüber der Einführung des elektrischen Betriebs auf der Wiesentalbahn, welche wünschen, daß dieses Unternehmen und damit die Restforderung von etwa 3 Millionen zurückgestellt werden möge, damit man anderen Wünschen besser gerecht werden könne. Es ist doch wirklich an der Zeit, daß da, wo es im Bereich der Möglichkeit liegt, derartige moderne Verkehrsmittel einzuführen, auch die Volksvertretung das ihre zur Einführung derselben tut. Ich muß die ablehnende Haltung dem Projekt gegenüber als unangebracht bezeichnen, denn das ganze badische Land hat ein Interesse daran, zu erfahren, wie der elektrische Betrieb auf einer Bahn sich durchführen läßt. Demzufolge begrüßen wir es, in unserem Tal vornehmlich, daß hier die Regierung zugegriffen hat. Ich will hoffen, daß die 3 Millionen hier einstimmig genehmigt werden, und hätte nur noch einige kleine Anfragen an die Regierung zu richten.

Es ist mir bekannt geworden, daß die Elektrifizierung bis Ende des nächsten Jahres durchgeführt werden soll. Ich möchte nun fragen, ob das wohl im Bereich der Möglichkeit liegen wird, und möchte weiter anfragen, auf welchem Zeitpunkt die Regierung die Legung des zweiten Gleises auf der Wiesentalbahn beabsichtigt, und ob es ferner im Bereich der Möglichkeit liegt, bei dem elektrischen Betrieb Verkehrsstörungen zu verhindern, denn daran haben sowohl der gewaltige Personenverkehr als auch der gewaltige Güterverkehr in unserem Tale ein hervorragendes Interesse.

Im übrigen kann ich mich den Ausführungen des Herrn Abg. Vogel nur voll und ganz anschließen und ebenfalls bedauern, daß die Mehrzahl der elektrischen Maschinen, die im Wiesental zur Verwendung kommen sollen, nicht in unserem Lande fabriziert worden sind, sondern, wie die Regierung in der Budgetkommission ausgeführt hat, aus technischen Gründen in Austerlitz bestellt worden sind. Es ist in der Budgetkommission eingehend darüber gestritten worden, und man kann in der Tat zweierlei Meinung darüber sein, ob die Regierung aus zwingenden Gründen den begangenen Weg einschlagen mußte, denn es kommt doch auch auf die Qualität und Zuverlässigkeit solcher Maschinen an. Wenn aber die Regierung auf dem Standpunkt steht, daß eine außerbadische Firma, in diesem Falle eine Berliner, auf diesem Gebiet zuverlässiger arbeitet, dann stelle ich mich auf ihren Standpunkt, denn man darf in diesen



Dingen einen engherzigen Partikularismus nicht walten lassen. Es wird aber gesagt, daß die Mannheimer Firma leistungsfähig sei. Ich will das dahingestellt sein lassen und möchte wünschen, daß, wenn es immer im Bereich der Möglichkeit liegt, die Bestellung im eigenen Lande gemacht wird, im Interesse unserer Industrie und somit auch im Interesse unserer Arbeiterschaft.

