

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1910

175 (29.6.1910) Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen
Ständeversammlung Nr. 126. Zweite Kammer. 106. öffentliche Sitzung

Amtliche Berichte

über die

Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung.

N^o 126.

Karlsruhe, den 29. Juni

1910.

==== Zweite Kammer. ====

106. öffentliche Sitzung

am Dienstag den 28. Juni 1910.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann:

1. Fortsetzung der Beratung über die an die Budgetkommission zurückverwiesene Petition Ausgabe Titel III § 62 im Spezialbudget des Eisenbahnbaus (Wahnhofumbau in Basel), Berichterstatter: Abg. Pfeifferle;

2. Mündlicher Bericht der Budgetkommission und Beratung über

a) den Antrag der Abgg. Duffner u. Gen., den Bau einer Eisenbahn von Titisee nach St. Blasien betr. (Drucksache Nr. 42b), 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 „Zu Nr. 47 (II)“),

b) die Petition wegen Erwerbung der Eisenbahn Zell-Todtnau durch den Staat und Weiterführung derselben nach Titisee,

c) den Antrag der Abgg. Köblin u. Gen., in betreff der Weiterführung der Bahnlinie Appenweier—Oppenau bis Griesbach (Drucksache Nr. 42) und die einschlägige Petition,

d) den II. Teil (Ziffer 2) des Antrags Kopf u. Gen., die Erschließung des Landes durch neue Bahnen betr. (Drucksache Nr. 42a) — vergleiche Drucksache Nr. 42c —, Berichterstatter: Abg. Pfeifferle;

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

a) der Vertretungen der beteiligten Gemeinden und anderer Interessenten um Erbauung einer normalspurigen Bahn von Engen über Ach—Eigeltingen—Orfingen nach Neuzingen mit Anschluß an die Bodenseequerbahn, Berichterstatter: Abg. Goehring;

b) des Eisenbahnkomitees des Wolfstales um Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Wolfach nach Rippoldsau, Berichterstatter: Abg. Dieterle;

c) des Eisenbahnkomitees der Steinachtalgemeinden, den Bau einer Eisenbahn durch das Oberrheintal von Steinachtal von Rekarsteinach über Schönau, Alneudorf nach Heiligkreuzsteinach, Berichterstatter: Abg. Banjbach;

d) der Gemeinderäte und anderer Interessenten von Tengen, Biebs, Talheim u. a. D. um Fortsetzung der durch das Gesetz vom 16. März 1908 genehmigten Bahn Singen—Beuren bis Tengen, Berichterstatter: Abg. Leifer;

e) der Gemeinde Griesen um Erbauung einer elektrischen Straßenbahn nach Jestetten, Berichterstatter: Abg. Goehring;

f) der Handelskammer für den Kreis Freiburg und der Schwarzwälder Handelskammer, den Ausbau der Elstalbahn betr., Berichterstatter: Abg. Duffner.

(Ziffer 2 lit. c und Ziffer 3 gelangten nicht zur Verhandlung.)

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

Präsident *Rohrhurst* eröffnet kurz nach 9¼ Uhr die Sitzung.

Zugegangen ist eine Einladung des Evangelisch-protestantischen Kirchengemeinderats Karlsruhe zum Festgottesdienst aus Anlaß der Feier des Geburtsfestes Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs am 9. Juli d. J. vormittags 10 Uhr.

Zu Ziffer 1 der Tagesordnung erhalten das Wort

Abg. *Duffner* (Zentr.): Die gestrige Rede meines verehrten Freundes *Fehrenbach* war ein rhetorisches Meisterwerk und inhaltlich von seinem Standpunkt aus nach jeder Richtung hin ausgezeichnet. Nur muß ich sagen, ich hätte den freundschaftlichen Rat, es möchten diejenigen, die glauben, am Antrag *Blümmel* festhalten zu sollen, doch einmal prüfen, ob sie nicht eine Dummheit begehen, wenn sie gegen die 245000 M. stimmen, gerne vermisst. Ich habe den Antrag *Blüm-*

mel mit unterschrieben und halte an diesem Antrag heute noch fest. Ich hatte gestern nicht die Absicht, meiner Abstimmung noch eine Begründung mitzugeben, aber nach den gestrigen Ausführungen muß ich es um meiner selbst willen doch wohl tun.

Meine Freunde und ich habe sachliche Gründe, an diesem Antrag festzuhalten (Sehr richtig! im Zentrum), das möchte ich denn doch noch einmal betonen. Bergegenwärtigen Sie sich doch einmal den ganzen Gang der gestrigen Verhandlung, nehmen Sie einmal diese Summe von vernichtendem Urteil und geradezu erdrückender Kritik zusammen, die von Seite der verschiedenen Redner — ich erinnere an die Rede des Herrn Kollegen Rehm, an die Rede des Herrn Kollegen Kolb, des Herrn Kollegen Vogel-Mannheim und schließlich auch an die Rede des Herrn Kollegen Fehrenbach — geübt worden ist. Nehmen Sie diese große Summe von vernichtendem Urteil zusammen und sagen Sie uns dann, ob es nicht gerechtfertigt ist, wenn wir sagen: Alle diese Ausführungen konnten unsere Bedenken dieser Position gegenüber nur noch festigen. Gerade in diesen Kritiken liegt ein Grund für unsere Haltung, die wir auch heute noch einnehmen. Seit ich die Ehre habe, diesem Hohen Hause anzugehören, habe ich noch selten einen flächenderen Hagelschlag von Kritiken und Zweifel gegen die Sache und von Angriffen und Mißtrauen gegen die Verwaltung gehört, als wie ich sie gestern in diesem Hohen Hause hörte. Ich will nicht wiederholen, was gestern gesagt worden ist; es war gerade genug, um denjenigen, die an dem Antrag Blümmel festhalten wollen, zu sagen: **Leibt fest!**

Aber auch die Ausführungen der Großh. Regierung waren nicht dazu angetan, meine Zweifel nach der einen oder anderen Seite hin zu lösen. Ich gebe ohne weiteres zu, daß es sich bei diesem Projekt um eine Verbesserung handelt, aber ich kann auch auf Widersprüche hinweisen, die in den Ausführungen der Großh. Regierung selbst liegen. Der Herr Minister hat erklärt, daß die beabsichtigte Änderung an dem Verschubbahnhof in Basel nicht 2 450 000 M. koste, sondern daß dieses Schleifenprojekt — wenn ich ihn recht verstanden habe — mit etwa einer halben Million hergestellt werden könne. In den Erläuterungen zum Eisenbahnbudget ist zu dieser Position aber gesagt: „Um die Leistungsfähigkeit des Verschubbahnhofs dem Bedürfnis und den neueren Einrichtungen bei großen derartigen Anlagen entsprechend zu erhöhen, soll eine Änderung des ursprünglichen Entwurfs in der Weise vorgenommen werden, daß die Bewegung sämtlicher ein- und ausfahrender Züge durch den ganzen deutschen Teil des Verschubbahnhofs hindurch stets in der gleichen Richtung, also ohne jede Spitzkehre erfolgt. Der dadurch bedingte Mehraufwand ist zu 2 450 000 M. veranschlagt. Nach den beim Bauvollzug bis jetzt gemachten Erfahrungen wird dieser Mehraufwand ohne Erhöhung des bisher vorgesehenen Gesamtaufwands bestritten werden können.“ Wenn das deutsch ist, dann heißt es, daß für diese Änderung des ursprünglichen Entwurfs 2 450 000 M. notwendig sind; wenn das deutsch ist, dann sind diese 2 450 000 M. für die Durchführung des Schleifenprojekts zu verwenden und nicht bloß eine halbe Million, wie ich aus den gestrigen Ausführungen des Herrn Ministers glaubte entnehmen zu können.

Dann hat uns der Herr Regierungsvertreter Ministerialrat Wolpert wieder eine Reihe von Zahlen vorgeführt, die wir als Laien nicht in der Lage sind, zu prü-

fen. Ich will allerdings auch keine Zweifel in diese Zahlen setzen; aber ich muß schon sagen, ich bin auch nach diesen Ausführungen nicht in der Lage, meine Zweifel in die ganze Sache zu revidieren. Der Herr Regierungsvertreter sagt, daß aus diesem Aufwand eine Verzinsung von 6 bis 8 Proz. herauskommen würde. Das macht in Geld ausgedrückt 150 000 bis 200 000 Mark aus, und wenn wir diese Summe übertragen auf den ganzen Bahnhof mit 51 Millionen Kosten, dann ergibt sich hier eine Summe von 3 bis 4 Millionen Mark Zinsertragnis. Wie stellen Sie das den Ausführungen der Großh. Regierung gegenüber, die dahin gehen, daß unsere Finanzlage so überaus schlecht sei, daß wir an den Ausbau des ländlichen Bahnnetzes nicht herantreten können?

Ich denke also, nach allen diesen Ausführungen sind unsere Bedenken, die wir gegen die Gewährung dieser Position haben, sachlich durchaus begründet. Ich wiederhole, ich verkenne nicht, daß es sich bei der ganzen Angelegenheit um eine Verbesserung handelt; so töricht bin ich nicht, daß ich das etwa nicht anerkennen würde. Aber diese Verbesserung ist mir angesichts der von der Großh. Regierung immer betonten Ungunst der Finanzlage zu teuer, sie ist mir auch zu teuer namentlich im Hinblick darauf, daß so und so viel ländliche Kreise immer sehnsüchtig und immer vergeblich auf Verbesserung ihrer Verkehrsverhältnisse und auf Berücksichtigung ihrer Verkehrswünsche warten (Sehr richtig: rechts). Sie ist mir zu teuer, weil mir auf dem Land draußen immer wieder entgegengehalten wird: Für uns hat man keine Mittel, da man die vorhandenen Mittel samt und sonders für die großen Bahnhöfe verwendet. Da hätte die Großh. Regierung Anlaß gehabt, einmal auch auf das Volksempfinden Rücksicht zu nehmen! Diese 2½ Millionen sind Ersparnisse aus dem Basler Bahnhof heraus. Man hätte sehr gut daran getan, von diesen Ersparnissen einmal ein Stückchen auch der Verbesserung der ländlichen Bahnverhältnisse zuzuwenden, statt sie wieder in einen großen Bahnhof hinein zu verbauen. Wir haben also für unsere Haltung sachliche Gründe. Es ist dann gestern auch von Repressalien gesprochen und gesagt worden, daß man sie nur im äußersten Notfall anwenden solle. Ich bin kein Freund von Repressalien, ich habe auch meine Abstimmung davon nicht abhängig gemacht; wenn aber eine Repressalie irgendwie gestattet sein kann, dann ist sie nach meinem Dafürhalten in diesem Augenblick auch gestattet. Man mag sich sonst zu dieser Frage stellen, wie man will, sie ist gestattet namentlich im Zusammenhang mit der Stellung der Großh. Regierung gegenüber den ländlichen Bahnwünschen. Ich wiederhole, ich habe, seit ich die Ehre habe, dem Hohen Hause anzugehören, noch nie ein vernichtenderes Urteil gehört, als gestern über den Basler Bahnhof und über die für diesen verantwortliche Stelle gefällt worden ist. Ob wir also eine Dummheit begehen, wenn wir die Konsequenz aus den gestrigen Erfahrungen ziehen, das will ich nach dem Gesagten dahin gestellt lassen (Beifall im Zentrum).

Minister Frhr. von Marschall: Der Herr Vorredner hat mich gestern nicht richtig verstanden. Ich bin weit davon entfernt, zu bestreiten, daß die Änderung des Projekts, wie wir dieselbe Ihnen vorge schlagen haben, einen Mehraufwand von 2 450 000 Mark im Verlaufe der ganzen künftigen Bauzeit zur Folge haben wird, aber für den Augenblick, für die gegenwärtige Budgetperiode,

tritt ein Mehraufwand in diesem Betrage nicht ein. Was wir im gegenwärtigen Augenblick wünschen, ist, daß Sie die Zustimmung zur Änderung des Projekts geben. Im Fall der Erteilung Ihrer Zustimmung wird allerdings im ganzen weiteren Verlauf der Bauausführung, die sich ja noch auf mehrere Budgetperioden hinaus erstrecken wird, ein Mehraufwand von 2450 000 M. erwachsen. Aber für die gegenwärtige Budgetperiode wird dieser Mehraufwand nach annähernder Berechnung wohl nur eine halbe Million betragen. Hier handelt es sich nur um die Frage: Genehmigen Sie die Änderung dieses Projektes?, und ich glaube, es ist der Eisenbahnverwaltung der Nachweis gelungen, daß dieses Projekt im wirtschaftlichen Interesse, im Interesse der Sparsamkeit geboten ist. Wir dürfen nicht immer nur den gegenwärtigen Moment, die gegenwärtige Budgetperiode ins Auge fassen, sondern wir müssen unsern Blick in die Zukunft lenken und uns fragen: wie sparen wir für die Zukunft, wie machen wir es möglich, daß auch anderen Eisenbahnwünschen tunlichst bald entgegengekommen werden kann? Und darum müssen wir im gegenwärtigen Moment wirtschaftlich denken, müssen auf Sparsamkeit für spätere Zeit bedacht sein, um freie Bahn zu machen für die Verwirklichung anderer Wünsche.

Hg. Wittmann (Zentr.): Was zugunsten des Schleifenbahnhofes in Basel von der Regierung gesagt worden ist, hat mich keineswegs von der absoluten Notwendigkeit dieses Unternehmens überzeugt. Das, was von den Herren Kollegen darüber ausgeführt worden ist, die diesen 2 1/2 Millionen zustimmen wollen, hat mich im Gegenteil davon überzeugt, daß es notwendig ist, diese 2 1/2 Millionen zu streichen. Man sagt im gewöhnlichen Leben, das Hemd liege näher als der Rock. Das Hemd, um im Wilde zu bleiben, um das es sich handelt, ist die Erschließung bahnloser Gegenden durch Bahnen, und der Rock beim Wilde ist der Schleifenbahnhof in Basel. Der Schleifenbahnhof in Basel bringt Vorteile, bringt eine wirtschaftlichere Ausnutzung der Anlage; das gebe ich alles zu. Allein dieser Schleifenbahnhof am Verschubbahnhof in Basel ist eben keine dringende und zwingende Notwendigkeit. Man macht mir nicht damit gruselig, daß man sagt: Wenn wir jetzt die 2 1/2 Millionen für diesen Zweck nicht verbrauchen, werden wir später einmal eine Million mehr gebrauchen. Ich bewillige meinethwegen später ganz gern diese Million, wenn ich um jene Zeit noch diesem Hohen Hause angehören sollte. Diese Million, die dann vielleicht notwendig wird, hat sich bis dorthin wirtschaftlich für unser badisches Land schon längst eingebracht, wenn die Bahnen laufen, die wir durch Gesetz bereits genehmigt haben, und die Projekte Titisee—St. Blasien usw. ausgeführt sind. Wenn wir die 2 1/2 Millionen, um die es sich hier handelt, für Bahnzwecke, die wir durch Gesetz festgelegt haben, wie für Titisee—St. Blasien verwendet haben, und wenn dann in 10 oder 12 Jahren die Notwendigkeit kommt, für Basel ein derartiges Projekt auszuführen, dem Verschubbahnhofe dann einen Schleifenbau zu geben, dann sind die Vorteile, die den Gemeinden, denen wir jetzt mit den Mitteln die Erfüllung ihrer Bahnwünsche ganz oder teilweise gewähren wollen, erwachsen, so groß, daß sich das ausgleicht.

Ich werde, nachdem im Hohen Hause von einem der Herren Redner von einer Dummheit, von einem andern von einem Schilddrüsenstück gesprochen worden ist, mich durch derartige rednerische Floskeln nicht abhalten lassen

meinen Standpunkt wie bisher einzunehmen. Ich habe als Abgeordneter die Pflicht, nach bestem Wissen und Können zu prüfen, ob ich diese 2 1/2 Millionen für notwendig halte oder nicht. Ich bin überzeugt und ich bin immer überzeugter geworden, daß sie nicht notwendig sind, und ich lasse mich deswegen von dieser Überzeugung nicht abbringen, sondern ich gebe ihr pflichtgemäß dadurch Ausdruck, daß ich für den Strich dieser 2 1/2 Millionen stimme. Es sind keine Gründe ab irato, und es sind keine Repressalien, die mich dazu bringen, es sind sachliche Gründe, wie wiederholt von den Freunden meiner Stellung betont worden ist, und wie ich selbst jetzt auch noch einmal betont wissen möchte.

Gerade alles das, was beim Bahnhof in Basel passiert, muß man meines Erachtens mit ganz besonderer Vorsicht aufnehmen. Dieser Bahnhof in Basel ist ein Schmerzenskind für unsere Finanzen, ein Schmerzenskind für unseren ganzen Bahnbau. Ich glaube, die Großh. Regierung wäre feinerzeit, als sie an dieses Projekt herangetreten ist, überhaupt nicht gezwungen gewesen, nicht aus Gründen der Eisenbahnpolitik und nicht aus Gründen der Staatsraison, diesen Bahnhof zu bauen. Man kommt mit dem Staatsvertrag von 1852 und spricht von der Verpflichtung der Schweiz gegenüber. So gut als Elsaß-Lothringen seine Bahn in den Zentralbahnhof der Schweiz einführen konnte, so gut wäre Baden trotz des Staatsvertrages vom Jahre 1852 in der Lage gewesen, ebenfalls, nachdem die Notwendigkeit eines Bahnhofumbaus mit einem Aufwande von über 50 Millionen sich herausgestellt hatte, seine badische Bahn in den Zentralbahnhof einzuführen, wenn man damals eben nur Schritte getan hätte. Die Schweiz hätte sich sicherlich nicht auf ihren Schein berufen und absolut verlangt: Wir verlangen die Erfüllung dieses Staatsvertrages. Sie wäre Verhandlungen zugänglich gewesen, und man wäre ganz sicher schließlich auf den Standpunkt gekommen, daß wir das, was Elsaß-Lothringen getan hat, auch hätten tun können.

Wie wenig in Basel gespart wird, dafür will ich etwas vorbringen, was mir neuerdings zu Gehör gekommen ist. Wir haben in der Generaldirektion für die Hochbauten Architekten. Nun sollte man meinen, daß diese Architekten die Pläne für die Hochbauten ausführen, und man sollte glauben, daß Privatarchitekten dabei nicht benötigt werden. Es wird mir aber gesagt, daß eine hiesige Architektenfirma die Pläne für den Hochbau in Basel ausgeführt hat und daß sie dafür das bescheidene Honorar von sage und schreibe — man spricht von 56 bis 57 000 M. bekommen habe. Wenn das richtig ist — ich muß mich natürlich auf meinen Gewährsmann verlassen —, so haben wir wieder einen Grund, der beweist, wie wenig in Basel gespart wird. Am letzten Sonntag noch hat mir ein Ingenieur gesagt, nicht bloß mit der Ausschüttung habe man in Basel Fehler gemacht, sondern man habe auch eine Brücke verkehrt aufgestellt (Geierfekt). Sollte man das für möglich halten! Die Richtigkeit dieser Angaben vorausgesetzt, ist das ein weiteres Stück, daß Fehler um Fehler in Basel entstehen. Das sind Schilddrüsenstücke, wenn sie so passiert sind.