Geh. Oberbaurat Engler: Der Herr Abg. Vogel hat beanstandet, daß nicht eine größere Anzahl der zu vergebenden elektrischen Lokomotiven einer badischen Firma zugeteilt worden ist. Der Herr Abg. Vogel hat das für unbedingt möglich gehalten und der Herr Abg. Kösch hat gemeint, man könne darüber zweierlei Meinung sein. Die Regierung war der Ansicht, daß in diesem Fall nur eine Meinung maßgebend sein dürfe, und zwar die Meinung, daß wir unbedingt nur solche Lokomotiven bestellen dürften, die uns den Dienst leisten, den wir von ihnen verlangen müssen. Wir durften hier nicht etwas bestellen, was in dem Zeitpunkt, als die Vergabe erfolgte, eigentlich überlebt war. Es waren uns von der fraglichen badischen Firma Lokomotiven angeboten, die jetzt meines Wissens niemand mehr baut. Wir wären sehr in Verlegenheit gekommen, wenn wir jene Lokomotiven angenommen hätten. Man hat damals schon ein anderes System von elektrischen Lokomotiven verfolgt. Die betreffende badische Firma hatte noch ein bis dahin übliches System allerdings zum höchsten Grade der Vollkommenheit gebracht. Sie hat unter anderem auch die Simplonlokomotiven geliefert, aber sie hatte sich mit dem damals schon aufgekommenen neuen System elektrischer Lokomotiven noch nicht eingehend befaßt. Ich muß das bemerken, nachdem die Eisenbahnverwaltung angegriffen worden ist. Ich hätte sehr gewünscht, daß dieser Gegenstand, nachdem er bei der Kommissionsberatung schon eingehend beraten war, hier nicht nochmals vorgetragen wird; aber nachdem es geschehen ist, muß ich die Haltung der Eisenbahnverwaltung verteidigen. Zwei oder drei Monate nach unserer Vergabe wurden für die Röttschbergbahn Probelokomotiven vergeben. Die Röttschbergbahn, die im gleichen Lande liegt, wo die fragliche badische Firma mit ihrer Mutterfabrik zu Hause ist, hat trotzdem dieser Fabrik keine der Lokomotiven in Lieferung gegeben, und zwar deshalb, weil die Firma behauptet hat, daß man die Motore für Einphasenstrom, den auch wir verlangten, nur bis etwa zu 200 Pferden bauen könne. Dieselbe Behauptung hatte sie uns gegenüber aufgestellt. Daß wir die Firma noch berücksichtigt haben, war eine ganz besondere Bevorzugung. Trotzdem sie uns eine Lokomotive mit Zahnradübertragung und mit vier kleinen Motoren, was beides für uns unannehmbar war, angeboten hat, weil sie, wie gesagt, damals der Ansicht war, man könne die Einphasenmotore nur bis zu 200 Pferdestärken bauen, trotzdem sie uns also diese Lokomotive angeboten hat und, wie ich erwähnen muß, noch zu einem höheren Preise als die andere konkurrierende Firma, haben wir ihr zwei Lokomotiven zugeteilt, in der Annahme, daß im Verlauf der Zeit eine passende Bauart noch nachträglich mit ihr vereinbart werden könne. Wir hätten es aber unbedingt nicht riskieren dürfen, ihr sämtliche Lokomotiven zuzuteilen. Sonst wären wir vor der Aufgabe gestanden, mit der Firma, die uns sämtliche Lokomotiven für die Wiesentalbahn bauen soll, erst das von uns in Aussicht genommene System zu vereinbaren, ein System, gegen das die Firma selbst durchaus eingenommen war. Denn erstens hat sie, wie ich schon gesagt habe, behauptet, man könne diese Motore nur bis zu etwa 200 Pferdestärken

bauen, und zweitens hat sie sich von der von uns in Aussicht genommenen Anwendung von 15 Perioden, keinen günstigen Erfolg versprochen. Wir hätten der Firma also zumuten müssen, eine Lokomotive zu bauen und die Garantie dafür zu übernehmen, die sie selbst nicht vertreten wollte. Das wäre ein Vorgang gewesen, wie er sonst in der Welt wohl kaum vorkommt. Ich glaube also in der Tat der Meinung des Herrn Abg. Vogel und auch der abgeschwächten Meinung des Herrn Abg. Kösch gegenüber behaupten zu dürfen, daß wir das Richtige getan haben, indem wir eine Lokomotive bestellt haben, wie wir sie am besten brauchen können. Dasselbe System einer elektrischen Lokomotive ist inzwischen auch von Preußen für die Linie Bitterfeld—Galle bestimmt worden. Die fragliche badische Firma, das will ich zu ihrem Ruhme sagen, ist unterdessen auch zu dem gleichen System übergegangen und hat jetzt auch einen Lieferungs-auftrag von Preußen bekommen.

Generaldirektor der Staatseisenbahnen Geheimerat Roth: Auf die Anfrage des Herrn Abg. Kösch, wann der elektrische Betrieb auf der Wiesentalbahn eingeführt werden soll, darf ich auf den Schluß des Berichts des Abg. Pfefferle zu diesem Paragraph (Seite 24 des gedruckten Berichts) verweisen. Es ist dort gesagt, daß der elektrische Betrieb der Wiesentalbahn voraussichtlich im Sommer 1911 wird aufgenommen werden können und daß, falls das Elektrizitätswerk in Wohlen bis dahin zur Abgabe der nötigen Energie nicht in der Lage sein sollte, die Elektrizität für den Betrieb der Wiesentalbahn einstweilen durch Dampfturbinenbetrieb erzeugt werden soll.

Dann ist von den Herren Abg. Müller-Schoppsheim und Kösch dringlich verlangt worden, es solle das zweite Gleis der Wiesentalbahn so rasch als möglich erstellt werden. Ich glaube, die Sorge für die Anfordernng von Mitteln für die Erstellung zweiter Gleise dürfte man ruhig der Regierung überlassen. Wir haben die Verantwortung dafür, daß der Betrieb gut durchgeführt werden kann, und so lange wir überzeugt sind, daß wir den elektrischen Betrieb auf der Wiesentalbahn mit einem Gleis durchführen können, werden wir die großen Ausgaben für den Bau eines zweiten Gleises nicht im Budget anfordern. Wir würden im grellen Widerspruch stehen zu der in dem hohen Hause wiederholt ausgesprochenen Anschauung, daß verschiedene Ausgaben nicht in das Budget eingestellt werden sollen, wenn wir Mittel für den Bau zweiter Gleise anfordern wollten, die wir selbst noch nicht für unumgänglich nötig halten.

Abg. Vogel-Mannheim (fortschr. Vp.): Es ist schwer, hier in diesem hohen Hause in eine sachverständige Auseinandersetzung wie diejenige sich einzulassen, die der Herr Betriebsdirektor Engler hervorgerufen hat. Es war das auch nicht meine Absicht, denn erstens bin ich kein Sachverständiger und zweitens könnte nur ein Sachverständiger den Herrn Betriebsdirektor Engler widerlegen. Ich habe deshalb auch nicht die Absicht gehabt, diese Frage aufzurollen. Ich habe ausdrücklich gesagt: „bei Vergabe der elektrischen Einrichtungen oder Lokomotiven“. Daß ich die Lokomotiven erwähnt habe, daran war nur die erforderliche Nichtigstellung des Berichtes schuld, weil da dieser Ausdruck gebraucht worden ist. Als ich mich vor 2 Jahren in Zeitungsartikeln gegen diese Art der Vergabe gewendet habe, da sind mir von hervorragenden Sachverständigen Zuschriften geworden, die ebenfalls die Art und Weise des Vorgehens der Großh. Generaldirektion bei diesen Vergabungen für



unbegreiflich gehalten haben, und zwar nicht von Sachverständigen aus den Kreisen dieser Firma, sondern von Sachverständigen von auswärts, die sich auf Grund der Zeitungsartikel an die Zeitung gewendet haben. Aber, wie gesagt, eine solche Frage hier aufzurollen, ist eine unnötige Sache. Das wird aber niemand bestreiten wollen, daß eine große Summe von Arbeiten und Lieferungen vergeben worden ist, für welche nicht wie bei den Lokomotiven eine bestimmte Spezialität verlangt wurde, sondern die jede leistungsfähige elektrische Fabrik hätte ausführen können; und da hätte man die badische Fabrik gerade mit Rücksicht darauf bevorzugen können, daß man sie bei den Lokomotiven nach Ansicht der Großh. Generaldirektion und ihrer Berater — ich will damit nicht sagen, daß es zu recht geschehen ist — nicht genügend berücksichtigen konnte. Auf diese Weise hätte man die badische Firma zu entschädigen suchen müssen.