Dann will ich noch darauf hinweisen: Hat die Großh. Regierung denn noch nicht geprüft, ob sie nicht jemand für den Schaden haftbar machen kann, der durch die allzu hohe Ausschüttung entstanden ist? Man sagt, der Aufwand betrage nur 40 000 M., aber in Wirklichkeit ist der Aufwand viel größer, das Anschütten der zu

hohen Schicht hat doch auch Kosten verursacht, die man auch berücksichtigen muß. Und dann glaube ich auch als Laie nicht einmal, daß man einen Kubikmeter um eine Mark wieder wegführen kann, den man zu hoch aufgeschüttet hat. Das, was hier infolge eines technischen Kunstfehlers passiert ist, das kommt meines Erachtens — und ich werde darin von Sachverständigen unterstützt — in den Mehrkosten bedeutend höher wie die 40 000 M., die uns die Großh. Regierung angegeben hat. Gespart wird in Basel auch nicht dadurch, daß ein Herr in der Generaldirektion sich in der Hauptsache die Leitung des Bahnhofumbaus vorbehält. Wenn der Herr immer hinaus muß, um an Ort und Stelle nachzusehen, so macht das auch doch Kosten!

Es wird also in Basel so viel an Fehlern gemacht, daß es notwendig ist, hier einmal bei einer Gelegenheit, wo man es als Abgeordneter vor seinem Gewissen verantworten kann, einen Strich vorzunehmen. Ich mache den Herren, die für die 2 1/2 Millionen stimmen wollen, durchaus keinen Vorwurf. Sie haben ihre Gründe für ihren Standpunkt. Ich beanspruche aber, daß man auch die Gründe respektiert und anerkennt, die ich für meinen Standpunkt habe. Es mag jeder vor seinem Gewissen die Gründe verantworten, die ihn dafür oder dagegen bestimmen; seine Abstimmung soll sein, wie sie eben seiner Denkweise entspricht.

Die Großh. Regierung hat uns ja selbst in ihren Vorlagen geradezu Material genug gegeben, um sehr vorsichtig an diese Position heranzutreten. Wenn in den Erläuterungen zum Budget steht, daß dieser Schleifenbau sehr erhebliche Vorteile bringe und daß man vorher geglaubt habe, den alten Plan belassen zu können, wenn in dem Berichte des Herrn Kollegen Pfefflerle steht, daß die Großh. Regierung ursprünglich der Meinung gewesen sei, die Änderung des Projektes könne zurückgestellt werden, wenn ich dann auf Seite 29 des Budgets die Erläuterungen lese, in denen davon die Rede ist, daß die Leistungsfähigkeit des Verschubbahnhofes erhöht werden solle, so sind das lauter Gründe, die sagen, die Änderung bietet gewisse Vorteile, bietet Annehmlichkeiten, allein das sind keine Gründe, die sagen, wir müssen das absolut machen, wir können den Schleifenbau nicht entbehren, mit ihm länger zuwarten.

Wenn davon geredet wird, daß die Großh. Regierung später einmal das Gelände teurer erwerben müsse, ei, sie soll jetzt das Gelände kaufen! Wenn dann in 10, 12 oder 20 Jahren der Schleifenbahnhof wirklich gebaut werden muß, so hat sie das Gelände zum heutigen Preise, und wenn die Schleifenanlage nicht gebaut werden muß, so hat sie dann ein Gelände, das in der Zwischenzeit eine kolossale Wertsteigerung als Baugelände erfahren hat, und dann macht die Großh. Regierung, wie man im gewöhnlichen Leben sagt, noch einen ganz bedeutenden Schnitt! (Beifall.)

Abg. Dr. Heimburger (fortsch. Sp.): Die „vernichtende“ Kritik, von der der Herr Vorredner gesprochen hat, die tatsächlich an dem Vorgehen der Großh. Regierung in dieser Angelegenheit geübt worden ist, kann man im allgemeinen Wort für Wort unterschreiben. Es ist aber die Frage, ob man dann auch zu denselben Folgerungen kommen wird wie die Anhänger des Antrages Blümmel, Wittemann usw. Dem Herrn Abg. Fehrenbach müssen wir allerdings für seine Worte dankbar sein. Denn durch die Ausführungen des Herrn Abg. Fehrenbach ist jetzt, glaube ich, dem vorgebaut, daß in einer gewissen Presse etwa verkündigt wird: Alle diejenigen, die für die Bewilligung dieser Summe gestimmt haben, hätten damit bewiesen,

daß sie kein Herz für die Bahnwünsche des platten Landes haben. Diese Ausführungen werden die Wirkung haben, daß sie beachtet werden und daß man sie, die vollberechtigt waren, nicht bloß als „rhetorische Floskeln“ hinstellen wird.

Was nun die Sache selbst betrifft, so muß ich sagen: Was uns die Großh. Regierung zur Rechtfertigung ihres Standpunktes und ihres Vorgehens in dieser Frage angeführt hat, das ist allerdings ziemlich schwach gewesen. Wenn uns die Regierung jetzt sagt, sie habe diese Fehler, die in ihrem Projekte waren, wohl gemerkt, trotz dieser schweren Mängel, die ihr nicht unbekannt waren, habe sie aber ruhig nach dem alten Projekt weitergebaut, so scheint mir das eine scharfe Anklage gegen die Regierung selbst zu sein, und ich meine, es wäre besser gewesen, man hätte gesagt: Wir sind erst später darauf aufmerksam geworden, haben nun aber nachträglich gesucht, die gemachten Fehler wieder gut zu machen. Auf mich hätte das jedenfalls einen besseren Eindruck gemacht, als wenn ich hören muß, man habe diese Fehler wohl gemerkt, man habe aber trotzdem nach dem alten Projekt weiter gebaut und sich nicht entschließen können, offen vor den Landtag zu treten, die Fehler einzugehen und das Geld, das nun noch nötig war, zu fordern. Wenn ich aber von diesen Gefühlen, die einen dabei beschleichen, wenn man das hört, absehe und wenn ich ruhig überlege: Was muß man nun also in dieser Frage tun?, so komme ich doch zu einem anderen Resultat. Es ist wahr, daß die Regierung schwere Fehler gemacht hat; und es ist zu begreifen, wenn man einer Regierung, die diese Fehler gemacht hat, nicht noch mehr Geld bewilligen will. Allein wir müssen uns doch fragen: Was ist die Folge davon, wenn wir das Geld nicht bewilligen? Es ist vorhin das Gleiche mit einem Bauherrn gemacht worden, der mir ein Haus bauen soll, der es mir schlecht baut und nach einiger Zeit eingestehen muß, daß er an diesem Hausbau unverzeihliche Fehler gemacht hat. Was werde ich in diesem Falle sagen? Werde ich sagen: Das ist mir ganz gleichgültig, daß du Fehler gemacht hast, jetzt wird so gebaut, wie du den ersten Plan gemacht hast, ich werde zwar ein schlechtes Haus bekommen, ich werde das Haus nicht so ausnützen können, als wenn es nach dem besseren Plan gebaut worden wäre, aber es geschieht dem Baumeister ganz recht, wenn ich ein schlechtes Haus habe, der soll die Folgen davon tragen, daß ich mit meinem Haus nichts machen kann und jahrelang in einem so verpfuschten Haus wohnen muß? Ich glaube, das würde auf die Logik jenes Knaben hinauskommen, welcher sagt: Das geschieht meiner Mutter ganz recht, wenn ich mir die Hände verfrüere, warum kauft sie mir keine Handschuhe! (Heiterkeit.) Ich meine, das darf nicht die Logik sein, die wir hier anwenden. Wir wissen, daß fehlerhaft gebaut worden ist, nun kommt es aber nicht bloß darauf an, ein Gericht darüber zu halten, wie gebaut worden ist und die Verantwortung einfach nur dem Baumeister, der schlecht gebaut hat, zuzuschreiben, sondern jetzt kommt es darauf an, zu fragen, wie wir am ungeschonnten davonkommen, was wir machen müssen, um zu retten, was noch zu retten ist, was wir tun müssen, um, wenn es auch mehr kostet, die möglichst brauchbare Anlage zu bekommen (Abg. Hummel: Dem Baumeister kündigen!). Es wird mir der Zuruf gemacht: „Dem Baumeister kündigen!“ (Heiterkeit.) Das liegt ja nicht in unserer Macht, aber es wäre allerdings ein Gedanke, auf den man auch hintippen könnte. Ich sage also: Wenn wir in dieser Lage sind, so müssen wir fragen, was sind die Folgen unserer Beschlüsse? Streichen wir die Forderung der Regierung und verlangen wir, daß sie nach dem alten fehlerhaften Plan bauen soll, so werden wir zweifellos einen verpfuschten Bahnhof bekommen. Die Folge

wird auch sein, daß dann die Betriebskosten dieses Bahnhofs höhere sind. Es ist uns ja vorher gesagt worden, diese zweieinhalb Millionen Mehraufwand würden sich zu etwa sechs Prozent rentieren, d. h. mit anderen Worten, wir werden den Betrieb um das entlasten, was durch diese Mehrkosten erreicht wird. Wenn wir zweieinhalb Millionen bezahlen, so müssen wir zweieinhalb Millionen mehr Schulden machen, wir werden also mit anderen Worten unsere Zinsenlast um die Zinsen dieser zweieinhalb Millionen, also um etwa 100 000 M. vermehren. Wenn wir aber diese zweieinhalb Millionen ausgeben und dadurch unsere Zinsenlast vermehren, werden wir unsern Betrieb verbessern und, wenn das also wirklich 6 Proz. ausmachen soll, etwa 150 000 M. am Betrieb sparen, so daß wir also zwar 100 000 M. Zinsen mehr bezahlen müssen, dafür aber 150 000 M. am Betrieb sparen. Mit anderen Worten: Wir machen immerhin ein besseres Geschäft, wenn wir diese Anlage erstellen und am Betrieb Ersparnisse machen, als wenn wir nach dem verpfaßten Plan bauen und infolgedessen dann größere Betriebskosten haben. Dann haben wir doch das Geld mehr, was wir an Betriebskosten weniger ausgeben müssen, und dann, wenn wir dieses Geld mehr haben, können wir es verwenden, um neue Bahnen zu bauen. Es scheint mir also: Wenn wir nicht die berechtigten Gefühle des Unwillens, die durch dieses Vorgehen der Großh. Regierung hervorgerufen worden sind, befragen, sondern wenn wir kühl rechnerisch an die Sache herantreten und sie ganz ruhig überlegen, werden wir sagen müssen: Wir wollen doch lieber so bauen, wie es der Betrieb erfordert, wir wollen so bauen, wie wir die Betriebskosten möglichst verringern, und infolgedessen werden wir dann auch soviel Ersparnisse machen, daß wir erst recht in der Lage sind, da, wo neue Bahnen gebaut werden müssen, das Geld dafür aufzubringen. Die größte Verschwendung scheint mir die zu sein, wenn man Geld für Dinge ausgibt, die sich nachher als schlecht erweisen, und es ist meiner Ansicht nach viel besser gespart, wenn wir zwar im Augenblick etwas mehr ausgeben, wenn wir aber dann so bauen, daß wir ein Werk haben, mit dem wir zufrieden sein können, das zu unserer Zufriedenheit funktioniert und das uns dann für die Zukunft Ersparnisse bringt. Denn im anderen Falle müßte tatsächlich nach sechs, acht, zehn Jahren wieder neues Gelände angekauft und dann von neuem gebaut werden. Ohne irgend welche Begeisterung für die Regierung und deren Vorgehen, und ohne ihr damit etwa ein Vertrauensvotum erteilen zu wollen, komme ich also dazu, zu sagen: Wenn wir die Sache kühl rechnerisch betrachten, ist es das einzig richtige, daß wir das Geld ausgeben und daß wir uns dafür ein Werk anschaffen, das brauchbar ist und das uns für die Zukunft Ersparnisse bringen wird.

Gewundert hat mich allerdings das, was uns der Herr Minister gestern über den Wert der Bahnen gesagt hat. Er scheint mir in einer Art von Verzweiflung gegenüber diesen Bahnanprüchen gewesen zu sein, die von allen Seiten geäußert wurden, als er sagte: Man überschätze in der Bevölkerung draußen den Wert der Bahnen. Das scheint mir durchaus nicht richtig zu sein (Zustimmung auf mehreren Seiten), daß die Bevölkerung den Wert der Bahnen überschätzt. Die Bevölkerung weiß wohl, wo sie der Schub drückt; sie fühlt, wie es überall da fehlt, wo man keine Bahnverbindung hat, und deshalb weiß sie auch, wie nötig man eine solche Bahnverbindung hat. Daß man den Wert der Bahnen unterschätze, ist früher allerdings vorgekommen. Ich erinnere mich noch sehr gut daran, wie in meinem Wahlkreis eine Nebenbahn erbaut werden sollte, daß da auch eine größere Anzahl von Leuten da war, die direkt gegen die Bahn waren,

weil sie meinten: Eine Bahn nützt uns doch gar nichts, im Gegenteil, sie wird uns schaden, indem Bauersleute, die manchmal eine Fuhr zu machen haben, das nun künftig nicht mehr haben werden, wenn eine Bahn geht. Eine solche Unterschätzung der Bahn ist allerdings da und dort früher in ländlichen Kreisen üblich gewesen, die Zeiten sind aber vorüber. Ich habe wenigstens die Erfahrung gemacht: Alle diejenigen, die damals Gegner der Erstellung dieser Nebenbahnen gewesen sind, sind, sobald die Bahn einmal ging, sobald sie funktionierte und man den Nutzen dieser Bahn merkte, aus Saulussen zu Paulussen geworden (Geisterzeit); sie sind jetzt alle für die Bahn, und es ist auch nicht ein einziger Bauersmann im ganzen Bezirk, der etwa dafür stimmen würde, daß man diese Bahn wieder aufgeben solle, wenn man auch etwa das Geld zurückbekäme, das man damals als Beitrag für die Bahn hat zahlen müssen. Es wundert mich nun, wenn man sieht, wie in der Bevölkerung draußen auf dem Lande diese Einsicht sich allmählich Bahn gebrochen hat, wie aber der Verkehrsminister, der doch über den Nutzen unserer Bahnen etwas anders denken sollte, uns hier sagt, man überschätze den Wert der Bahnen.

Ich für meine Person — ich kann nicht für alle meine Freunde sprechen — werde also für die Forderung stimmen, nicht weil ich unnötig Geld ausgeben will und weil ich es damit verhindern will, daß auch wieder neue Bahnen gebaut werden, sondern weil ich will, daß das Geld, das wir bewilligen, in praktischer, in nutzbringender Weise verwendet wird, daß wir ein Werk schaffen, das auch brauchbar ist, und daß wir nicht das Geld für etwas bewilligen, was doch nur ein Pfluschwerk ist. Denn darin würde ich eine viel größere Verschwendung sehen als darin, daß wir eine größere Summe bewilligen, dafür aber auch etwas bekommen, was brauchbar ist und was für absehbare Zeit wenigstens unseren Eisenbahnen solche Einrichtungen schafft, daß wir sie auch mit Nutzen betreiben können und daß wir insbesondere nicht unnötige Betriebsausgaben für alle Zeiten haben.

Minister **Fehr. von Marschall**: Ich glaube, verpflichtet zu sein, einen Vorwurf zurückzuweisen, den der Herr Vorredner gegen die Eisenbahnverwaltung und speziell gegen die Techniker erhoben hat. Es wird immer wieder der Vorwurf erhoben, daß man nicht gleich ein Projekt wie das Ihnen jetzt vorliegende zur Ausführung empfohlen hat und daß man erst später dazu gekommen ist, ein früher schon genehmigtes Projekt abzuändern. Die Techniker (das ist mir von allen Seiten versichert worden) waren von vornherein davon überzeugt, daß es wünschenswert gewesen wäre, die Ausführung nach dem Ihnen jetzt vorliegenden Projekt zu bewirken. Aber sie fragten sich: Ist das auch absolut notwendig? Und die ihnen vorgelegten Nichttechniker waren der Meinung, es biete dieses Projekt nicht die Vorteile, um dessen Ausführung als absolut notwendig zu erklären. Nun wurden aber im Verlauf der langen hinter uns liegenden Bauperiode, insbesondere bei der Inbetriebnahme des Mannheimer Vershubbahnhofs, Erfahrungen gemacht, die es für die Regierung außer Zweifel stellten, daß die mit einer Abänderung des Projekts verbundenen Vorteile so bedeutend sind, daß man die Abänderung nicht allein als wünschenswert, sondern daß man sie als notwendig bezeichnen muß. Die Techniker stehen mit Recht auf dem Standpunkt, daß sie etwas leisten wollen, was auch nach allen Richtungen hin den Anforderungen entspricht. Der Nichttechniker hat dann die Aufgabe, zu

prüfen, ob auch die Vorteile wirklich so groß sind, daß wir die Steigerung der Kosten verantworten können. Im Anfang glaubte die Regierung, daß man hier etwas zurückdämmen müsse. Aber die Erfahrungen, die mittlerweile gemacht wurden, haben sie darüber belehrt, daß das, was sie vorher nur für wünschenswert erkannte, sich als notwendig herausstellte und daß die dadurch weiter erwachsenden Kosten als wirtschaftlich aufgewandt bezeichnet werden müssen. Wenn der Vorwurf erhoben wird, dem früheren Projekt hätten Baumängel angehaftet, so muß ich dem entgegenreten. Nicht um Baumängel handelt es sich hier; die Sache war an sich gut. Aber es handelte sich um eine Beschränkung der Bauweise, die die Regierung glaubte vorher verantworten zu können, die sie aber nach den bei anderen Verschiebeshöfen gemachten Erfahrungen nicht mehr verantworten konnte.

Abg. Breitenfeld (Soz.): Wenn ich das Wort ergreife, so tue ich das nicht etwa, um in einer halbstündigen Rede meine Abstimmung zu motivieren. Ich will nur kurz als Vertreter des Kreises Vörrach-Land, der der nächste Anlieger dieses Verschiebeshofs ist, erklären, daß ich es begrüße, daß die Regierung bestrebt ist, diesen großen umfangreichen Bahnhof so anzulegen, daß er allen Anforderungen des Verkehrs und eines gesicherten Betriebes entspricht. Als Anlieger dieses Bahnhofs — mein Wahlkreis erstreckt sich ja ganz bedeutend in den Verschiebeshof hinein — habe ich mich mit Männern ins Einvernehmen gesetzt, die in diesen Fragen ein Urteil haben, und diese haben mir erklärt, es wäre sehr bedauerlich, wenn dieser Strich vorgenommen würde, denn dann müßten in absehbarer Zeit diese Gleise doch gebaut werden. Ich war anfänglich auch der Meinung, daß durch den Strich der Anforderung für diese Gleise die Mittel gewonnen werden könnten, um anderweitigen berechtigten Wünschen gerecht zu werden, dazu gehörte der Wunsch, der gestern und heute von der anderen Seite des Hauses so lebhaft und nachdrücklich vertreten worden ist. Auch ich bin der Meinung, daß dieser Wunsch ein gerechtfertigter ist. Ich bin aber auch der Meinung, daß durch eine rationelle Bauweise bei diesen großen Bahnhofsanlagen auch jetzt noch manches eingespart werden könnte, um die Mittel flüssig machen zu können, die notwendig sind, um diesem Wunsche gerecht zu werden. Es sind ohne Zweifel — das lasse ich mir nicht nehmen — bei dem Basler Bahnhof Fehler gemacht worden. Der Herr Generaldirektor hat in der Generaldebatte gesagt, daß ich bezüglich der Zubielauffschüttung im Bahnhof in Basel übertrieben hätte. Man kann aber jetzt, wo diese Zubielauffschüttungen abgehoben werden, Abhubstellen von 60, 80 bis 100 Zentimeter beobachten, und ich glaube, daß ich nicht wesentlich übertrieben habe, wenn ich damals von zirka 100 000 Kubikmetern Zubielauffschüttung gesprochen habe. Kurz und gut, ich glaube, wenn künftig die Fehler unterbleiben, die bisher gemacht worden sind, so können noch Mittel herausgeschlagen werden, um den Wünschen des Herrn Abg. Blümmel gerecht zu werden. Auch ich unterstütze, wie gesagt, diese Wünsche, kann aber dabei die Bemerkung nicht unterdrücken, daß ich glaube, daß doch etwas zu viel Wortaufwand nach dieser Richtung getrieben wird. Man spricht jetzt landauf landab fast nur von dem Bahnhofbau in Basel und den damit verbundenen Wünschen, man muß aber dabei hören, daß, soweit der Wunsch in Betracht kommt, der von der anderen Seite des Hauses hinsichtlich Erbauung der Bahn Titisee—St. Blasien vorgebracht wird, es in jener Ge-

gend Leute gibt, u. zwar einflußreiche Leute, die über die Reden, die hier gehalten werden, ein Rächeln nicht unterdrücken können, die es als ein Unglück für den Ort St. Blasien betrachten, wenn er eine Bahn bekommt. Ich weiß nicht, inwiefern diese Leute recht haben; man kann schließlich darüber geteilter Meinung sein, aber ich glaube, in diesen Anfechtungen von Seiten jener einflußreichen Leute den Grund dafür zu finden, daß die Großh. Regierung sich diesen Wünschen gegenüber, die von der anderen Seite des Hauses geäußert wurden, so zugeknöpft verhält. Mag dem aber sein, wie ihm will, es ist etwas im Gang, was einem zu denken gibt. Vielleicht nehmen die Herren Veranlassung, darauf Antwort zu geben.

Nun möchte ich zum Schluß noch auf die Ausführungen des Herrn Kollegen Roger zu sprechen kommen, die er gestern in Verbindung mit dem Verschiebeshof in Basel gemacht hat. Er hat sich sehr eingehend mit der Station Sallingen beschäftigt, und zwar mit Einverständnis des Herrn Präsidenten, der zwar gemeint hat, es hänge der Bahnhof Sallingen sehr lose mit dem Verschiebeshof in Basel zusammen. In den Bereich der heutigen Erörterung gehört das nicht, aber da es allerdings mit dem Verschiebeshof in Basel zusammenhängt und der Herr Präsident gestern die Erlaubnis zu diesen Ausführungen gegeben hat, glaube ich auch einige Worte dazu sagen zu dürfen, denn es würde in Sallingen nicht verstanden werden, wenn ich mich nicht dazu äußern würde, nachdem der Herr Abg. Roger sich mit der Frage dieses Bahnhofs beschäftigt hat. Ich kenne die Schmerzen auch, die in jener Gegend bezüglich des Bahnhofs Sallingen verspürt werden. Ich habe bereits einige Eisenbahnwünsche vorgebracht, habe mich aber begnügen zu müssen geglaubt, die dringendsten vorzutragen, und habe davon abgesehen, von Sallingen zu sprechen, da man doch vor fertigen Tatsachen steht, über deren Zweckmäßigkeit man allerdings verschiedener Meinung sein kann; wenigstens bezüglich der Überführung kann man gewiß geteilter Meinung sein, ob Unterführung oder Überführung vorzuziehen sei. Eines wie das andere ist eine üble Sache, aber immerhin kann ich die Meinung des Herrn Geh. Oberbaurats nicht von der Hand weisen, wenn er sagt, daß die Überführung wesentlich billiger zu stehen komme und auch weniger Treppen benötige als die Unterführung. Im Bahnhof Sallingen ist das Gleis ganz tief gelegt, so daß die Wagentüren mit dem Perron gleich stehen. Eine Unterführung hätte ein sehr tiefes Loch gegeben, und ob es gut gewesen wäre, noch mehr Treppen zu machen, als für die Überführung notwendig waren, will ich dahin gestellt sein lassen. Es ist gewiß jede Überführung keine angenehme Sache, aber sie hat wenigstens den Vorteil, daß sie nicht zu einer Bedürfnisanstalt ausarten kann, wie das bei Unterführungen vorkommt. Sobiel für heute.

Geh. Oberbaurat Wasmmer: Der Herr Abgeordnete Breitenfeld ist wieder auf die höhere Anschüttung zu sprechen gekommen, die im Bahnhof Basel vorgekommen ist, und hat behauptet, der Damm sei nicht 40 cm erhöht sondern 80 und 100 cm und es seien nicht 40 000 cbm Masse sondern 100 000 cbm zu viel angeschüttet. Das ist arg übertrieben. Was der Herr Generaldirektor nach den Angaben unserer Bezirksstellen draußen früher schon mitgeteilt hat, ist vollständig zutreffend. Die Überhöhung der Aufschüttung, die nicht wieder zurückgegangen ist, beträgt 40 cm und die Masse höchstens 40 000 cbm. Was darüber hinaus behauptet wird, ist unrichtig und

übertrieben. Es ist schon gesagt worden, woher die zu starke Überhöhung kommt. Die Anschüttung ist 10 m hoch. Es ist nun vorgeschrieben, daß die Anschüttungen überhöht werden müssen, damit, wenn die Zeit herankommt und das Planum hergestellt wird, die richtige Höhe vorhanden ist. Die Dämme setzen sich bekanntlich, die Massen verhalten sich aber verschieden. In diesen vorliegenden Fälle, kann man wohl sagen, hat man sich geirrt. Man hat angenommen, daß bei einer Anschüttung von 10 m auch eine entsprechende große Überhöhung notwendig sei, wie sie bei Lehmboden oder Kiebboden etwa am Platze gewesen wäre, für den Kiesboden aber nicht zutreffend war. So hat man die Überhöhung zu stark gegriffen. Man hat auch den Untergrund falsch eingeschätzt, weil man angenommen hat, er sei moorig und sumpfig. Das Terrain ist sehr ungleich, es ist durchzogen von alten Rheinläufen, die zugeschüttet sind. Bei der Überführung in Leopoldshöhe hat man sehr schlechten Untergrund getroffen und hat daraus geschlossen, daß sich auch der Untergrund des Dammes durch die große Last von 10 m Anschüttung senken wird. Das ist nicht eingetroffen, denn an dieser Stelle besteht der Untergrund auch aus Kies. Man hat sich also auch hierin getäuscht. Die zu hohe Anschüttung wird zum großen Teil bleiben, teils auch wieder abgetragen werden müssen, obwohl nicht ausgeschlossen ist, daß mit der Zeit noch einiges Setzen eintreten wird; bestimmtes kann man noch nicht sagen. Die Beseitigung der Masse, die vorgekommen werden muß, wird lange nicht das Geld kosten, wie behauptet wird. Eistens hat der Unternehmer einen Teil zu tragen, die Verantwortlichkeit teilt sich. Der Unternehmer muß seinen Bedingungen gemäß die Anschüttung in richtiger Höhe abliefern. In diesem Falle war ihm das Maß der Überhöhung von der Inspektion angegeben, er hätte aber Einspruch erheben und sagen können, es sei zu viel. Man wird also eine Teilung der Kosten vornehmen müssen. Das Wegführen der Masse wird weniger kosten, als das Herführen gekostet hat, weil die Entfernung ganz gering ist. Man hat später, als man gesehen hat, daß die Anschüttung zu hoch ist, das Maß der Überhöhung an anderen Stellen erniedrigt, so daß dort der Ausgleich stattfinden kann. Wenn es hoch kommt, wird es sich um die Summe von 20 000 Mark handeln, die die Verwaltung zu übernehmen hat. Das sind kleine Fehler, die vorkommen. Bei einem so großen Bau kann auch ein Irrtum vorkommen, und das ist tatsächlich geschehen. Man hat das Gelände und die Schüttungsmasse falsch eingeschätzt.

Nun wurde auch erwähnt, es sei eine Brücke falsch aufgestellt worden. Das ist in gewissem Sinne richtig (Geiterkeit), aber das ist die Schuld der Fabrik. Die Fabrik hat bei der Aufstellung einen Fehler gemacht, und den muß sie auch wieder verbessern. Die Verwaltung hat da keinen Nachteil, die Schuld trifft die Fabrik.

Abg. **Fehrenbach** (Zentr.): Aus den Ausführungen meiner Herren Kollegen **Duffner** und **Wittmann** habe ich ersehen, daß sie glauben, ein Teil meiner gestrigen Ausführungen gebe ihnen Anlaß zu einer Beschwerde. Ich nehme an, daß sie sofort anderer Meinung sind, wenn ich ihnen das unkorrigierte Stenogramm meiner gestrigen Rede, wie es vor mir liegt, vorlese. Nachdem ich vorher das Verhalten der Regierung kritisiert hatte, sagte ich: „Trotz all der Fehler, die in diesem Verhalten der Regierung liegen, bin ich der Meinung, der Volksvertreter hat sich jetzt nur jachlich zu fra-

gen: Würde ich meinerseits nun auch noch eine Dummheit begehen (Abg. Kolb: Sehr gut!), wenn ich die Anforderung der Regierung in dem gegenwärtigen Stadium ablehnen würde? (Geiterkeit). Ich habe nur von unserer Dummheit gesprochen, Herr Präsident! (Geiterkeit). Und da bin ich nun der Meinung, daß wir, auch diejenigen Herren, die ja sonst spezielle Bahnwünsche haben, alle Veranlassung haben, die Frage ganz ruhig für sich zu überlegen.“ Ich kann wirklich nicht einsehen, was die betreffenden Herren aus dieser Äußerung für einen Anlaß zu irgend einer Erregung nehmen können, wenn ich in meiner etwas lebhaften Art für mich gefragt habe, ob ich nach dem Verhalten der Regierung nun dann auch noch eine Dummheit begehen soll (Zwischenrufe, Geiterkeit, **Präsident**: Herr Kollege, das „auch“ war zuviel. Nur wenn Sie das auf sich beziehen, kann ich nichts dagegen sagen. Geiterkeit). Ich überlasse es der philologischen Ergeße der Herren Kollegen, die sich beschwert gefühlt haben, auf wen sich das „auch“ zu beziehen hat (Geiterkeit). In diesem Fall hat es sich für mich nur darum gehandelt, die Beschwerden, die diese Herren glaubten erheben zu dürfen, auf das richtige Maß zurückzuführen, und da bin ich der Meinung, sagen zu dürfen, die Herren hatten gar keinen Anlaß, sich über meine Ausführungen, wie ich sie gegeben habe, zu beschweren. Aber ich hatte selbstverständlich allen Grund, nachdem vorher gerade aus meiner Fraktion drei Redner mit außerordentlicher Lebhaftigkeit für den Antrag **Blümmel** eingetreten waren, nun auch meinen Standpunkt, der ein anderer ist wie derjenige dieser Herren, hier im Hause auseinanderzusetzen, und das umso mehr, nachdem in der Budgetkommission die Mehrheit, auch meiner Freunde, für die Anforderung der Großen Regierung in bezug auf den Basler Bahnhof sich ausgesprochen hat. Das ist ganz selbstverständlich; und dabei mußte ich natürlich die Gründe anführen, die für uns bestimmend waren, dem Antrag der Großen Regierung zuzustimmen.

Der Herr Kollege **Wittmann** hat heute ausgeführt: Ich bewillige später einmal gern die Million, sie hat sich wirtschaftlich in der Zwischenzeit schon lange rentiert, und er hat dann des weiteren später gesagt, die Regierung solle jetzt wenigstens das Gelände einmal kaufen. Ich kann diesen Ausführungen meine Zustimmung nicht geben (Sehr richtig!). Ich bin der Ansicht, man kann die jetzige Anforderung, die sich zu einem großen Teil aus den Kosten des Geländeerwerbs, zu einem anderen Teil aber auch schon aus der Fertigstellung der ganzen Anlage zusammensetzt, jetzt nur dann ablehnen, wenn man der Überzeugung ist, daß sie auch für absehbare Zeit nicht als eine Notwendigkeit in Basel zu betrachten sein werde, und zwar nach meiner Auffassung nur dann, wenn man nicht der Befürchtung ist — als Nichttechniker kann ich mich dabei nur so ausdrücken —, daß vielleicht innerhalb eines Jahrzehntes oder meinetwegen auch einige Jahre später die Notwendigkeit doch an uns herantreten wird, die jetzt von der Regierung vorgeschlagene Änderung vorzunehmen. Dann würde ich nach meiner Auffassung unrichtig handeln, wenn ich heute diesen Vorschlag ablehne und mich auf die Zeit nach 10 Jahren verträste. Damit würde ich nach meiner Auffassung unwirtschaftlich handeln, denn dann handelt es sich nicht mehr um eine Million, dann haben wir es gar nicht mehr in der Hand, wie groß die Kosten werden. Ich habe das gestern schon ausgeführt, und es liegt das doch ganz klar zutage. Wenn das jetzige Projekt fertig gestellt ist, werden Straßen gezogen, wer-

den Baublöcke entstehen, und wenn ich später die jetzige Bahnanlage erweitern muß, so habe ich kein Gelände mehr zu kaufen, das in freiem Felde liegt und unbebaut ist und das ich zu entsprechendem Preise bekommen kann, sondern dann muß ich Baugelände, vielleicht bebautes Baugelände kaufen, und daß das einen ganz anderen Kostenaufwand erfordern dürfte, das liegt doch ohne weiteres auf der Hand. Der Herr Kollege Wittemann hat diesem Einwand dadurch zu begegnen gesucht, daß er gesagt hat, die Regierung solle jetzt einmal das Gelände kaufen, damit wären die wesentlichsten Schmerzen beseitigt. Ja, die Frage haben wir in der Budgetkommission auch gestellt, wir sind überhaupt in der Budgetkommission über diese Fragen, die heute im Plenum erörtert worden sind, ganz eingehend unterrichtet worden, und das hat uns eben bestimmt, diese Stellung gegenüber dem Antrag der Regierung einzunehmen. Die Regierung hat uns ausgeführt, mit dem Ankauf des Geländes allein sei es nicht getan, es müßte, wenn diese Mästerfigur nicht zur Ausführung gebracht werde, in Basel eine Anzahl Gebäulichkeiten errichtet werden, die wieder abgebrochen werden müßten, wenn man später in einer Anzahl von Jahren dazu komme, das jetzt vorgelegte Projekt durchzuführen; das würde auch wieder hohe Kosten erfordern. Ich sehe nicht in die Sache hinein und muß mich, da ich nicht genügend technisch gebildet bin, in Gottes Namen auf die Gutachten gewisser Sachverständiger verlassen, und da habe ich gestern zur Bekräftigung der Gutachten unserer Sachverständigen auch noch die Äußerung der Schweizer Behörde beigezogen, und gegenüber diesen Gutachten bescheide ich mich eben und sage, mir will es scheinen, daß der Nachweis erbracht sei, daß eine Umgestaltung von dem neuen Projekt für jetzt möglich ist, daß sie aber für später unüberhältnismäßig hohe Kosten erfordern würde. Wer nicht der Meinung ist, wer glaubt, aus guten Gründen die Anschauung der Regierung für irrig zu halten, der wird diese Forderung ruhig ablehnen. Ich bin wie gesagt anderer Meinung und habe diese Meinung zu vertreten.

Ich habe weiter auch die Meinung zu vertreten, daß die Befürchtung des Herrn Kollegen Dr. Heimburger, als ob etwa diejenigen, die für den Basler Bahnhof nach der Regierungsvorlage stimmen, in der Presse angegriffen werden könnten, schon deshalb nicht zutreffen kann, weil eine erhebliche Anzahl meiner Fraktionskollegen für diese Position stimmen wird, wie sie in der Kommission auch schon dafür gestimmt haben. Das muß ich nun aber doch sagen, daß ich es nicht für zweckmäßig erachten kann, wenn die Frage des Basler Bahnhofs mit derjenigen des weiteren Ausbaues unseres Bahnnetzes in enge Verbindung gebracht wird, wie es in dem Antrage des Herrn Abg. Blümmel geschieht. Der Antrag Blümmel sagt in seinen zwei Teilen, einmal, das Projekt sei abzulehnen, und weiter, daraus seien die Mittel für den weiteren Ausbau unseres Bahnnetzes zu beschaffen. Das ist unrichtig schon aus dem Grunde, weil man die Regierung nicht zwingen kann, selbst wenn wir die für den Basler Bahnhof angeforderten Mittel streichen, diese nun für etwas anderes zu verwenden. Zum anderen bin ich der Meinung, und das habe ich in meiner gestrigen Rede ebenfalls bereits ausgesprochen, daß es mir zweckmäßig zu sein scheint, solche Sachen nicht miteinander zu verbinden, sondern daß es mir zweckmäßig zu sein scheint, die Basler Bahnhoffrage für sich allein nach den Gründen, die dafür oder dagegen geltend gemacht werden können, zu entscheiden, und ich bin nach wie vor der Meinung,

daß mit dieser Faltung, auch den Bahnprojekten bezüglich des weiteren Ausbaues unseres Bahnnetzes nur gedient wird.