Nun wurde auch gesagt, daß die Firma selbst betreffs der Art der Lokomotiven nicht gewußt hätte, was sie wollte. Da muß ich aber doch sagen, mir hat die Art der Vergabe der Arbeiten auch den Eindruck gemacht, als ob die Herren der Großh. Generaldirektion noch kurz vor dem Vergabetermin nicht gewußt hätten, was sie wollten, und das war vielleicht auch mit die Ursache, daß man bei der Submission auf Seiten der beteiligten Firmen nicht wußte, wie man eigentlich eingeben sollte. Es wurde von mir schon in der Kommission gesagt — es tut mir leid, daß ich jetzt näher darauf eingehen muß, aber die Ausführungen des Herrn Betriebsdirektors Engler zwingen mich mit Rücksicht auf die Ehre der Firma dazu —, daß man noch in letzter Stunde Änderungen in den Gebotsbedingungen gemacht habe. So schrieb die Generaldirektion noch am 23. Juli, und, wenn ich nicht irre, war am 17. August, also drei Wochen später, die Vergabe: „Wir erlauben ergebenst, uns noch ein Angebot auf Einrichtung des elektrischen Betriebes mit Sinphasenstrom von 10000 Volt und 15 Perioden bis zum 15. August d. J. einzureichen. Es genügt dabei die Angabe der dadurch geänderten Posten des Kostenaufschlags. Der Einfachheit halber wolle angenommen werden, daß dieselben Generatoren- und Motortypen, sowie die gleichen Leistungsquerschnitte zur Verwendung kommen wie in dem uns nunmehr vorliegenden Angebote. Etwaige Änderungen der Leistungen und der Wirkungsgrade ersuchen wir uns anzugeben. Zur Beurteilung der Lokomotiven bedürfen wir ferner der Angabe des Drehmoments der Motoren usw. usw.“ Ich möchte noch bemerken, daß einige Wochen vorher die Großh. Generaldirektion an die Mannheimer Handelskammer, welche sich, wie das begreiflich ist, bei einer solchen Millionenvergabe ebenfalls an die Generaldirektion mit der Bitte gewendet hat, nach Möglichkeit badische und hier Mannheimer Firmen zu berücksichtigen, geschrieben hatte, sie sei von der Leistungsfähigkeit der fraglichen Mannheimer Firma überzeugt und stelle in Aussicht, den Wünschen der Firma in genügender Weise Rechnung zu tragen. Dazu schreibt die Handelskammer: „Umso unbegreiflicher erscheint uns das gegenteilige Verhalten bei der Vergabe von Lieferungen.“ Sie sehen also, daß es nicht bloß ein Abgeordneter ist, der das Verhalten der Regierung unbegreiflich gefunden hat, sondern daß auch die berufenen Vertreter des Mannheimer Handels der Meinung gewesen sind, daß bei derartigen Arbeiten, wo es sich um Millionen handelt, die badischen Firmen in entsprechender Weise berücksichtigt werden müssen. Es hat niemand verlangt, und das wird niemand verlangen, und ich bin am allerwenigsten derjenige, der auf dem Standpunkt steht, daß nur allein die badischen Firmen

berücksichtigt werden sollen; ich will das nicht näher ausführen, denn ich hielt das für einen rüchständigen Standpunkt. Aber vorzugsweise und besonders in einer Zeit der geschäftlichen Depression, wie sie damals geherrscht hat, konnte man wohl erwarten, daß die badische Regierung die badischen Firmen in genügender Weise berücksichtigen werde.

Geh. Oberbaurat Engler: Der Herr Abg. Vogel hat behauptet, er habe die Frage wegen der Berücksichtigung der badischen Firma nicht aufgerollt. Ich verstehe nicht, wie er das sagen kann. Er hat behauptet, wir hätten unnützer Weise oder nach seiner Ansicht unrichtiger Weise die Lieferung an außerbadische Firmen vergeben, und auf diese Behauptung muß doch erklärt werden, weshalb die Vergabe so wie geschehen erfolgt ist. Ich habe schon in der Kommissionsitzung dargelegt, weshalb, und ich glaube allerdings nicht, daß trotz jener Aussprache der Herr Abg. Vogel mich nötigen würde, die Gründe auch hier nochmals darzulegen. Ich bedauere sehr, daß ich hier in dieser Weise mich aussprechen muß, aber ich muß es tun, um die Regierung zu rechtfertigen.

Nun hat der Herr Abg. Vogel gesagt, wenn wir der Firma die Lokomotiven nicht in größerer Anzahl zuteilen wollten, so hätten wir ihr andere Lieferungen geben können. Ja, das haben wir auch getan, soweit es möglich war, wir haben ihr die Dampfturbine und ein Lichtwerk überwiesen, und wir haben ihr, weil ihr Angebot für die Dampfturbine erheblich höher war als das der Konkurrenz, ausnahmsweise gestattet, trotzdem das bei engeren Submissionen nicht üblich ist, noch ein Nachgebot zu machen. Und wir haben ferner diese Gegenstände der badischen Fabrik übertragen, trotzdem sie zusammengerechnet immer noch um mehrere Prozent teurer waren, als sie die Konkurrenz angeboten hatte. Wir haben also alles getan, was wir tun konnten, soweit die notwendigen finanziellen Rücksichten es irgend möglich erscheinen ließen (Abg. Vogel: Das ist nicht wahr!).