Abg. Benedey (fortf. Vp.): Ich will, da ich die Stellung meiner politischen Freunde gegenüber der angeforderten Position nicht genau kenne, nur für meine Person die Erklärung abgeben, daß ich gegen die angeforderte Position und für den Antrag der Herren Abg. Blümmel und Genossen stimmen werde. Ich will aber damit in keiner Weise gegen die sachlichen Ausführungen unseres Freundes Heimburger und der anderen Herren, die eine gegenteilige Abstimmung vornehmen wollen, etwas sagen, denn ich erkenne das Gewicht dieser Ausführungen durchaus an. Es ist bei mir vielmehr ein persönlicher Grund, ich gestehe es offen, es ist eine Sache des Gefühls oder der Empfindung, wenn ich trotzdem gegen diese Forderung stimme. Wenn ich in Konstanz tagtäglich die unerträglichsten Mißstände auf unserem Bahnhof sehe, wenn ich mir das vergegenwärtige, wie unhaltbar die Verhältnisse seit langem dort geworden sind, so kann ich es in diesem Augenblick nicht über mich bringen, hier weitere 10 Millionen für den Bahnhof in Basel zu bewilligen, während ich den anderen Bahnwünschen, die hier vorgetragen worden sind, jedesmal aus volkswirtschaftlichen Erwägungen heraus zugestimmt habe. Aber ich kann es nicht über mich bringen, hier in diesem Fall für die Anforderung zu stimmen. Die Mißstände bei uns in Konstanz bestehen in unhaltbarem Maße und sind von der Groß-Regierung selber vollständig anerkannt. Schon im Jahre 1900 hat der damalige Staats- und Eisenbahnminister von Brauer ausdrücklich diese Mißstände anerkannt und uns unseren Wünschen entsprechend Abhilfe versprochen. Der Landtag hat zweimal Petitionen der Stadt Konstanz der Regierung empfehlend überwiesen, die auf Abstellung dieser Mißstände hindeuteten und trotzdem ist bis heute nichts geschehen. Und wenn ich nunmehr für meine Person gegen diese Position stimme, so ist das gleichzeitig ein Ausdruck des Protestes über diese Zurücksetzung und diese stiefmütterliche Behandlung einzelner Teile des Landes, besonders der von mir vertretenen Stadt und ihrer Wählerschaft, im Gegensatz zu diesen Millionenausgaben für andere Bahnhöfe im Land. Aus diesem persönlichen Grund heraus stimme ich gegen die Position und, wie ich höre, wird vielleicht der eine oder andere unserer Freunde aus ähnlichem Empfinden heraus auch dagegen stimmen.

Abg. Reinhardt (Zentr.): Auch ich bin einer von denen, die die Notwendigkeit der Änderung dieses Projekts nicht einsehen können. Ich habe mich aber nicht zum Wort gemeldet, um auch meinerseits eine Begründung meiner Stellung zu geben, das haben ja meine Kollegen Duffner und Wittemann ausführlich getan. Ich habe mich nur deshalb zum Wort gemeldet, um einige Fragen an die Regierung zu richten, über die noch nicht gesprochen worden ist.

Ich schicke voraus, es ist noch keine Antwort gegeben worden auf die Anfrage des Herrn Kollegen Wittemann bezüglich des Honorars, das für die Fertigung des Basler Planes bezahlt worden ist. Ich hoffe, daß das noch geschieht.

Dann fällt mir auf, daß hier bei Basel mit 5½ Proz. Verwaltungsaufwand gerechnet wird, während sonst in der ganzen Bahnbauvorlage, auch bei Karlsruhe, hierfür nur 4½ Proz. vorgeesehen ist. Es kann das nicht damit

zusammenhängen, daß der Bahnhof in Basel zum größeren Teile auf schweizerischem Gelände, also im Ausland, liegt.

Sodann möchte ich eine weitere Anfrage stellen. Wer in den letzten Jahren nach Basel gekommen ist, hat gesehen, welche ungeheure Ausdehnung dieser Bahnhof, der sich ja bis nach Gallingen erstreckt, genommen hat, er ist nicht bloß sehr lang sondern auch sehr breit, ungeheure Auffschüttungen, sehr teure Anlagen sind dort gemacht worden. Da ich auch nicht Techniker bin, muß ich wie sämtliche Kollegen, die bis jetzt zu der Sache gesprochen haben, ebenfalls erklären, daß ich mich auf die Techniker verlassen muß. Nun denke ich mir aber, die ungeheure Ausdehnung dieses Bahnhofs ist vielleicht dadurch bedingt, daß man diese Schleifenanlage nicht früher ins Auge gefaßt hatte. Ich möchte deshalb die Anfrage an die Regierung richten, ob diese ungeheure Ausdehnung des Bahnhofs in Basel nach der Anlage dieser Schleife überhaupt noch notwendig ist. Und weiter: Was soll denn mit dem guten Gelände, das zugeschüttet worden ist und in diesem Fall in seiner großen Breite bis nach Gallingen brach liegt, angefangen werden? Es ist ein ungeheurer Verlust, der dadurch entsteht, daß ein Gelände nutzlos zugeschüttet worden ist; das kann man schon an den anderen großen Bahnhöfen sehen, wo weite Strecken, die mit Geleisen ausgestattet sind, jetzt schon lange brach liegen; es steht überhaupt nie ein Wagen darauf, die Schienen sind verrostet, es wächst Gras dazwischen. Gerade so wird es jedenfalls in Basel drohen gehen. Wenn wir sehen, daß die Techniker an dem Basler Bahnhof so viel Fehler gemacht haben — die Regierung hat ja verschiedene Fehler zugestehen müssen —, wenn wir also sehen, daß die Techniker, die dort gewaltet haben, so riesige Fehler gemacht haben, so kann es uns niemand übel nehmen, daß wir auch in das Gutachten, das die Techniker bezüglich dieser Schleifenanlage abgegeben haben, kein Vertrauen haben und uns von seiner Richtigkeit nicht überzeugen können. Ich für meinen Teil bleibe bei dem Antrag Blümmel, nicht allein deswegen, um diese 2½ Millionen für die Erschließung anderer Landesteile durch neue Bahnen frei zu bekommen, sondern auch deswegen, weil ich diese Anlage zurzeit nicht für notwendig halte, und weil die Techniker, die Regierung, die Bahnverwaltung schon derartig große Fehler gemacht haben, daß man nicht das Vertrauen haben kann, ob etwas Praktisches damit geschaffen wird.

Minister Frhr. von Marschall: Ich habe zunächst noch die an mich gerichtete Anfrage zu beantworten, wie es sich mit dem Honorar für den Architekten verhält, welcher das Projekt für den Basler Bahnhof bearbeitet und den Bauvollzug zu leiten hat. Der Architekt ist der dem Ministerium beigegebene hochbautechnische Referent, der aber hier nicht in dieser amtlichen Eigenschaft sondern als Privatarchitekt tätig ist. Nun bemißt sich das Honorar für die Projektbearbeitung und für die Leitung eines größeren Baues nach den sogenannten Hamburger Normen, denen sich sämtliche deutschen Architekten unterworfen haben, nach gewissen Prozenten der Bauumme. Das ist auch hier der Fall.

Ferner wurde schon vielfach bemängelt, daß die überwachenden Staatsbeamten auch Remunerationen beziehen. Demgegenüber muß ich darauf aufmerksam machen, daß die neue Beamtengesetzgebung diese Remunerationen ganz

wesentlich eingeschränkt hat, und daß nur diejenigen Beamten noch die Remunerationen in dem bisherigen Maße erhalten, welche bei einem Bau beschäftigt sind, bei dem sie schon beschäftigt waren, ehe die neue Beamtengesetzgebung in Kraft getreten ist.

Was nun den Verwaltungsaufwand betrifft, für den beim Basler Bahnhof 5½ Prozent gerechnet sind, während bei anderen Bauausführungen nur 4½ Prozent bemessen wurden, so mache ich auf die Vorbemerkungen aufmerksam, welche dem Spezialbudget des Eisenbahnbaues vorgegedruckt sind. Darnach werden die Verwaltungskosten des Eisenbahnbaues in der Betriebsrechnung unausgeschieden von den dem Betriebsetat zur Last fallenden Ausgaben gebucht. Als Ersatz hierfür werden bei den Budgetanforderungen für die einzelnen Bauten prozentuale Zuschläge gemacht, die nach Maßgabe des Bauvollzugs auf die betreffenden Positionen des Bauetats verausgabt und in gleicher Höhe dem Betriebsetat jährlich zugeführt werden. Es werden dabei folgende Prozente aus dem Bauaufwand berechnet: für Neubau ganzer Linien 9 %, für größere Bahnhofum- und Neubauten, die von besonders dazu bestellten Baubehörden ausgeführt werden — und darum handelt es sich in dem vorliegenden Fall —, 5½ Proz., für alle anderen Bauausführungen 4½ Prozent. Damit erledigt sich die Frage, welche von dem Herrn Vorredner an mich gerichtet worden ist.

Abg. Dr. Zehner (Zentr.): Die Auskunft, die der Herr Minister gegeben hat, war für mich etwas dunkel. Er hat davon gesprochen, daß der hochbautechnische Referent des Ministeriums den Plan für Basel bearbeitet habe, aber in dem vorliegenden Fall nicht als Referent sondern als Privatarchitekt. Was das für ein merkwürdiges Zwischending ist, weiß ich nicht (Sehr richtig! rechts). Ich will nun jetzt Namen nennen. Es wird in der Öffentlichkeit behauptet, daß die Baufirma Curjel und Moser in Karlsruhe die Pläne für diesen Hochbau in Basel aufgestellt und ausgearbeitet habe und die Ausführung leite, und daß sie dafür 57 000 Mark Honorar bekomme. Ob das der Hamburger Norm entspricht oder nicht, weiß ich nicht; ich möchte aber doch den Herrn Minister um klare und präzise Auskunft darüber bitten, ob Herr Moser — Herr Curjel ist meines Wissens Kaufmann und nicht Architekt — hochbautechnischer Referent in der Generaldirektion ist oder ob er Privatarchitekt ist, und wie die Generaldirektion dazu gekommen ist, diese Privatarchitektenfirma mit der Aufstellung der Pläne und deren Ausführung zu beauftragen, während meines Wissens zwei hochbautechnische Mitglieder in der Generaldirektion der Eisenbahnen sich befinden. Es ist mir gesagt worden, daß man bei anderen großen Eisenbahndirektionen, z. B. in München, in Dresden, ich glaube auch in Frankfurt a. M., überhaupt keine hochbautechnische Mitglieder in den Direktionen hat, daß die minderwichtigen Sachen dort durch bautechnisches Personal bearbeitet und große Bauten allerdings auch dort Privatarchitekten übertragen werden. Wenn man aber in der Direktion Mitglieder für eine Sache hat, warum man dann die Aufgabe mit so großen Honoraren an Privatfirmen übergibt, das ist einstweilen nicht erklärbar, und darüber sollte der Herr Minister oder die Groß-Generaldirektion doch wohl eine nähere Auskunft geben.

Ganz dunkel war auch die Auskunft, die der Herr Minister über die Frage der Zahlung von Extrabelohnungen an diejenigen Referenten der Generaldirektion gegeben

hat, die sich die Oberleitung von einzelnen Bauten vorbehalten. Ich habe schon in der Generaldiskussion bei Behandlung der Frage, warum denn eigentlich unser Eisenbahnwesen in eine so wenig erfreuliche Lage gekommen sei, gesagt, als einer der Gründe werde auch der genannt, daß die Baureferenten in der Generaldirektion, statt sich an ihre spezielle Aufgabe in der Direktion zu halten, sich damit befäßen, daß sie sich die Oberleitung eines Baues draußen vorbehalten und ihre Zeit darauf verwenden, statt sich auf ihre eigentliche Aufgabe zu konzentrieren. Diese Frage steht im Zusammenhange mit der Frage der Erntabelohnung, und ich halte es doch für wünschenswert, nachdem wir hier manche Punkte schon geklärt haben, daß auch über diesen Punkt eine klare, präzise und nicht in verschiedenen Farben schillernde Auskunft gegeben wird (Sehr gut! im Zentrum).

Minister Frhr. v. Marschall: Der hochbautechnische Referent beim Ministerium, dessen Beigabe an das Ministerium seinerzeit in diesem hohen Hause lebhaft begrüßt wurde, bezieht für seine umfassende Tätigkeit, wie Sie aus dem Budget entnehmen können, nur eine Vergütung von 2500 M. (Abg. Dr. Zehnter: Wer ist denn das?) Es ist das Professor Mojer. Der Vertrag zwischen dem Ministerium wegen des Baues des Basler Bahnhofes ist nicht mit der Firma Curjel u. Mojer sondern mit dem Architekten Herrn Prof. Mojer abgeschlossen worden. Die Aufgabe, ein Projekt für diesen großen Bau zu entwerfen und den Bau selbst zu leiten, liegt, das werden Sie mir unbedingt zugeben, außerhalb seiner Aufgabe als Berater des Ministeriums in hochbautechnischen Fragen. Wenn das Ministerium sich veranlaßt sah, ihm die Bauausführung zu übertragen, so ist das namentlich auch auf die früher in diesem hohen Hause wiederholt zur Geltung gebrachte Anschauung mit zurückzuführen, daß man für den Bau derartig großer Anlagen Konkurrenzen auschreiben solle. Diesem Wunsch hat die Regierung seinerzeit bezüglich des Karlsruher Bahnhofes stattgegeben. Es wurde dann auch das Projekt nicht von der Generaldirektion aufgestellt, sondern es wurde damit einer der Konkurrenten bei dem Wettbewerb, Herr Baurat Stürzenacker, beauftragt. Derselbe bezieht natürlich auch sein Honorar nach Maßgabe der Hamburger Bestimmungen. Auch er ist Staatsbeamter, er ist technischer Referent beim Ministerium des Inneren. Aber diese Bauleitung und die Projektbearbeitung hat er außerhalb seiner amtlichen Eigenschaft vorgenommen (Abg. Dr. Zehnter: In Karlsruhe! Aber in Basel?). Wenn die Großh. Regierung einem Privatarchitekten, dem Herrn Prof. Mojer, die Aufgabe übertragen hat, das Projekt des Basler Bahnhofes zu entwerfen und es durchzuführen, so glaubt sie damit einen sehr glücklichen Griff getan zu haben, der sich auch austragen wird. Es ist ihr dadurch auch leichter gelungen, eine Verständigung mit den Basler Behörden herbeizuführen, die, da der Kanton Basel-Stadt einen Beitrag von 2 Millionen Franken leistet, auch ein Wort bei der architektonischen Ausgestaltung des betreffenden Bahnhofes mitzusprechen haben. Die Regierung glaubt, auch hier durchaus wirtschaftlich verfahren zu sein, weil es dem betreffenden Architekten gelungen ist, das Maß der für den Bau aufzubringenden Kosten wesentlich zu beschränken, und weil er noch weiter erreicht hat, daß gegenüber dem Überschlage für die Ausführung des von ihm bearbeiteten Projektes ein wesentliches Abgebot erzielt worden ist.

Was die Remuneration der bauausführenden Beamten im allgemeinen betrifft, kann ich nur darauf abheben, daß lediglich nach den Bestimmungen der früheren und der jetzigen Gesetzgebung verfahren worden ist und die Regierung sich streng an die Normen hält.

Abg. Dr. Zehnter (Zentr.): Die Sache ist noch nicht ganz klar. Der Herr Minister hat eine längere Ausführung darüber gemacht, daß das Karlsruher Aufnahmsgebäude Gegenstand eines Ausschreibens gewesen sei, und daß in dem Ausschreibungsverfahren schließlich der hochbautechnische Referent des Ministeriums des Inneren die Ausführung des Baues übertragen bekommen habe. Nun ist aber jetzt nicht von dem Karlsruher Aufnahmsgebäude die Rede, sondern von dem Bahnhof in Basel und meines Wissens hat für den Basler Bahnhof ein Ausschreiben nicht stattgefunden, oder? (Minister Frhr. v. Marschall: Nein!) Nicht? Also wie ist nun Herr Mojer zu diesem Auftrag gekommen? — erste Frage! Zweitens: Wie hält es der Herr Minister des Eisenbahnwesens für vereinbarlich damit, daß der Referent für das Hochbauwesen im Ministerium der Eisenbahnen zugleich derjenige ist, dem der Bau übertragen wird? Da ist ja gar keine unbeteiligte Aufsicht über denjenigen, der den Bau macht, mehr vorhanden! Das scheint mir doch eine Sache zu sein, die nicht angeht; dieser Zustand scheint mir entschieden unhaltbar zu sein! (Lebhafte Zustimmung im Zentrum.)

Abg. Fehrenbach (Zentr.): Wenn wir jetzt daran sind, diese eigentümlichen Zustände zu beleuchten, so muß ich auch noch ein Wort dazu sagen.

Bei dem Karlsruher Bahnhof handelt es sich um denselben Mann, der auch das Projekt für den Anbau des Konversationshauses ausgearbeitet hat, nachdem vorher das von der Stadt Baden vorgelegte Projekt zurückgewiesen worden war. Nun bitte ich einmal die Großh. Regierung, sich zu fragen: Was für Folgerungen werden daraus im ganzen Lande gezogen? Daß der betreffende Baureferent alles andere, was an Plänen von Konkurrenten ihm vorgelegt wird, derart begutachtet, daß es nicht zur Ausführung kommt, daß aber dann sein eigener Plan zur Ausführung kommt (Lebhafte Zustimmung im Zentrum). Und dann ist in bezug auf seine Vergütung die Hamburger Norm maßgebend! Wenn das in der Eisenbahnverwaltung so geschieht, beim Karlsruher Bahnhofe, u. wenn das in Baden beim Konversationshaus auch wieder so gemacht werden soll, so sind das doch Zustände, die absolut unhaltbar sind.

Ich mußte diesen Fall hier heranziehen, obgleich er direkt mit dem Eisenbahnbau nichts zu tun hat. Aber nachdem wir jetzt einmal auf diese Sachen gekommen sind, gehört ins Ganze hineingegriffen. Das ist ein unhaltbarer und unerträglicher Zustand! (Lebhafte Beifall im Zentrum.)

Minister Frhr. von Marschall: Bei der Frage, wer den Entwurf für den Basler Bahnhof bearbeiten und die Bauleitung haben sollte, waren für die Regierung lediglich sachliche Gründe maßgebend. Sie glaubte damit auch nur den Wünschen, die sonst hier geltend gemacht wurden, entgegenzukommen. Das Projekt, welches seitens der Generaldirektion bearbeitet worden war, begegnete ernstlichen Ausstellungen seitens der Basler Behörden, Ausstellungen, denen wir nach Maßgabe des

Vertrages, den wir abgeschlossen hatten, glaubten Rechnung tragen zu müssen. Wir glaubten nun, daß wir am wirtschaftlichsten und am besten vorgehen würden, wenn wir einen Ihnen allen bekannten Architekten, der schon Hervorragendes geleistet hat und sich mit großer Eingabe seiner Aufgabe als hochbautechnischer Referent widmet, mit dieser Ausführung betrauten, und unsere Hoffnungen in dieser Beziehung haben nicht getäuscht. Natürlich erfolgt die ganze Ausführung in lebendigem Zusammenwirken mit der Generaldirektion und es geschieht alles, was erforderlich ist, um hier die nötige Überwachung vorzunehmen (Abg. Zehnter: Wer?). Sie werden sehen, dieses Vorgehen der Regierung wird gerade bezüglich des Basler Bahnhofes sich noch sehr ausstrahlen.

Der Umstand, daß der betreffende Architekt auch zugleich hochbautechnischer Referent im Ministerium ist, kann hier wirklich nicht weiter in Betracht kommen. Nur insofern waren seine näheren Beziehungen zum Ministerium bei der Übertragung dieser Aufgabe an ihn von Wert, als das Ministerium diesen Mann in seinen außerordentlichen Fähigkeiten auch namentlich nach der Seite einer wirtschaftlichen und sparsamen Bauausführung genau kennen gelernt hatte. Die Regierung hat hier nach bestem Wissen und Gewissen ohne irgend ein Ansehen der Person gehandelt; und ich glaube, wenn einmal das Basler Aufnahmsgebäude vollendet ist, und wenn Sie die Kosten, die dessen Erstellung erfordert, mit dem Voranschlag vergleichen, werden Sie die Wahl des Ministeriums billigen.

Abg. Kollb (Soz.): Es ist nachgerade unglaublich, was man uns hier im Landtag zu bieten wagt (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten). Was wir eben gehört haben, das war keine Antwort auf das, was hier gefragt worden ist, sondern das war eine Kette von inhaltslosen Redensarten, mit denen man nichts anfangen kann. (Der Präsident rügt den Ausdruck „eine Kette von inhaltslosen Redensarten“ als unzulässig. Zuruf aus den Reihen der Sozialdemokraten: Aber es ist doch so, wie er gesagt hat! Glocke des Präsidenten.) Wenn der Herr Minister sagt, es geschehe alles, um die nötige Überwachung auszuführen, so hat er uns noch gar nicht gesagt, von wem denn das geschieht, wer die Überwachung ausführt? Das wurde doch eben gefragt. Der betreffende Architekt, der diesen Bau übernommen hat, ist doch tatsächlich derjenige, der in seiner Eigenschaft als hochbautechnischer Referent im Ministerium die Überwachung selbst auszuführen hat. Er kann sich doch aber in diesem Fall, wenn er selbst ausübender Architekt ist, nicht selbst überwachen! Wer überwacht nun diesen Mann? Darüber wollen wir Auskunft haben! Ich muß schon sagen: Es macht den Eindruck von etwas ganz Ungeheuerlichem, wenn in einem solchen Falle, wo der Landtag durchaus nicht wünscht, daß ein Preisanschreiben erfolgt, daß die Arbeit von einem Privatarchitekten gemacht wird, einfach ein Privatarchitekt zugezogen wird, und das von einer Behörde, an der es geradezu von Beamten wimmelt. Wir haben doch in unserer ganzen großen Staatsverwaltung kein Ressort, in dem so ungeheuer viele Menschen beschäftigt sind wie bei der Generaldirektion.

Und dann, wenn wir hier über diese Dinge debattieren, dann gibt uns der Herr Minister Auskunft, der Herr Minister, der in diesen Dingen praktisch so wenig Erfah-

rungen hat wie wir — und die Generaldirektion schweigt. Das ist außerordentlich bezeichnend!

Abg. Rebmann (natl.): Wir sind mitten in die Erörterung einer prinzipiellen Frage hineingekommen, die in der Tat ein lebhaftes Interesse beansprucht, in die Erörterung der Frage, wie weit ein bautechnischer Referent, also ein Beamter, befugt sein soll, ausgedehnte Bauten zu übernehmen.

Wir haben auf anderen Gebieten Erfahrungen derart — und zwar, soweit ich übersehen kann, gute Erfahrungen — gemacht. Ich erinnere nur daran, daß der Bau des Landesgefängnisses in Mannheim von dem bautechnischen Referenten des Justizministeriums ausgeführt worden ist, und daß wir dort damit gute Erfahrungen gemacht haben. Dasselbe ist schon früher mit anderen Bauten im ausgedehnten Maße geschehen. Es kann das sein, es muß aber nicht sein. In jedem Falle aber scheint es mir unerwünscht, daß man, wie es hier geschieht, die Grenzen der Verantwortlichkeit verwischt, daß vor allem nach außen der Anschein erweckt wird, als ob infolge dieser Personalunion eine intensive Beaufsichtigung nicht möglich sei. Ich kann es deshalb nicht als erwünscht bezeichnen, daß bautechnische Referenten irgendwelcher Art mit Bauausführungen innerhalb ihres Ressorts beauftragt werden (Sehr richtig!). Es kann sein, daß wir uns dadurch, daß eine solche Beauftragung unterlassen wird, in dem einen oder anderen Falle guter technischer Hilfskräfte berauben, aber im Interesse der Reinlichkeit der ganzen Verwaltung und ihres Ansehens müssen wir doch den Wunsch aussprechen, daß derartiges unterbleibt. Ich wiederhole nochmals, es soll damit kein Vorwurf gegen die Männer erhoben werden, die mit diesen Arbeiten beauftragt sind; nach dem, was wir von ihnen gehört und gesehen haben, wird es sogar wahrscheinlich sein, daß wir von ihnen gute Arbeit zu erwarten haben, ich erinnere nur daran, daß, als das Aufnahmsgebäude in Karlsruhe von der Budgetkommission begutachtet wurde, gerade der Stürzenacker'sche Entwurf den Beifall der Budgetkommission gefunden hat, daß wir somit in diesem Falle selbst der Meinung gewesen sind, daß wir gute Arbeit bekommen. Es soll also gegenüber diesen Männern an sich keinerlei Vorwurf erhoben werden. Aber ich muß doch nochmals sagen: Im Interesse einer reinlichen Trennung der Kompetenzen und des Ansehens der Verwaltung vor dem Land muß man dringend wünschen, daß derartige Vereinigungen von Arbeiten, von Bauausführungen und Bauaufsicht nicht mehr vorkommen, daß hier eine ganz saubere und scharfe Scheidung durchgeführt wird.

Minister Herr von Marschall: Es versteht sich ganz von selbst, daß die Anschauungen, die heute in diesem hohen Hause zum Ausdruck gebracht worden sind, bei der Regierung für die Zukunft Beachtung finden werden. Ich kann aber nur wiederholt betonen, daß die Regierung, wenn sie dem hochbautechnischen Referenten beim Ministerium die Ausführung des Projektes des Basler Bahnhofes übertragen hat, glaubte, auch in Ihrem Sinn zu handeln, und ich bin überzeugt davon, daß die Zukunft mir noch recht geben wird und daß wir einen glücklichen Griff getan haben.

Es ist natürlich mit diesem Herrn ebenso wie mit dem Architekten, der unseren Karlsruher Bahnhof bearbeitet, ein Vertrag abgeschlossen worden, der eingehend die

Rechte bestimmt, welche die Eisenbahnverwaltung haben muß, und insbesondere auch die Überwachung nach allen Seiten hin sicherstellt.

Abg. **Summel** (fortf. Sp.): Ich hätte zu dieser Angelegenheit nicht das Wort ergriffen, wenn es mir nicht eine gewisse schmerzliche Genugtuung wäre, hier so ziemlich alles das bestätigt zu finden, was ich als meine Anschauung über die Organisation unserer Eisenbahnverwaltung schon bei Beginn der Beratung des Betriebsbudgets geäußert habe. Wir haben hier das Bild von einer vollständigen Desorganisation in der obersten Behörde der Eisenbahnverwaltung gewonnen. Der Herr Ministerialdirektor hat zwar seinerzeit, als ich mich hier über diese Angelegenheit äußerte, die Meinung ausgesprochen, daß ich seiner Ansicht nach die Sache doch nicht so recht verstehe; ich glaube aber, die Erfahrungen, die wir jetzt in den letzten Wochen hier gemacht haben, haben nur bewiesen, daß ich damals mit meiner Anschauung darüber, daß der in unserer Eisenbahnverwaltung bestehende Dualismus kein gesunder Zustand sei, durchaus recht gehabt habe. Man hat seinerzeit die Beibehaltung der jetzigen Organisation damit begründet, daß man sagte, es sei nötig, in der Ministerialabteilung eine Behörde zu haben, die mit der Überprüfung der vorhandenen Entwürfe beschäftigt ist. Wir haben nun soeben vernommen, wie es mit dieser Überprüfung steht.

Es ist meines Erachtens ganz unmöglich, daß ein Beamter sich selbst „überprüft“ (Sehr richtig! auf verschiedenen Seiten). Und was die Organisation der technischen Behörde in der Generaldirektion betrifft, so haben wir in der Angelegenheit des Basler Bahnhofes das vernünftigste Urteil darüber selbst gerade vernommen (Sehr richtig! auf verschiedenen Seiten). Und so frage ich Sie nun, was noch zur Rechtfertigung der Beibehaltung dieses Zustandes beigebracht werden kann? Ich für meine Person (und ich glaube, auch im Sinne meiner politischen Freunde sprechen zu können) kann nur erklären, daß es uns außerordentlich schwer fallen würde, in uns das nötige Vertrauen für die Beibehaltung des jetzigen Zustandes in der Groß-Eisenbahnverwaltung zu erzeugen, wenn nicht ganz epochemachende neue Gegenstände in die Debatte geworfen werden, die dieses gesunkene Vertrauen von neuem befestigen.

Abg. **Fehrenbach** (Zentr.): Nun haben wir also drei Fälle. In Basel wird der Bau des Bahnhofes dem hochbautechnischen Referenten der Eisenbahn unter der Hand übertragen. In Karlsruhe wird die Erbauung des Bahnhofes zwar nicht dem hochbautechnischen Referenten der Eisenbahn, wohl aber dem hochbautechnischen Referenten im Ministerium des Innern übertragen, und jetzt haben wir den dritten Fall — die Frage muß im ganzen behandelt werden, nicht bloß, soweit es das Ministerium der Eisenbahnen angeht —, daß bei dem Konversationshaus in Baden, dessen Umbau 1,5 Millionen erfordert, das Projekt des hochbautechnischen Referenten aus dem eigenen Ministerium, aus dem Ministerium des Innern, zur Ausführung genehmigt wird. Ich nehme an, daß auch in diesem Falle wie bei den anderen Fällen die Hamburger Norm die Entlohnung für den betreffenden Architekten sein wird (Zuruf aus den Reihen der Sozialdemokraten: 150 000 M.). Was will gegenüber solchen Zuständen nun die Äußerung des Herrn Ministers besagen, er hoffe, daß wir, wenn der Basler Bahnhof fertiggestellt sei, mit der Art der Lösung dieser Frage recht zufrieden

sein werden? Das mag sehr wohl sein. Es mag sehr wohl sein, daß der Bahnhof in Basel in der Ausführung des Herrn Professors Moser uns seinerzeit gefallen wird. Aber das ist im gegebenen Fall die untergeordnete Frage. Man braucht die drei Fälle, wie ich sie eben erwähnt habe, nur zusammenzustellen und mit einander zu vergleichen, um dann das Unhaltbare und das Verderbliche für unser Staatswesen einzusehen. Die Folge davon, daß die eigenen Referenten in den wichtigsten Fällen bis jetzt schon die Ausführung bekommen haben, wird sein, daß wir Konkurrenzentscheidungen für die Zukunft ruhig unterlassen können (Sehr richtig!), denn das wissen dann alle die Meister im Deutschen Reich, daß in Baden die Meldung zu einer Konkurrenz keinen Wert hat (Sehr gut!), weil man eben der Überzeugung ist, daß die betreffenden Referenten die Ausführung selbst bekommen werden.

Und jetzt kommt mir auch die Geschichte mit dem Umbau des Konversationshauses in Baden-Baden so bedenklich vor; die Badener haben gesagt, die Pläne des Professors Fischer seien ganz ausgezeichnet gewesen, und jetzt muß es natürlich den Eindruck machen, als ob eben die besten Pläne nicht zur Ausführung angenommen worden seien, weil der Bau vom hochbautechnischen Referenten selbst ausgeführt werden mußte.

Der Herr Minister braucht sich diese Fälle nur anzusehen, und dann muß er selbst sagen: das ist ein unhaltbarer Zustand. Er beruft sich darauf, daß wir in der Kammer selbst schon Anregung zu Konkurrenzentscheidungen gegeben hätten. Ganz gewiß, das haben wir getan, und wir brauchen es nachträglich jedenfalls auch nicht zu bereuen. Aber die Tatsache muß doch festgehalten werden, daß die Beaufichtigung dieser im Wettbewerb vergebenen Arbeiten nicht durch die eigenen Architekten, die im Wettbewerb gesiegt haben, zu vollziehen ist, daß mit anderen Worten eben doch die bautechnischen Referenten in den Ministerien andere Personen sein müssen als diejenigen, die die Bauten ausführen (Sehr richtig!). Wenn man in irgend einer Stadtverwaltung mit den Gründen käme, wie wir sie heute gehört haben, ich weiß nicht, was die Gemeindeglieder, was der Bürgerausschuß mit dem Stadtrat und dem Oberbürgermeister anfangen würden (Lebhaftes Sehr richtig!). So etwas ist einfach unbegreiflich. Ich bedauere, daß wir heute nur das Ministerium der Eisenbahnen und die Generaldirektion vor uns haben; es scheint, daß wir am heutigen Tage noch andere Ministerien auf der Regierungsbank haben müßten, um die Geschichte einmal ordentlich zur Ausprache zu bringen (Lebhaftes Sehr richtig!). Das muß gesagt werden. Die Groß-Regierung muß wissen, daß wir von der Volksvertretung diese Zustände nicht dulden, daß wir sie für unhaltbar ansehen und daß wir die Regierung auffordern, diesen Zuständen in den allernächsten Zeiten ein Ende zu bereiten (Lebhafter Beifall).

Präsident Rohrhurst: Die angeschnittene Frage scheint mir von so großer Bedeutung zu sein, daß ich glaube, daß wir sie nicht heute im Zusammenhang mit dem Bahnhofbau Basel behandeln, sondern daß wir die Verhandlung darüber abbrechen und unsere Budgetkommission beauftragen sollten, die Sache grundsätzlich im Beisein der anderen Ministerien zu verhandeln (Abg. Fehrenbach stimmt dem zu).

Minister Frhr. v. Marschall: Für meine Person kann ich mich mit der erfolgten Anregung nur einverstanden erklären. Nur in einer Beziehung glaube ich,

hier noch eine Bemerkung machen zu müssen, die dahin geht, daß die Übertragung des Baues des Karlsruher Bahnhofs an Herrn Baurat Stürzenacker in einem Zeitpunkt erfolgt ist, in dem er noch nicht hochbautechnischer Referent beim Ministerium des Innern war.

Abg. **Geppert** (Zentr.): Zur Rechtfertigung meiner Abstimmung will ich nur bemerken, daß Sie es begreifen werden, wenn ich als einer der ersten Leidtragenden bei dem Beschlusse der Großh. Regierung, keine weiteren Bahnen zu bauen, es angeht die Notlage und des unaufhaltbaren Rückgangs der wirtschaftlichen Verhältnisse in meinem Bezirk nicht über mich gewinnen kann, für diese Position des Basler Bahnhofs zu stimmen.

Das Schlusswort für die Antragsteller erhält

Abg. **Blümmel** (Zentr.): Ich habe mir eine ganze Reihe von Notizen gemacht, will sie aber zu weiteren ausführlichen Bemerkungen nicht mehr verwerten und mich bei der vorgeschrittenen Zeit, und weil wir heute jedenfalls noch weiter kommen wollen, auf einige kurze Sätze beschränken.

Mein Freund **Fehrenbach** hat gemeint, man hätte den Antrag auf Ablehnung der Anforderung von 2,5 Millionen nicht mit dem weiteren Antrag in Verbindung bringen sollen, die dadurch freierwerdende Summe für neue Bahnen zu verwenden. So weit meine Erinnerung reicht, haben wir in der Budgetkommission, wenn wir darauf bedacht waren, da und dort Streichungen vorzunehmen, das immer mit der ausführlichen Begründung getan, es sollen dadurch Summen für neue Bahnen frei werden. Ich glaube, auch mein Freund **Fehrenbach** hat sich in der Budgetkommission in diesem Sinne geäußert. Wenn das nun feststeht und festgestellt werden kann, so sehe ich wirklich nicht ein, warum man nicht diese beiden Gedanken in einer Weise in Verbindung bringen könnte, wie wir es getan haben.

Das Bild, das der Herr Kollege Dr. **Seimbürger** heute früh gemacht hat, muß ich etwas erweitern. Wenn der Bauherr, von dem er sprach, bemerkt, daß das Haus, das er bauen will, einige Mängel hat, so wird er diese Mängel beseitigen, wenn er keine sonstigen großen Ausgaben zu machen hat und soweit das mit seinem Geldbeutel in Einklang zu bringen ist. Wenn aber der Bauherr nebenbei noch andere große Aufgaben zu lösen hat als die Behebung dieser Mängel, die unter Umständen ertragen werden können, so wird der vernünftige Bauherr es mit seiner Logik und seinem Gewissen vereinbaren können, daß er die andern Aufgaben löst, auch wenn die Mängel bestehen bleiben müßten (Zuruf aus dem Zentrum: Es sind gar keine Mängel!). Es wird im übrigen bestritten, daß es Mängel sind, die nicht zu ertragen wären.

Der Herr Abg. **Breitenfeld** hat davon gesprochen, daß in St. Blasien selbst Gegner des Bahnprojektes, für das wir schon so lange kämpfen, zu finden seien. Auch ich habe schon davon gehört, konnte aber bis heute nicht daran glauben. Ich möchte nur hoffen und wünschen, daß es nicht der Fall ist, es wäre wirklich sehr bedauerlich.