Was den Zeitpunkt der Einleitung des elektrischen Betriebs anbelangt, so will ich im Anschluß an das, was der Herr Generaldirektor gesagt hat, noch hinzufügen, daß wir eben noch abhängig sind von dem Kraftwerk in Wyhlen. Man weiß zurzeit noch nicht sicher, wann dieses Werk in Betrieb genommen wird. Einige Zeit bevor das Kraftwerk fertiggestellt ist, wollen wir die erwähnte Dampfturbine verwenden, die uns ebenfalls elektrische Kraft liefern soll. Diese Turbine ist im übrigen als Reserve für das etwaige Versagen des Wasserwerkes bestimmt. Unter Zuhilfenahme dieser Turbine soll nach und nach der elektrische Betrieb eingeleitet werden. Wir werden dann zunächst nur einzelne Züge elektrisch fahren und daneben noch mit Dampf, denn die Vorsicht gebietet, den elektrischen Betrieb nicht auf einmal vollständig einzuführen, sondern stufenweise vorzugehen.

Präsident Hohrhus: Ich nehme an, daß der Zwischenruf „Das ist nicht wahr!“, den der Herr Abg. Vogel gemacht hat, in objektivem Sinn ausgelegt werden soll.

Abg. Kösch (Soz.): Im ganzen hat mich die Auskunft der Großh. Regierung befriedigt, nur hat der Herr Generaldirektor gemeint, man solle die Frage wegen des zweiten Gleises ruhig der Regierung überlassen. Wir sind hier, um die Interessen unserer Wahlkreise zu vertreten, und wenn wir hier Anregungen geben, so tun wir damit unsere Pflicht, und wir im Wiesental haben



ein doppeltes Anrecht darauf, uns zu äußern, weil gerade das Wiesental und seine Industrie, und namentlich was das Steuerergebnis für den Staat anbetrifft, im Verhältnis zu anderen Gegenden des Landes nicht an letzter Stelle steht; das dürfte wohl auch der Regierung bekannt sein. Ich verlange nicht, daß wir jetzt ein zweites Gleis bekommen, wir wären ja schon herzlich froh, wenn die Strecke Zell—Lodnau normalspurig durchgeführt und wenn sie in Staatsbetrieb übernommen werden könnte. Diese Strecke ist ein unglückliches Kind, und bevor wir das zweite Gleis im Wiesental fordern, wäre es allerdings unser erster Wunsch, daß die Bahn Zell—Lodnau zunächst normalspurig durchgeführt und von dem Staat übernommen würde. Hier sind große Fehler gemacht worden, indem man die Bahn von Zell nach Lodnau klein und rückständig behandelt hat, wo doch gerade jene Gegend so viel Industrie besitzt; das möchte ich dem Herrn Generaldirektor besonders ans Herz legen.

Dann habe ich aber noch eine Frage zu stellen, nämlich ob Verkehrsstörungen bei der Durchführung des elektrischen Betriebes zu erwarten sind, und ich möchte die Regierung ersuchen, insbesondere über diese Frage kurze Aufklärung zu geben.

Geh. Oberbaurat Engler: Wenn ich bezüglich der letzten Frage antworten darf, so ist die Sache die: Die eine der Lokomotiven, welche uns die außerbadische Firma liefert, befindet sich zurzeit bereits in probeweiser Verwendung. Sie wird auf der Linie Murnau—Oberammergau probiert, wo sie Arbeit genug hat, um ihre Leistungsfähigkeit zu erweisen. Dort werden die Kinderkrankheiten bei ihr beseitigt, und wir hoffen deshalb, daß wir, wenn sie zu uns kommen wird, nicht mehr viel Anstände haben werden. Selbstverständlich kann nicht jede Garantie übernommen werden, wie dies ja auch bei jeder anderen neuen Lokomotivgattung der Fall ist, namentlich aber bei einer so absolut neuen Gattung, daß gar keine Störungen vorkommen, doch ist bei der vorausgehenden sorgfältigen Erprobung der Lokomotive, wie sie erwähnt wurde, wohl anzunehmen, daß Anstände nur in geringem Maße sich ergeben werden.

Abg. Vogel-Mannheim (fortf. Bp.): Ich habe den Zwischenruf gemacht: „Das ist nicht wahr!“ — das war selbstverständlich lediglich objektiv gemeint —, weil Herr Oberbaurat Engler gesagt hat, die Regierung habe die Mannheimer Firma soweit als möglich berücksichtigt. Diese Angabe halte ich objektiv nicht für richtig, weil es möglich gewesen wäre, die betreffende Firma noch weiter zu berücksichtigen, weil besonders auch die Lieferung der Maschine für das Umformerwerk nach Berlin vergeben worden ist, und gerade in solchen Maschinen die betreffende Mannheimer Fabrik schon sehr große Lieferungen gehabt hat. Wenn aber der Preis die Hauptsache war, dann hätte man verhandeln können; ich habe ja schon gesagt, die Vergabung war keine Submission mehr im eigentlichen Sinne des Wortes, sondern es war ein gegenseitiges Verhandeln mit den Firmen, und, wie ich vorhin schon erklärt habe, hätte man, nachdem man in letzter Stunde noch Umänderungen an der ganzen Art der Maschine vorgenommen hat, auch dazu übergehen können, die badische Firma zu berücksichtigen. Das wäre möglich gewesen, wenn der gute Wille bei den beteiligten Herren vorhanden gewesen wäre, dieser gute Wille hat aber gefehlt.

Präsident Rohrhurst: Den Vorwurf, daß der gute Wille gefehlt hat, kann ich nicht zulassen.

Minister Frhr. von Marshall: Auch ich muß auf das entschiedenste Einspruch erheben gegen die Behauptung, daß der gute Wille bei der Generaldirektion nicht vorhanden gewesen wäre, die Firmen, die sie für tauglich hält, angemessen zu berücksichtigen. Es fanden sehr eingehende Erwägungen und Verhandlungen statt und erst dann, auf Grund dieser Erwägungen und Verhandlungen, hat nach bestem Wissen und Gewissen die Vergabung stattgefunden.

Berichterstatter Abg. Pfefferle (natl.): Ich bedauere außerordentlich, daß eine Stelle meines gedruckten Berichtes zu derartigen Erörterungen geführt hat. Die Ausführungen des Herrn Abg. Vogel haben aber gezeigt, daß in meinem Bericht erwähnte Äußerung des Herrn Regierungsvertreters im Kommissionsbericht richtig wiedergegeben ist.

Eine nachträgliche Zurücknahme dieser Äußerung, auf Grund der weiteren Kommissionsverhandlungen ist leider unterblieben, da in meinen Aufzeichnungen davon nichts enthalten ist. Jeder, der in solch eingehenden Verhandlungen wie die der Kommission, war und sich Notizen machen mußte, um auf deren Grundlage nachher den Bericht auszuarbeiten, wird verstehen, wie leicht etwas derartiges passieren kann. Ich bedauere aber sehr, daß mir das entgangen ist; vielleicht wäre die ganze Erörterung unterblieben, wenn der fragliche Satz aus dem Bericht herausgeblieben wäre. Ich glaube aber doch aussprechen zu müssen, daß an dem guten Willen der Regierung nicht gezweifelt werden kann.

Was nun die Wünsche der Kommission anbelangt, so hat sie das Verlangen ausgesprochen, daß, soweit irgend möglich, die einheimischen Geschäfte und Unternehmer bei der Vergabung derartiger Arbeiten bevorzugt werden sollen; es ist das ein Grundsatz, den wir immer betätigt haben, und den wir auch künftighin einhalten wollen.

Wenn schließlich der Herr Kollege Rösch die Meinung ausgesprochen hat, daß ein zweites Gleis auf der Wiesentalbahn nötig sei, so muß ihm die Berechtigung zum Vortrag dieses Wunsches ohne weiteres zugestanden werden. Der Herr Generaldirektor hat nun gemeint, man solle die Bestimmung des Zeitpunktes, wo das notwendig und die Durchführung dieser Maßnahme möglich sei, der Verwaltung überlassen. Ich stelle den Antrag, daß das Hohe Haus den Antrag der Kommission annehmen wolle.

Die Position § 14 wird einstimmig angenommen.