Ich möchte nur noch den Herren Kollegen **Fehrenbach** und **Seimbürger** zu ihrer Beruhigung erklären, daß ich der Ansicht bin, daß die Zustimmung zu der Anforderung

der Regierung, also die Ablehnung unseres Antrags, von uns niemals als eine Gegnerschaft zu den bestehenden Bahnwünschen angesehen werden darf. Davon kann keine Rede sein, daß wir etwa sagen, wenn die Herren unsern Antrag ablehnen, daß sie sich dadurch als Gegner der Bahnlinie Titisee-St. Blasien usw. bezeichnen haben. Ich glaube nicht, daß meine Ausführungen gestern so aufgefaßt werden konnten. Sollten sie von dem einen oder andern so verstanden worden sein, so muß ich erklären, daß das ein Mißverständnis ist.

Ich möchte meine Ausführungen schließen zunächst mit einer Bitte an den Herrn Minister, die sich an das anlehnt, was der Herr Abg. **Fehrenbach** ausgeführt hat. Anordnungen oder Maßnahmen der Regierung, die sich nicht verteidigen lassen, soll man nicht damit begründen, daß man sagt, es sei uns zu lieb geschehen oder es sei geschehen, um unsern Wünschen entgegenzukommen. Im großen und ganzen sind die Antragsteller mit dem Verlauf dieser außerordentlich interessanten Debatte sehr zufrieden. Und wenn in dem Hohen Hause Abgeordnete gewesen sein sollten (es waren aber solche nicht vorhanden), die gemeint hätten, daß wir mit unserm Antrag eine Dummheit begangen hätten, der Gang der Dinge wird sie, glaube ich, belehrt haben, daß unser Antrag nicht so ganz unnütz war. Ich hoffe sogar, daß der Gang dieser Verhandlungen den einen und andern der Herren in seiner Stimmung wandelnd macht und vielleicht veranlaßt, für unsern Antrag zu stimmen. Ich wiederhole meine diesbezügliche Bitte.

Das Schlusswort namens der Budgetkommission erhält

Berichterstatter Abg. **Pfefferle** (natl.): Die langen Erörterungen, die sich gestern und heute an die Beratung des Titels III § 62 des Spezialbudgets angegeschlossen haben, haben eine Reihe von Fragen hervorgehoben, die in der Budgetkommission nicht behandelt wurden. Ich kann deshalb als Berichterstatter darüber hinweggehen. Den Vorschlag des Herrn Präsidenten, daß die Frage bezüglich der Vergabung der Hochbauausführungen an die Kommission verwiesen werden soll, habe ich sehr begrüßt. Ich glaube wohl, daß es notwendig ist, die Sache in der Budgetkommission einmal mit den Herren Ressortministern zu besprechen, um endlich Klarheit darüber zu bekommen. Wir haben schon in früheren Jahren darüber Erörterungen gepflogen.

Was die Budgetanforderung selbst anbelangt, so glaube ich doch, daß aus den Verhandlungen hervorgegangen ist, daß die Budgetkommission bei ihrer zweimaligen Beratung und Beschlussfassung das Richtige getroffen hat, und daß ihre Anschauung im Hohen Hause vielfach geteilt wird, daß die Errichtung des Verschiebeshofes in Basel nach den neuen Plänen das Richtige sein wird, weil, wie der Herr Kollege **Seimbürger** schon betont hat, bei der Verjagung der Zustimmung zum Veränderungsprojekt das alte Projekt gebaut werden muß, von dem wir jetzt wissen, daß es nicht so vollkommen ist, wie es sein sollte. Deshalb bitte ich, dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Wünschenswert wäre es gewesen, wenn der Herr Kollege **Blümmel** und die andern Antragsteller ihren Antrag zurückgezogen hätten, um auch hier im Hinblick auf die nachfolgenden Verhandlungen zu zeigen, daß das Haus geschlossen ist. Der Antrag **Blümmel** hat in seinem letzten Teil etatrechtliche Bedenken gegen sich und ist

jener Wunsch unausführbar. Es wäre deshalb auch nach dieser Richtung hin wünschenswert gewesen, wenn die Antragsteller ihn zurückgezogen hätten. Sie haben es nicht getan, deshalb stelle ich den Antrag, ihn abzulehnen.

Was die Ausführungen des Herrn Abg. Rogger zu dem Bahnhof Sallingen betrifft, so ist diese Sache in der Budgetkommission nicht behandelt worden. Ich hätte also keine Veranlassung, als Berichterstatter dazu etwas zu sagen. Nachdem aber der Herr Baudirektor gesagt hat, daß der Versuch, den man in Sallingen gemacht hat — es sei dies das englische System —, auch anderwärts nachgeahmt werden sollte, habe ich wohl als langjähriger Berichterstatter für den Eisenbahnetat das Recht, ein Wort dazu zu sagen. Es ist gewiß, daß Unterführungen mancherlei Nachteile haben, sie haben aber auch andererseits den Vorteil für die Passanten, insbesondere ältere Personen mit Handgepäck, daß man vor der Bitterung geschützt ist, während die fragliche Überführung offen ist. Es müßte also von der Verwaltung darauf Bedacht genommen werden, wenn man Überführungen baut, daß man gedeckte Übergänge schafft. Das möchte ich betonen im Interesse des geordneten Bahnbetriebs.

Darauf werden

der Antrag Bümmel mit 45 gegen 20 Stimmen (gegen Teile des Zentrums, der Sozialdemokraten und der fortschrittlichen Volkspartei) abgelehnt, womit der erste Teil des Kommissionsantrags sich erledigt.

Der zweite Teil des Kommissionsantrags, die angeforderte Summe von 9 700 000 M. als X. Teilforderung zu bewilligen und zugleich zu der geplanten Änderung des ursprünglichen Entwurfs des Verhubbahnhofes mit einem Kostenaufwand von 2 450 000 M. die landständische Genehmigung unter der Voraussetzung zu erteilen, daß der dadurch entstehende Mehraufwand im Rahmen des bisher vorgesehenen Gesamtaufwandes bestritten wird, mit der gleichen Mehrheit angenommen.

Zu Ziffer 2 der Tagesordnung und zwar zunächst zu „Mündlicher Bericht der Budgetkommission u. Beratung über den Antrag der Abgg. Duffner und Gen., den Bau einer Eisenbahn von Titisee nach St. Blasien betr., sowie die zu dem Projekt und dessen Weiterführung ins obere Rheintal eingereichten Petitionen, einschließlich des Nachtrags zu der Nachweisung über die Erledigung der einschlägigen Petitionen vom letzten Landtag, und den zweiten Teil des Antrags der Abgg. Kopf und Gen., die Erschließung des Landes durch weitere Bahnen betr.“, erhält zunächst das Wort

Berichterstatter Abg. Pfefferle (natl.): Zur Beurteilung der jetzt zur Beratung stehenden Angelegenheit der Erbauung einer Bahn von Titisee nach St. Blasien wird es notwendig sein, einen kurzen Rückblick zu werfen auf die Verhandlungen des letzten Landtags. Nachdem schon auf verschiedenen vorhergehenden Landtagen über diese Eisenbahn Erörterungen in diesem hohen Hause stattgefunden haben, hat die Grob-Regierung auf dem letzten Landtag unter dem 28. März den beiden Häusern des Landtags eine Denkschrift zugehen lassen über die Ergebnisse der Erhebungen und Untersuchungen über die Bedeutung und Würdigkeit einer Anzahl von Bahnprojekten. In dieser Denkschrift hat die Grob-Regierung unter Ziffer 4 sich

eingehend über die Frage einer Eisenbahn von St. Blasien nach dem Rheintal ausgesprochen, und sie hat dort die angestellten Berechnungen wiedergegeben. Es kamen damals verschiedene Linienführungen in Frage, einmal eine Linie im Anschluß an die Söllentalbahn und dann eine südliche Linienführung mit Anschluß an die Rheintalbahn. Die Kammer hat auf dem letzten Landtag diese Denkschrift, zu der gleichzeitig eine Anzahl von Petitionen dieser betreffenden Landesteile eingelaufen war, in zwei Teilen behandelt. Den einen Teil dieser Denkschrift und die Petitionen, soweit sie sich auf die Bahnstrecke Titisee—St. Blasien bezogen, hat sie der Budgetkommission überwiesen, und zwar aus dem Grunde, weil im Budget eine Anforderung von 20 000 M. für Vorarbeiten für die Erbauung einer Bahn von Titisee nach St. Blasien und für deren eventuelle Fortsetzung vorgegeben war. Der andere Teil dieser Denkschrift und der Petitionen wurde der Eisenbahnkommission überwiesen.

Die Budgetkommission hat anlässlich der Beratung der fraglichen Budgetposition für die Vornahme von Vorarbeiten für die Linie Titisee—St. Blasien diese Denkschrift und die damals eingereichten Petitionen eingehend behandelt, und die Ergebnisse der damaligen Kommissionsberatungen sind in dem Kommissionsbericht auf Seite 18 und folgende näher ausgeführt. Ich will natürlich auf diese Darlegungen nicht mehr zurückkommen, um nicht zu lange Ausführungen machen zu müssen. Ich will nur sagen, daß sehr eingehende Beratungen stattgefunden haben; es hat auch eine Inaugenscheinnahme infolgedessen stattgefunden, als damals die Budget- und die Eisenbahnkommission gemeinschaftlich mit einer Reihe von anderen Abgeordneten eine Reise in jene Gegend gemacht haben, um das Gelände selbst anzusehen. Es sind damals insbesondere zwei Linienführungen von der Grob-Regierung in Aussicht genommen gewesen, die eine Linie von Titisee nach St. Blasien über Aha und Seerugg, und die andere über Menzenschwand nach St. Blasien. Die Budgetkommission hat damals beide Linienführungen geprüft und auch noch den weiteren Vorschlag, nämlich die Linie von Lengkirch, die aber abgelehnt worden ist. Damals kam die Budgetkommission zu folgendem Beschluß: „Das Hohe Haus wolle: 1. Die eingestellte Budgetsumme von 20 000 M. genehmigen, 2. dazu aussprechen, daß diese Summe für die Ausarbeitung eingehender Entwürfe für die Bahnlinie Titisee—Aha—Seerugg—Häusern—St. Blasien und deren Variante Aha—Menzenschwand—St. Blasien genehmigt sei; 3. alle hierzu eingelaufenen Petitionen und Eingaben der Grob-Regierung als Material zur Bearbeitung dieser Bahnprojekte zu übergeben.“ Das war der Beschluß der Kommission und es ist damals das Hohe Haus diesem Kommissionsbeschluß beigetreten. Es hatte sich bei den gepflogenen Erörterungen bei der Budgetkommission die Meinung herausgebildet, daß, wenn die eine oder die andere Linienführung gewählt wird, gleichzeitig jeweils eine Stichbahn errichtet werden sollte, nämlich einerseits von Aha bis Seerugg und andererseits von St. Blasien bis gegen Menzenschwand. Das Hohe Haus ist dieser Ansicht beigetreten; dies waren die Anschauungen der Volksvertretung im damaligen Zeitpunkt.

Die Eisenbahnkommission hat den anderen Teil dieser Denkschrift der Grob-Regierung ebenfalls bearbeitet, das Ergebnis ist eingehend in dem Bericht des Herrn Abg. Wittum niedergelegt. Ich will hier nur das Endergebnis, die Beschlüsse und Aufträge, der damaligen

Kommission mitteilen, woraus gleichzeitig zu ersehen sein wird, nach welcher Seite hin die Kommission die Sache behandelt hat. Die Eisenbahnkommission hat damals den Antrag gestellt: „1. die bereits vom letzten Landtag empfehlend überwiesene Petition des vereinigten Komitees für das Albtalprojekt der Großh. Regierung wiederum empfehlend zu überweisen; 2. die Großh. Regierung zu eruchen, die bereits beschlossene Ausarbeitung eingehender Entwürfe für eine Bahnlinie Titisee—St. Blasien und deren Variante auch auf die Fortsetzung ins Rheintal nach Waldshut oder Albruck auszu dehnen und erforderlichenfalls zu diesem Zwecke weitere Mittel anzufordern; 3. über die Petition für die Murgtal- und Schlichtalprojekte zur Tagesordnung überzugehen.“ Das waren die Beschlüsse, die damals in der Eisenbahnkommission gefaßt worden sind, und welchen das Hohe Haus beigetreten ist.

Die Großh. Regierung hat nun bei Beginn des jetzigen Landtags demselben die Nachweisungen über die Erledigung der dem Großh. Staatsministerium während des vorigen Landtags von der Zweiten Kammer überwiesenen Petitionen zugehen lassen. Sämtliche Drucksachen, von denen ich hier spreche, befinden sich in den Händen der Herren Abgeordneten, wie ich beifügen will, Sie können sich also daraus orientieren. In diesen Nachweisungen erklärt die Großh. Regierung, die Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen habe Auftrag erhalten, anlässlich der Ausarbeitung eingehender Entwürfe für eine Bahnlinie Titisee—St. Blasien auch die Fortsetzung ins Rheintal nach den dafür hauptsächlich in Betracht kommenden Gesichtspunkten zu untersuchen. Am 15. März d. J. hat die Großh. Regierung zu diesen Nachweisungen einen Nachtrag an das Hohe Haus gelangen lassen, die in einem Schreiben vom 11. März d. J. Nr. B. 978 niedergelegt ist. Sie finden daselbe in dem Bericht des Herrn Abg. Schmidt-Karlsruhe, der bis jetzt noch nicht verhandelt, aber der Budgetkommission zur Behandlung überwiesen worden ist, und es wird sich empfehlen, gleichzeitig die Erledigung dieses Nachtrags der Nachweisungen vorzunehmen. Die Großh. Regierung weist zunächst in ihren Darlegungen darauf hin, daß sie nunmehr den Kammerbeschlüssen entsprechend die Bahnlinie Titisee—St. Blasien über Seeburg und ihre Variante über Mengerschwand samt etwaigen Stichbahnanschlüssen sowie eine Fortsetzung der Bahn von St. Blasien durch das Albtal zum Rheintal, letztere soweit es innerhalb der verfügbaren Zeit geschehen konnte, unter Vorname der erforderlichen Bodenschürfungen näher bearbeitet habe. Sie führt weiter an: Die erstgenannte Linie Titisee—Seeburg—St. Blasien habe eine Gesamtlänge von rund 29,4 Kilometer erhalten, und es seien Zwischenstationen vorgeesehen für Wöhrental, Altglashütten, Aha, Schluchsee, Seeburg und Häufers; alle diese Stationen sollten für Personen- und Güterverkehr eingerichtet werden. „Es wird durch diese Linienführung gegenüber dem früheren Entwurfe erreicht, daß der Bahnhof St. Blasien nicht nordwestlich d. i. oberhalb, sondern, wie von St. Blasien dringend gewünscht worden, südöstlich d. i. unterhalb vom Kurorte an den sog. Hüttlebud auf dem Gange links der Alb, etwa 1 Kilometer vom Ort entfernt und ungefähr 30 Meter über der Talsohle, zu liegen kommt, womit den Kurinteressen St. Blasiens in weitgehendem Maße Rechnung getragen ist. Die in dem Entwurf vorgezeichnete und im Kostenanschlag aufgenommene Zufahrtsstraße mit 2,5 Proz. Steigung von der Albtalstraße her schafft zudem eine Reihe von Bauplätzen mit schöner, nicht verbaubarer Aussicht.“ Die Großh.

Regierung weist dann weiter darauf hin, daß die gewählte Bahnhofslage es ermögliche, für den Fall einer etwaigen Fortsetzung der Bahn nach dem Rhein zwischen Unterfuteran und Schlageten sowie bei Zimmeneich Stationen in Höhe der Albtalstraße einzurichten. „Das Festhalten an der Absicht, den Bahnhof St. Blasien in die Talsohle selbst, etwa an den sog. Füllensplatz auf dem rechten Abufer, ebenfalls südöstlich vom Kurort zu legen, würde entweder eine Linienführung mit Tunnelmündung beim Bezirkshospital und einen Mehraufwand von nahezu 400 000 Mark bedingen oder, falls die Nachteile einer solchen Lösung für den Ort vermieden werden sollen, die Anlage eines Schraubentunnels und einen Mehraufwand von rund 1 100 000 M. erfordern. Für den Kurort Höchenschwand wird sowohl der Bahnhof St. Blasien als auch die noch günstiger gelegene Station Häufers unsicher zugänglich sein, da, soweit notwendig, Straßenanschlüsse hergestellt werden können. Die letztere Station kommt in ihrer Höhenlage den Wünschen der Forstverwaltung möglichst entgegen. Bei der Wahl der Lage der Stationen Schluchsee und Seeburg wurde berücksichtigt, daß nach einer Mitteilung der Großh. Wasser- und Straßenbauverwaltung unter Umständen für die Aufbarmachung der Wasserkräfte im Feldberggebiet die Erhöhung des Schluchsees um etwa 20 Meter in Betracht kommt.“ Die Baukosten für die beschriebene Bahn Titisee—Seeburg—St. Blasien werden nunmehr berechnet auf 8 360 000 M. und die Geländeerwerbskosten sind angenommen zu 370 000 M., das ist zu rund 12 600 M. für einen Kilometer.

Was die Vergleichslinie Titisee—Mengerschwand—St. Blasien anlangt, so würde dieselbe 29,2 Kilometer lang. Zwischenstationen sind vorgeesehen für Wöhrental, Altglashütten, Aha, Meule, Mengerschwand, und Bernau; mit Ausnahme der Station Meule, welche bloß als Haltepunkt für Personenverkehr gedacht ist, werden alle Stationen sowie der Endbahnhof St. Blasien für Personen- und Güterverkehr eingerichtet. „Die bei dieser Linienführung gegenüber dem früheren Entwurfe mit der Bahnhofsanlage St. Blasiens für den Ort und für eine Fortsetzung der Bahn erreichten Vorteile sind annähernd die gleichen wie bei der Linie Titisee—Seeburg—St. Blasien. Mit dem mittleren der drei erwähnten Tunnel wird der Kurort St. Blasien behufs tunlichster Schonung seiner Kurinteressen umfahren. Die von der Tunnelmündung beim Bezirkshospital bis zum Anfang des Bahnhofs offen am Gang sich hinziehende Bahnstrecke, welche in der Linie Titisee—Seeburg—St. Blasien nicht vorkommt, würde allerdings, insbesondere so lange der Dampftrieb noch nicht durch den elektrischen Betrieb ersetzt ist, wohl als mißlich empfunden werden. Diese Strecke aber ebenfalls unterirdisch auszubauen, würde einen über 1 Million betragenden Mehraufwand erfordern.“ Die Baukosten für diese Linie sind veranschlagt auf 9 440 000 M., die Grunderwerbungs-kosten würden sich belaufen auf 370 000 M., das ist auf rund 12 500 M. für einen Kilometer.