Zu § 15 Radolfzell—Stähringen, II. Gleis und Beseitigung von vier schienengleichen Übergängen, II. und letzte Teilforderung:

Abg. Geyper (Zentr.): Anlässlich der Beratungen über die Beseitigung der schienenparallelen Übergänge durch Überführungen habe ich in der Kommission die Anregung vorgebracht, man möge auch darnach trachten, eine gewisse, wenn auch nur kleine Rente aus diesen Überführungen herauszubringen. Ich habe nämlich in verschiedenen Landesgegenden die Wahrnehmung gemacht, daß



meistens Schattenbäume an diesen Überführungen angepflanzt werden, und ich habe angeregt, man möge an Stelle der Schattenbäume, namentlich auf dem Lande, Obstbäume pflanzen. Der Herr Abg. Gierich hat diesem Gedanken auch zugestimmt, und er hat die Großh. Regierung nur bezüglich der Wahl der Sorte warnen zu müssen geglaubt. Ich möchte sagen, daß es sich hier nur um Wirtschaftsorten handeln kann, und möchte bitten, daß man gerade hier in der Bodenseegegend mit der Anpflanzung dieser Bahnüberführungen beginnt.

Die Position wird angenommen.

Zu § 18, Beseitigung der schienenebenen Landstraßenübergänge beim Niederbühler Tor in Raifatt:

Minister Freiherr von Marshall: Ich erkläre hiermit, daß ich namens der Großh. Regierung die Anforderung, die in Position 18 enthalten ist, hiermit zurückziehe. Ich weiß, daß die Mehrheit des Hohen Hauses, soweit ich dies beurteilen kann, nur geneigt ist, eine Unterführung zu bewilligen, die Großh. Regierung ist aber auf Grund der übereinstimmenden Gutachten ihrer technischen Behörden nicht in der Lage, zurzeit einem derartigen Antrag zuzustimmen. Die Position wird daher zurückgezogen.

Zu § 20, Unterführung der Landstraße bei Lörach—Stetten unter der Umgebungsbahn Leopoldshöhe—Lörach:

Abg. Nösch (Soz.): Ich bin in der angenehmen Lage, namens der Stadt Lörach der Großh. Regierung Anerkennung auszusprechen für die Liberalität, die sie hat walten lassen, indem sie einem langjährigen Wunsche der Stadt Lörach nunmehr nachgegeben ist und 168 000 Mark für eine Unterführung der Landstraße unter der Umgebungsbahn eingestellt hat, durch welche die Straßenbahn von Basel nach Lörach geführt werden kann. Diese Straßenbahn bedeutet ja allerdings eine kleine Konkurrenz für die Staatsbahn. Allein der Verkehr zwischen Lörach und der Schweizerstadt Basel ist nicht erst Jahrzehnte sondern Jahrhunderte alt, es handelt sich nicht allein um kommerziellen sondern auch um gesellschaftlichen Verkehr, der sich besonders dadurch gesteigert hat, daß die Stadt Basel ihre Straßenbahn bereits bis hart an die Schweizergrenze, bis nach Niehen, geführt hat. Da war es natürlich für die Stadt Lörach, die unmittelbar daneben gelegen ist, sehr verlockend, diese Straßenbahn ins Wiesental weiter führen zu können. Der Gemeinderat der Stadt Lörach hat während des vorigen Landtags mit der Regierung bereits unterhandelt, und der Herr Minister hat uns damals die Aussicht eröffnet, er werde dafür eintreten, daß diese Summe in dem diesjährigen Budget eingestellt würde. Diesem unserem Wunsche ist der Herr Minister nachgekommen, und ich spreche ihm nochmals namens der Stadt Lörach für sein Entgegenkommen unsern allerverbindlichsten Dank aus.

Es gibt in Lörach, trotzdem der Wunsch nach dieser Straßenbahn im großen und ganzen einmütig vorhanden ist, doch immer noch Leute, die glauben, diese Straßenbahnverbindung mit der Stadt Basel würde das Löracher Geld gewissermaßen nach Basel ausführen. Dieser Meinung möchte ich auch an dieser Stelle entgegen-