Die Großh. Regierung macht in den Nachweisungen einen Vergleich zwischen beiden Linien, wovon ich folgendes hervorheben möchte: „Die beiden Linien sind annähernd gleich lang und sehen ihre Endstation St. Blasien an gleicher Stelle südöstlich des Ortes vor; beide schaffen daher für eine etwaige künftige Fortsetzung in der Richtung nach dem Rhein die gleichen Verhältnisse, wobei jedoch bei der Linienführung über Seeburg der Ort St. Blasien von der Bahn nicht umfahren wird, was

für dessen Kurinteressen von Vorteil ist. Einen wesentlichen Unterschied bilden aber die Kosten; die Linie über Menzenschwand erfordert einen um 1 080 000 M. höheren Bauaufwand als jene über Seebrugg. Dazu kommt der wesentliche Umstand, daß die letztere Linie eine verkehrsreichere Gegend mit bedeutenderem Hinterland (Mothaus mit den umliegenden Waldungen und die Orte des oberen Schlichttals) erschließt und dem Kurort Höchenschwand eine verhältnismäßig günstig gelegene Station durch den Bahnhof Säusern bietet. An eine Verzinsung des Anlagekapitals durch die Einnahmen der Bahn ist für absehbare Zeit wohl bei keiner der beiden Linien zu denken; nur der auch der Allgemeinheit zugutkommende wirtschaftliche Nutzen könnte die Erbauung einer Bahn von Titisee nach St. Blasien rechtfertigen. Die Führung über Seebrugg verdient vor einer solchen über Menzenschwand aus den vorstehend dargelegten Erwägungen den Vorzug." Soweit die Erklärung der Grob. Regierung zu diesen beiden Linien.

Ich werde vielleicht am besten, wie es auch in der Nachweisung geschehen ist, die Fortsetzung der Bahn im Zusammenhang gleich erledigen. Was die Fortsetzung der Bahn von Titisee nach St. Blasien südwärts, und zwar von St. Blasien durch das Albtal nach dem Rhein betrifft, so wurde ebenfalls eine generelle Neubearbeitung des Projektes vorgenommen; „Von Bahnhof St. Blasien, die er bei der nördlichen Bahnverbindung angenommen ist, nämlich auf der östlichen d. i. linken Seite des Albtals, würde die südliche Fortsetzung zweckmäßiger Weise zunächst in die Talsohle herabgeführt, damit auch die auf der Höhe (dem sogen. Dachsbarg) westlich der Alb gelegenen Ortschaften, soweit möglich, der Vorteile einer Eisenbahn teilhaftig würden. Durch Anwendung eines Gefälles von 1:45 erreicht die Bahn unterhalb Unterkutterau nahezu die Höhe der tiefliegenden Albtalstraße, neben der eine Station für Unterkutterau, Schlageten und Umgebung vorzusehen wäre; unweit davon führt dann eine Wegbrücke über die Alb. Die Bahn bleibt dann, dem mäßigen Gefälle der Albtalstraße sich anpassend, auf der Talsohle bis Immeneich, wo sich gleichfalls eine Wegbrücke über die Alb befindet, und wo in günstiger Lage ein Bahnhof angeordnet werden kann, der 136 Meter tiefer liegt als der Bahnhof St. Blasien. Von Immeneich aus muß sich die Bahn auf dem linksseitigen Talhange allmählich in die Höhe ziehen; um dem unteren vielgewundenen, schluchtartigen und deshalb sehr schwierig zu durchfahrenden Teile des Albtales auszuweichen und das Gebiet der auf der Höhe gelegenen Ortschaften zu erschließen.“ Trozdem der Entwurf auf eine tunlichst sparsame Lösung, mit Einschränkung der Zahl der Stationen, soweit irgend möglich, Bedacht nimmt und gegenüber der früher untersuchten 38,7 Kilometer langen Linie eine Verminderung der Bahnlänge um 6,2 Kilometer erzielt, sind die Baukosten für die über Immeneich geführte Bahn St. Blasien-Albbruck, unter Berücksichtigung des 500 Meter langen Tunnels, einschließlich 9 Prozent Verwaltungsaufwand, jedoch ausschließlich der Kosten des Grunderwerbs auf rund 8 900 000 M. berechnet. Die Grunderwerbskosten sind auf rund 600 000 M. veranschlagt. Die Grob. Regierung bringt dann noch eine Berechnung der Betriebskosten, die ebenfalls nicht günstig zu nennen ist, der jährliche Betriebsausfall wird auf 20 000 M. berechnet. Dieser jährliche Betriebsausfall ist zwar um 5000 M. kleiner als bei der Bahnverbindung Titisee—Seebrugg—St. Blasien berechnet; dafür würde aber der um mehr als 500 000 M. höhere Baukostenaufwand der Linie St.

Blasien—Albbruck einen um über 20 000 M. größeren jährlichen Zinsverlust gegenüber der nördlichen Linie bedingen.

Deshalb glaubt die Grob. Regierung, daß zunächst einmal der Anschluß in Titisee vorgezogen werden soll. „Hauptsächlich fällt jedoch für die Bevorzugung des nördlichen Anschlusses, wie auch schon früher betont wurde, der Umstand ins Gewicht, daß das Gebiet von Seebrugg und Umgebung wichtiger und entwicklungsfähiger ist und rascher eine Steigerung der Verkehrseinnahmen erhoffen läßt als die Gegend, welche von der südlichen Bahnverbindung durchzogen werden würde. Es erscheint im gegenwärtigen Zeitpunkt zwecklos, die generellen Untersuchungen für die Linie von St. Blasien nach dem Rhein durch teure eingehendere Bearbeitungen zu erweitern.“

Der Schlußsatz lautet: „So gerne die Grob. Regierung den Wünschen eines Teiles der in Betracht kommenden Bevölkerung, vorläufig etwa durch Erbauung der nördlichsten Strecke Titisee—Seebrugg, an welche sich dann die Herstellung der weiteren Strecke Seebrugg—St. Blasien anzuschließen hätte, entsprechen würde, muß doch angefaßt der dermaligen ungünstigen Finanzlage von allen irgend veranschlagten Bauausführungen abgesehen, also auch diejenige der eben genannten Bahnstrecke Titisee—Seebrugg zurückgestellt werden.“

Soweit diese Nachweisung der Grob. Regierung. In dieser Angelegenheit sind dann eine Reihe von Petitionen eingelaufen, vor allem aber auch der Antrag Duffner und Genossen, welcher lautet: „Die Grob. Regierung wird ersucht, alsbald einen Gesetzentwurf über den Bau einer Eisenbahn von Titisee nach St. Blasien vorzulegen und eine erste Rate in einer Nachtragsforderung in den Staatsvoranschlag einzustellen, wenn nötig unter Herabminderung der für die großen Bahnhöfe vorgesehenen Mittel.“ Der erste Teil dieses Antrags deckt sich durchaus mit der Ansicht der Gesamtheit der Kommission, das will ich vorausschicken.

Es ist dann auch eine Reihe von Petitionen eingelaufen, die sich alle gedruckt in Ihren Händen befinden. Ich will daher nur ganz kurz darauf eingehen.

Die eine ist die Petition der Vereinigten Eisenbahnkomitees in den Bezirken St. Blasien und Waldshut. Die Petition hat zwei Teile. Es käme hier zunächst der erste Teil in Betracht, der sich darauf bezieht, daß die Bahn von Titisee nach St. Blasien durchgeführt werden soll. Die Petenten kommen auf die Ausführungen im letzten Landtage zurück und stellen schließlich den Antrag: „Unsere Wünsche gehen also zusammengefaßt dahin: 1. Es möchte noch diesem Landtage ein Gesetzentwurf, die Erbauung einer Bahn Titisee—St. Blasien betr., vorgelegt werden. 2. Es möchte die Ausführung der Linie von Alb aus in der Weise vorgezogen werden, daß sowohl die Interessen von Seebrugg—Säusern wie auch diejenigen von Bernau und Menzenschwand gewahrt werden.“

Die zweite Petition, die uns zuzuging, ist vom Eisenbahnkomitee Schluchsee. Dasselbe kommt auch wieder auf seine Wünsche vom letzten Landtage zurück und gelangt schließlich zu dem Antrag: „Wir richten daher an die Grob. Regierung und die Hohen Kammern die ebenso herzliche wie dringende Bitte, sich unter hochgeneigter Prüfung und Würdigung unserer heutigen und in den beiden früheren Petitionen gemachten Ausführungen für die Führung der Linie I Titisee—

Alha—Schluchsee—Seebrugg—Häufers—St. Blasien auszusprechen und, für den Fall im Hinblick auf die ungünstige Finanzlage nicht die ganze Strecke Titisee—St. Blasien auf einmal zum Bau bewilligt werden kann, wenigstens die Erststrecke von Titisee bis Seebrugg zu genehmigen.“

Die dritte Petition, die uns für die Teilstrecke bis St. Blasien zugekommen ist, ist die des Gemeinderats Bernau, die Bezug nimmt auf die Nachweisungen der Gr. Regierung, die ja die Linie I bevorzugen will. Hierauf Bezug nehmend weisen die Petenten auf die Vorteile der Linie II über Menzenschwand hin. Sie bringen alle die verschiedenen Gründe zur Geltung, die sie schon früher angeführt haben, und ich kann mich auch darin auf den gedruckten Bericht beziehen. Die Petenten kommen schließlich zu dem Wunsche: „Wir setzen das Vertrauen in unsere Volksvertreter einer hohen Zweiten Kammer, daß sie bei der wichtigen Entscheidung über die Linienführung von Titisee nach St. Blasien der Linie II den Vorzug geben. Wir vertrauen ebenso zur Gr. Regierung, die schon im letzten Landtage eine Berücksichtigung zugesagt hat, daß sie auch beim Entscheid ihr Wohlwollen und ihre Gunst der Gemeinde nicht versagt.“ Die Petenten wünschen also, daß die Linie über Menzenschwand geht.

Soweit die Petitionen, die sich auf den ersten Teil der Bahnstrecke Titisee—Rheintal, bis St. Blasien beziehen; ich will auf die andere Petitionen nachher zurückkommen.

Die Budgetkommission hat alle diese Angelegenheiten einer eingehenden Erörterung unterzogen und kam zu der Meinung, daß, nachdem auf verschiedenen vorhergehenden Landtagen immer wieder eine empfehlende Überweisung dieser Wünsche an die Gr. Regierung ergangen ist und die Gr. Regierung im letzten Landtage selbst die Hand dazu geboten hat, hier endlich einen Schritt vorwärts zu tun, indem sie einen Betrag für die Aufstellung des Projektes eingestellt hat, und nachdem nun dieses Projekt vorliegt, jetzt unbedingt ein Schritt weiter getan werden müsse. Die Gr. Regierung hat allerdings in der Kommission wiederum und zwar mündlich und schriftlich ihre ablehnende Erklärung abgegeben, die Sie ja alle kennen, die wir leider zur Genüge kennen lernen mußten; sie ist auch gedruckt in meinem Beiberichte zu finden. Die Regierung hat es abgelehnt, auf dem jetzigen Landtage noch etwas in der Sache zu tun. Die Kommission ist aber trotzdem der Meinung gewesen, daß eine entschiedene Stellung eingenommen werden müsse, um jenem Landesteil zu zeigen, daß es uns, dem Landtage, mit der Erstellung dieser Bahnlinie ernst ist. Trotz der Erklärung der Gr. Regierung ist die Budgetkommission in ernster Prüfung der gebotenen Sachlage zu der Ansicht gekommen, daß sie ihrerseits auf dem Beschlusse bestehen soll, den ich nachher verlesen werde und worin die Regierung ersucht wird, noch auf diesem Landtage eine Position für Titisee—St. Blasien einzustellen.

Bei diesen Erörterungen haben wir auch noch verschiedene Gesichtspunkte ebenfalls in Erwägung gezogen, die für diese Bahnbaufrage von Bedeutung sind. Einmal haben wir geglaubt, die Linienführung für die ganze Strecke bis St. Blasien in diesem Landtage nicht entscheiden zu sollen. Wir sind der Meinung, daß vorläufig nur ein Posten eingestellt werden solle für eine Linienführung bis gegen Alha. Wenn wir sagen „gegen Alha“, so geschieht das deshalb, weil anzunehmen ist, daß

nicht in Alha selbst, sondern schon etwas höher als Alha die beiden Linienführungen auseinandergehen werden, entweder über Menzenschwand oder über Seebrugg. Eine derartige erste Teilstrecke läßt sich ganz gut ausführen, wenn die Bahnlinie bis gegen Alha erstellt und daselbst ein Notbahnhof errichtet wird. Wir sind der Meinung, daß es dem nächsten Landtage vorbehalten bleiben soll, die endgültige Linienführung festzusetzen.

Was dann die Frage wegen der Höhe der I. Teilforderung anbelangt, so haben wir geglaubt, den Antrag stellen zu sollen, es solle eine Million eingestellt werden. Wir wissen ja wohl, daß die Eisenbahnverwaltung mit Bauausführungen sehr beschäftigt ist. Aber wir haben geglaubt, daß es möglich wäre, zunächst alle nötigen Vorarbeiten in dieser Budgetperiode durchzuführen und dann mit dem Bau zu beginnen, und daß es dazu genügen wird, wenn vor der Hand einmal eine Million eingestellt wird.

Auch die etatrechtliche Frage haben wir einer Erörterung unterzogen. Nachdem nun ein ausgearbeitetes Projekt vorliegt, können wir uns ganz gut darauf beziehen. Es scheint durchaus zulässig, eine derartige Forderung in das Budget einzustellen, da die erste Bedingung, daß vor der Genehmigung einer Position ein Kostenanschlag vorhanden sein soll, erfüllt ist. Dieser Kostenanschlag ist aber vorhanden, und es bestehen schon deshalb etatrechtlich keine Bedenken dagegen, wenn die Gr. Regierung sich entschließen würde, auf dem jetzigen Landtag noch eine Anforderung in das Budget einzustellen. Wenn auch kein besonderer Gesetzesentwurf vorgelegt ist, so haben wir geglaubt, daß auch durch Einstellung eines Betrages von einer Million Mark für diese Bahnlinie bis St. Blasien die landständische Genehmigung erteilt werden könne. Wir sind der Ansicht, daß das geschehen kann, wie das im derzeitigen Budget ja auch für die Bahnstrecke Brühl—Ketsch geschehen ist. Ich habe auch in meinem gedruckten Kommissionsbericht darauf abgehoben, daß auch die erste Teilstrecke der Bodenseebahn von Stahringen bis Überlingen ohne besonderes Gesetz, einfach durch Einstellung einer Summe, 1. Bt. genehmigt worden ist.

Was nun die Frage des Geländeerwerbs anbelangt, so haben wir geglaubt, in unserem Antrage zum Ausdruck bringen zu sollen, daß, weil eben kein Gesetzesentwurf vorliegt, das Gelände selbstverständlich wie überall von den Interessenten gestellt werden soll. Wir haben aber geglaubt, daß es billig erscheint, daß die Bestimmungen, wie sie in dem Gesetze vom 2. September 1908, die Ergänzung des Staatsbahngesetzes betr., für den Geländeerwerb vorgeesehen sind, auch auf die Gemeinden hier in gleicher Weise angewendet werden sollten. Deshalb haben wir auch dieser Angelegenheit in unserem Antrag Rechnung getragen.

Der Antrag der Budgetkommission lautet:
„Die Budgetkommission stellt an das Hohe Haus den Antrag, daselbst wolle

1. der Gr. Regierung den Wunsch aussprechen, noch in den derzeit zur Beratung stehenden Staatsvoranschlag durch eine Nachtragsforderung von 1 000 000 Mark als erste Rate zur Erstellung einer normalspurigen Staatsbahn Titisee—St. Blasien, und zwar vorerst für die erste Teilstrecke dieser Linie von Titisee bis gegen Alha, einzustellen,

2. dazu die Voraussetzung aussprechen, daß für diesen Bahnbau bezüglich der Geländestellung die gleichen

Grundsätze in Geltung treten, wie solche im Gesetz vom 2. September 1908, die Ergänzung des Staatsbahnnetzes betreffend, als maßgebend festgesetzt sind,

3. damit den Antrag der Abgg. Duffner und Genossen für erledigt erklären.

Was dann die weitere Angelegenheit wegen Fortsetzung der Bahn von St. Blasien ins Rheintal betrifft, so habe ich Ihnen bereits das nötige aus den Nachweisungen der Großh. Regierung mitgeteilt. Es sind uns dazu nun ebenfalls wieder Petitionen zugegangen, und zwar kommt zunächst der zweite Teil der Petition des vereinigten Eisenbahnkomitees für die Bezirke St. Blasien und Waldshut in Betracht. Die Petenten weisen auch hier wieder auf die Verhandlungen des letzten Landtages hin und sie wiederholen auch hier ihre früher vorgetragenen Wünsche: „Wir wiederholen nunmehr unsere schon so oft vorgetragene und schon viel erörterte Bitte, die dahin geht, es wollen 1. die Großh. Regierung und die Hohen Landstände in ihrer Stellungnahme, die sie zugunsten des Abtalprojektes bisher einnahmen, gütigst verharren und 2. diejenigen Maßnahmen treffen, die nötig sind, um sofort nach der Erstellung der Bahn Titisee—St. Blasien auch die Weiterführung von St. Blasien nach dem Rheintal in Angriff zu nehmen.“ Das ist also der Wunsch, der im zweiten Teile ihrer Petition vorgebracht wird. Auf dem letzten Landtag ist dieser Wunsch auf Vorschlag der Eisenbahnkommission empfehlend überwiesen worden, und wir sind der Meinung, daß wir ihm auch diesmal die gleiche Erledigung zuteil werden lassen sollten.

Außer der eben besprochenen Petition sind nun noch zwei weitere eingelaufen. Die eine derselben geht aus von den Gemeinden des Schlüchtals sowie der Gemeinde Tiengen und erstrebt eine Fortsetzung der Bahn von St. Blasien nach Tiengen. Die Petenten bringen auch hier die Gründe, die sie bereits dem letzten Landtag dargelegt haben und die damals im Bericht des Herrn Abg. Wittum sehr eingehend behandelt worden sind, wiederum zur Geltung und stellen den Antrag: „1. Es wolle eine normalspurige Staatsbahn mit Vollbetrieb genehmigt werden, mit Anschluß an die Höllentalbahn in Titisee, führend über Seebrugg durch das Schlüchtal nach Tiengen; 2. es wollen die Baukosten auf die Staatskasse übernommen werden.“ Diese Petition wurde auf dem letzten Landtag durch Übergang zur Tagesordnung erledigt, weil, nachdem man sich dahin schlüssig gemacht hatte, das sogenannte Abtalprojekt empfehlend zu überweisen, natürlich diese Linienführung damit ausgeschlossen gewesen ist.