treten. Es ist eine allbekannte Tatsache, daß die Basler Bevölkerung nicht allein an Wochentagen geschäftlich nach unserer Gegend herüberwandert, teils mit der Staatsbahn und teils auch mit Hilfe der Straßenbahn, sondern auch an Sonntagen, wodurch viel Baslergeld nach unserer Stadt kommt, jedenfalls verhältnismäßig in weit höherem Maße, als Löracher Geld nach Basel hinüberwandert, und daß an Sonntagen die Basler städtische Bevölkerung nicht allein nach unserer Stadt sondern in das ganze Markgräflerland Jahr für Jahr Tausende und Abertausende von Franken wandern läßt. Ich meine also, es sollten auch diejenigen Leute in unserer Gegend, die glauben, daß diese Straßenbahn, die jetzt gebaut werden soll, unser Geld nach Basel tragen würde, sich eines Besseren belehren lassen. Ferner müssen wir doch auch bedenken, daß die Stadt Basel seit alter Zeit schon Hunderten und Abertausenden von Arbeitern der Stadt Lörach Jahr für Jahr Brot und Arbeit gibt, und daß auch diese Straßenbahn ein weiteres Bindeglied nicht allein für die Geschäftswelt sondern auch für den Verkehr der Arbeiter mit Basel sein wird. Ich bitte also um Annahme dieser Position.

Die Position wird angenommen.

Nach Aufruf von § 21 wird abgebrochen. Schluß der Sitzung nach 1/8 Uhr.

\* Karlsruhe, 22. Juni. 102. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Mittwoch den 22. Juni 1910, vormittags 9 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Fortsetzung der Beratung (Spezialberatung) 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 Genossen, die Beobachtung größter Sparsamkeit bei den großen Bahnhofumbauten und die Erschließung des Landes durch neue Bahnen betr. (Drucksache Nr. 42 a) — Drucksache Nr. 16 —, Berichterstatter: Abg. Pfeifferle;

und damit in Verbindung:

2. Fortsetzung der Beratung über den Antrag der Abgg. Neuhaus und Genossen, 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;

3. Mündlicher Bericht der Budgetkommission und Beratung über

a) den Antrag der Abgg. Duffner und Genossen, den Bau einer Eisenbahn von Titisee nach St. Blasien betr. (Drucksache Nr. 42 b), sowie

die zu dem Projekt und dessen Weiterführung ins obere Rheintal eingereichten Petitionen einschließlich des Nachtrags zu der Nachweisung über Erledigung der einschlägigen Petitionen vom letzten Landtag (Drucksache Nr. 47 1);



- b) die Petition wegen Erwerbung der Eisenbahn Zell-Lodtnau durch den Staat und Weiterführung derselben nach Titisee;
- c) den Antrag der Abgg. Köhlin und Genossen in betreff der Weiterführung der Bahnlinie Appenweier-Oppenu bis Griesbach (Drucksache Nr. 42) und die einschlägige Petition;
- d) den II. Teil (Ziffer 2) des Antrags der Abgg. Kopf und Genossen, die Erschließung des Landes durch neue Bahnen betr. (Drucksache Nr. 42 a) — I. Teil vgl. oben Ziffer 1 — vgl. Drucksache Nr. 42 c —, Berichterstatter: Abg. Pfefferte.

\* Karlsruhe, 22. Juni. 19. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer. Tagesordnung auf Samstag den 25. Juni 1910, vormittags halb 10 Uhr:

1. Bekanntgabe neuer Einläufe.
2. Berichte der Kommission für Justiz und Verwaltung und Beratung über:

a) den Entwurf eines Ergänzungsgesetzes zum Ortsstrafengesetz und einer hierzu eingegangenen Petition des Verbandes der Grund- und Hausbesitzervereine (B.-Nr. 91), Berichterstatter: Oberlandesgerichtspräsident Dr. Dörner;

b) den Gesetzentwurf, betreffend die Abänderung des Verwaltungsgebührengesetzes (B.-Nr. 92), Berichterstatter: Geheimrat Dr. Hübsch.

3. Mündlicher Bericht der Petitionskommission und Beratung über die Petition des Landesverbandes der bad. Gewerbe- und Handwerkervereinigungen, die Warenhäuser betr. Berichterstatter: Graf von Kageneck.

4. Berichte der Kommission für Eisenbahnen und Straßen und Beratung über die Petitionen:

a) des Komitees für den Bau einer Bahn von Strümpfelbrunn über Mudau-Buchen-Mitteim nach Rosenber und Lauberbischofsheim, um Erstellung dieser Bahn (B.-Nr. 93);

b) einer Anzahl Gemeinden und Interessenten wegen Erstellung einer Verbindung der Gemeinde Döringen mit der Hauptstaatsbahn (B.-Nr. 94), Berichterstatter für a) und b): Stadtrat Bockh.