Die letzte der Petitionen, die uns zu dieser Bahnangelegenheit wiederum zukaft, ist die des Stammkomitees für die Vorarbeiten eines Bahnbaues St. Blasien—Rheintal; es handelt sich hier um das sogenannte Hohenwaldprojekt, welches eine Linienführung über den Hohenwald nach dem Rheintal gegen Säckingen vorsieht. Wir haben damit ein Bahnprojekt vor uns, dessen Durchführung außerordentlich umfangreich werden würde; auf dem letzten Landtag hat die Eisenbahnkommission den Antrag gestellt, auch über den Wunsch nach dieser Linienführung zur Tagesordnung überzugehen, und das Hohe Haus hat damals diesem Antrag entsprochen. Die Budgetkommission hat nach eingehenden Erwägungen geglaubt, auch diesmal dem Hause vorschlagen zu sollen, diese wiederholte Petition in gleichem

Sinn wie auf dem letzten Landtag, also durch Übergang zur Tagesordnung, zu erledigen.

Der zweite Teil unseres Antrages lautet daher: „Die Budgetkommission stellt an das Hohe Haus den Antrag: 4. Dasselbe wolle die eingelaufene Petition des vereinigten Eisenbahnkomitees der Bezirke St. Blasien u. Waldshut, I. Teil, des Eisenbahnkomitees Schlüchsee des Gemeinderats Bernau der Großh. Regierung als geeignetes Material zur Kenntnisnahme überweisen; 5. die eingelaufene Petition der vereinigten Eisenbahnkomitees der Bezirke St. Blasien und Waldshut, II. Teil, ferner jene der Gemeinden des Schlüchtals und der Gemeinde Tiengen, sowie diejenige des Stammkomitees für die Vorbereitung eines Bahnbaues St. Blasien—Rheintal, deren Eisenbahnwünsche schon dem letzten Landtag vorgelegen haben, im Sinne der damaligen Beschlüsse des Hohen Hauses zu diesen Bahnprojekten für erledigt erklären.“

Als Ziffer 6 beantragt die Kommission, den Nachtrag zu den Nachweisungen über die Erledigung der dem Großh. Staatsministerium während des Landtags 1907 bis 1908 von der Zweiten Kammer der Landstände überwiesenen Petitionen ebenfalls für erledigt erklären.

Gleichzeitig wäre dann auch noch eine Erklärung zu dem Antrag Kopf, der ja auch zur Beratung steht, abzugeben. Die Budgetkommission ist der Meinung, daß im Hinblick auf unsere Anträge bezüglich des Bahnbaues Titisee—St. Blasien und bezüglich der noch zu behandelnden Angelegenheit der Mendtalbahnfortsetzung der Antrag Kopf, zweiter Teil, als erledigt betrachtet werden könnte, da unser Antrag gerade dem Sinne entspreche, den der Herr Antragsteller und seine Mitunterzeichner mit ihrem Antrag im Auge haben, daß nämlich möglichst bald jene neuen Bahnen erstellt werden möchten, die von der Zweiten Kammer bereits als bauwürdig und dringlich anerkannt sind.

Ich bitte Sie, den Anträgen der Kommission zuzustimmen.

Zur Begründung der Anträge erhalten das Wort

Abg. Duffner (Zentr.): Ich hatte die Erwartung, meine Rede zur Begründung meines Antrages nicht halten zu müssen, denn ich hoffte, daß noch in letzter Stunde die Großh. Regierung dem Beschlusse beitreten werde, den die Budgetkommission zu meinem Antrag gefaßt hat (Sehr richtig!). Ich hatte mich gestern, als sich der Herr Minister erhob, um seine Erklärung hinsichtlich der Vorlage über die Ausnutzung der Murgwasserkräfte abzugeben, mit der freudigen Hoffnung getragen, daß er nun am Schlusse seiner Erklärung hinzufügen werde, die Großh. Regierung werde die frei werdenden 500 000 M. für das Bahnprojekt Titisee—St. Blasien verwenden. Meine Hoffnung hat sich leider nicht erfüllt. Ich muß schon sagen: Die Haltung der Großh. Regierung in der Frage des Bahnbaues Titisee—St. Blasien ist mir durchaus unverständlich und umso unverständlicher, je mehr die Großh. Regierung immer noch an der alten Motivierung mit der Ungunst der Finanzlage festhält. Ich erinnere daran, wie uns die Großh. Regierung vor wenigen Tagen erst ein 27-Millionenprojekt über die Ausnutzung der Murgwasserkräfte vorgelegt hat, das ja nun gestern von Seiten des Herrn Ministers zurückgezogen worden ist. Also schon damals, als die Großh. Regierung gegenüber dem Bahnbau

Litisee—St. Blasien ihr „Unmöglich“ ausgesprochen sind tatsächlich noch Mittel für andere Zwecke zur Verfügung gewesen. Ich will jetzt, nachdem das Projekt zurückgezogen worden ist, nicht mehr auf die Vorlage der Murgwasserkräfte eingehen, ich will mich mit dieser Feststellung begnügen, glaube auch, daß ich, namentlich nach den außerordentlich gründlichen Mitteilungen des Herrn Berichterstatters, darauf verzichten kann, auf die Geschichte des Bahnbaues Litisee—St. Blasien noch einmal näher einzugehen. Sie ist Ihnen ja aus einer ganzen Reihe von früheren Verhandlungen her bekannt und zudem liegen eine ganze Anzahl von Berichten im Druck über dieses Bahnprojekt dem Hohen Hause vor. Ich glaube mir ein Verdienst zu erwerben, wenn ich angesichts der vorgeschrittenen Zeit lediglich auf diese und ferner auf die Drucksache Nr. 47 II verweise, worin die Grohh. Regierung eine genaue Darstellung ihrer Stellungnahme diesem Projekt gegenüber niedergelegt hat. Aus dieser Erklärung geht hervor, daß sie selbst das Projekt Litisee—St. Blasien für durchaus bauwürdig hält und daß sie es für eine Notwendigkeit anfieht, daß jene Gegend durch eine Bahn erschlossen wird. Umso befremdlicher ist es schließlich, den allgemeinen Bescheid zu lesen, zu dem die Grohh. Regierung am Schlusse ihrer Erklärung kommt, ein Bescheid, den wir leider wiederholt aus dem Munde des Herrn Ministers gehört haben und der sich auch in der Drucksache Nr. 42 c wiederholt. Die Motivierung ist immer dieselbe: „Die Ungunst der Finanzlage!“.

Die Ablehnung dieser nach meiner Ansicht durchaus begründeten Forderung, die im Prinzip auch von der Regierung als berechtigt anerkannt ist, hat natürlich in den beteiligten Kreisen eine große Enttäuschung und eine ebenso große Enttäuschung hervorgerufen (Sehr richtig!). Die Presse der verschiedenen politischen Parteien hat sich der Sache angenommen, und wenn dabei recht harte Worte gefallen sind, so ist das wahrhaftig gar nicht zu verwundern. Man hat im Lande draußen den Eindruck, daß es der Grohh. Regierung am guten Willen zur Ausgestaltung des ländlichen Verkehrsnetzes fehle, währenddem sie alles für die großen Hauptstrecken und die großen Bahnhöfe übrig habe. Ich persönlich mache mir diese Anschauung, als ob es der Grohh. Regierung an gutem Willen fehle, nicht zu eigen; aber ich halte es für meine Pflicht, wiederzugeben, wie man im Lande draußen die Stellung der Grohh. Regierung derartigen Projekten gegenüber auffaßt, und ich muß sagen, die Stimmung draußen und gerade im Schwarzwald ist eine überaus bittere (Sehr richtig!). Ich habe für die Mißstimmung, wie sie in der Presse zum Ausdruck gekommen ist, nach jeder Richtung volles Verständnis, auch das Volk versteht die Haltung der Grohh. Regierung diesen Bahnwünschen gegenüber nicht. Wenn die Grohh. Regierung nur wenigstens eine angemessene Summe für Geländeankauf und für eine erste Teilstrecke oder wenigstens nur für die Geländeankäufe allein eine kleine Summe in das Budget eingestellt hätte, dann hätte es die Grohh. Regierung so leicht gehabt, all dieser Mißstimmung zu begegnen. Sie hat es nicht getan! Ich bedauere das außerordentlich, denn es hätte sich eine Summe von Klagen, eine Summe von Ärger, von Enttäuschung und von Bitterkeit ersparen lassen, wenn sie diesen Wünschen nur einigermaßen entgegengekommen wäre; und auch die Verhandlungen in diesem Hohen Hause hätten nicht diesen Umfang und nicht diese Schärfe angenommen, wenn die Grohh. Regierung dem ein-

mütigen Wunsche des Hohen Hauses nur in etwas nachgekommen wäre. Man mag über Fretäußerungen denken, wie man will, man mag sie tragisch nehmen oder nicht — die Grohh. Regierung scheint sie freilich nicht tragisch zu nehmen —, aber sie müssen beachtet werden, denn sie spiegeln die Verhältnisse wieder, unter denen die betreffenden Landesteile arbeiten und leben.

Daß unter den vielen anderen hierher gehörigen, speziell im Schwarzwald gelegenen Landesteilen gerade der gegenwärtig in Rede stehende Landesteil unter sehr verbesserungsbedürftigen Verkehrsverhältnissen leidet, darüber sind wir einig; wir können uns die weitere Erörterung darüber sparen. Nach den Ausführungen des Herrn Berichterstatters steht ja auch die Budgetkommission einmütig auf diesem Standpunkt; der Beweis dafür ist ihr einstimmig gefaßter Beschluß, die Zweite Kammer möge die Grohh. Regierung ersuchen, noch nachträglich in das Budget eine Million für den Bau der Bahn Litisee—St. Blasien aufzunehmen. Die Budgetkommission hat für die Haltung der Grohh. Regierung auch keine besondere Anerkennung gehabt, denn auf Seite 4 und 5 des Berichts sagt der Herr Berichterstatter, daß ein Hinanschieben der von den betreffenden Landesteilen und Gemeinden längst erhofften Verkehrsverbesserungen in den beteiligten Kreisen wie bei der Volksvertretung eine unliebbare Überraschung hervorgerufen habe, die umso schmerzlicher empfunden würde, als die Verhandlungen des letzten Landtags zu der zuversichtlichen Erwartung berechtigten, daß der kommende Landtag (also der dermalige) auch dem südlichen Schwarzwald die langersehnte Verkehrsverbesserung bringen werde, jenem Landesteil, für welchen die Erstellung einer Eisenbahnverbindung eine Lebensfrage ist, zu deren Lösung bereits im Baubudget für 1908/09 die Mittel zu den nötigen Vorarbeiten eingestellt waren. Das ist nur eine Bestätigung dessen, was ich schon früher ausgeführt habe, daß sich diese unliebbaren Überraschungen namentlich im Interessentenkreise Litisee—St. Blasien geltend gemacht haben, und zwar mit vollem Recht. Die Bevölkerung des Bezirks Litisee—St. Blasien sieht eben ein Glück ihren Händen entwinden, das sie bereits in ihren Händen festzuhalten glaubte, und zwar nicht auf zwei Jahre, wie gestern zum erstenmal der Herr Minister nur ganz leise anzudeuten gerührt hat, sondern auf eine lange Reihe von Jahren, wenn die Regierung im Laufe der Zeit kein Einsehen hat. Ich erinnere daran, daß uns vom Ministertisch aus eine Erklärung zugekommen ist, die auch die ganze Haltung der Grohh. Regierung in diesen Bahnbaufragen beeinflusst hat, daß vor 6 bis 8 Jahren nicht an den Bau von neuen Bahnen zu denken sei, und wahrscheinlich hat auch aus diesem Grunde die Grohh. Regierung es vermieden, auch nur eine verschwindend kleine Summe etwa für Geländeankäufe in das Budget einzustellen. Sollen aber 6 bis 8 Jahre vergehen — ich erinnere daran, daß ja schon durch die Verhandlungen über Geländeankäufe in der Regel ein paar Jahre ins Land gehen —, bis vielleicht der erste Spatenstich für eine Bahn getan wird, dann gehen die doppelte Zahl von Jahren, mindestens 12 bis 16 Jahre dahin, bis der betreffende Bezirk seine neue Bahn in Betrieb sieht. Das fürchtet man im Bezirk Litisee—St. Blasien, das fürchtet auch wir, und deshalb haben wir unsern Antrag eingebracht. Die Grohh. Regierung läßt auch nicht der leisesten Hoffnung Raum, daß etwa in absehbarer Zeit eine Bewilligung für Litisee—St. Blasien eintreten wird. Sie sagt nach dem Bericht lediglich, daß sie glaubt,

erklären zu können, daß unter den vielen Petitionen wegen Erstellung von Eisenbahnen, mit denen der gegenwärtigen Landtag befaßt ist, das genannte Eisenbahnprojekt, sobald die Finanzlage sich gebessert hat und das Eisenbahnbaubudget wieder erheblich entlastet ist, in erster Reihe in Angriff genommen werden sollte. Wann aber dieser Zeitpunkt eintritt, davon haben wir nichts gehört. Trotz der wiederholten Anfragen ist uns bis jetzt von seiten der Großen Regierung auch nicht die mindeste Erklärung in der Richtung zugekommen. Ein Sinausschieben eines derartigen Projektes ist an sich hart, es ist aber doppelt hart, wenn man sieht, wie die Millionen im Lande auf einzelne wenige Strecken und Stationen zusammenfließen und wie die großen Bahnhöfe die besten Kräfte des Landes verzehren. Man muß dieses Wort immer und immer wieder sagen, so wenig es einem auch sympathisch ist. Wir kommen nicht darum herum, wir müssen das Kind beim rechten Namen nennen. Ich will aber auf die verfehlte Eisenbahnpolitik der vergangenen Jahre, an der der Landtag durch seine Bewilligungen mehr oder weniger auch mit schuld ist, nicht mehr eingehen, denn das ist bei der Generaldebatte gründlich genug geschehen.

Nun hatten wir die Hoffnung, daß sich durch die Zurückstellung einzelner Positionen erreichen lassen würde, die nötigen Mittel frei zu machen, um wenigstens einen Anfang für Titisee—St. Blasien zu bekommen. Deshalb haben wir unserm Antrag den Zusatz hinzugefügt, die Mittel mögen bewilligt werden eventuell unter Herabminderung des für die großen Bahnhöfe vorgesehenen Geldbedarfs. Damit haben wir es der Großen Regierung erleichtern wollen, unsern Wünschen nachzukommen. Die Budgetkommission hat ihrem Antrag diese Bedingung nicht einmal hinzugefügt, weil sie, wie aus dem Bericht hervorgeht, schon gar nicht der Ansicht ist, daß unsere Finanzlage eine so trostlose und elende ist, daß wir nicht noch eine Million für die Bahn Titisee—St. Blasien hätten herauswirtschaften können, und weil sie ferner auf dem Standpunkt steht, daß der Ausbau des ländlichen Bahnnetzes grundsätzlich nicht unterbrochen werden darf. Das ist auch der Standpunkt der Zweiten Kammer, wie er in der Resolution von 1905/06 zum Ausdruck gekommen und wie er bis jetzt festgehalten worden ist. In der Resolution haben wir bekanntlich gewünscht, daß zum Ausbau des ländlichen Bahnnetzes pro Budgetperiode mindestens fünf Millionen Mark angewendet werden sollen. Wir haben diese Forderung aber nicht an die Voraussetzung einer günstigen Finanzlage geknüpft. Es war Sache der Großen Regierung, ihr Budget so einzuteilen, daß dieser Resolution auch praktische Folge gegeben werden konnte, mit anderen Worten, es hätte irgend eine andere Position zurückgestellt werden müssen. Ich mache darauf aufmerksam, daß schon damals, als wir diese Resolution faßten, das Bahnprojekt Titisee—St. Blasien unter den berücksichtigungswerten Projekten an erster Stelle stand, und ich mache weiterhin darauf aufmerksam, daß eine ganze Reihe von Abgeordneten ihre Zustimmung zu den großen Aufwendungen für die großen Bahnhöfe nur im Hinblick auf die in unserer Resolution liegende Garantie für den Ausbau des ländlichen Bahnnetzes gegeben hat. Wie es mit dieser Garantie bestellt ist, sehen wir ja nun aus dem Verlauf, den die Debatte bis jetzt genommen hat. Es ist aber sehr erfreulich, daß gerade

die Budgetkommission diesen grundsätzlichen Gesichtspunkt in den Vordergrund gestellt hat.

Leider haben sich nun unsere Hoffnungen, die wir auf Ersparnisse bei den großen Bahnhöfen setzten, nicht erfüllt. Die Elektrifizierung der Wiesentalbahn muß nach der Erklärung der Großen Regierung (darüber ist kein Zweifel) fertig gestellt werden, der Umbau der Höllentalbahn ist genehmigt, die von dem Herrn Kollegen Dr. Zehnter gewünschte Sanierung des Eisenbahnbaubudgets durch die Ausschreibung der für Lokomotiven und Wagen angeforderten Beträge ist für die laufende Budgetperiode auch nicht mehr durchzuführen. Für Basel hat vorhin eine Mehrheit die gesamten 9,7 Millionen bewilligt. Es bleibt uns also gar nichts anderes mehr übrig — wir haben ja keine budgetrechtlichen Mittel, um anders vorzugehen —, als die Bitte an die Großen Regierung zu richten, sie möge nun wenigstens die 500 000 M., die für die Ausmahlung der Murgwasserkräfte bestimmt waren und nun freigemorden sind, dem Bahnprojekt Titisee—St. Blasien zuführen. Nach Freiwerden dieser Summe liegt ein Anlaß für die Großen Regierung nicht mehr vor, uns zu sagen, daß keine Mittel vorhanden seien, zumal auch für Heidelberg 300 000 M. und für Rastatt 50 000 M. abgestrichen worden sind. Dann sind in § 65 noch 500 000 M. für unvorhergesehene Geländekäufe eingestellt. Ein Teil dieser Summe zu den übrigen Beträgen genommen, gibt die Möglichkeit, den einmütig gestellten Wünschen des Hohen Hauses Rechnung zu tragen, und so käme dann diese Bahnbauangelegenheit schließlich in ein Stadium, aus dem auch wieder eine Beruhigung für die in Betracht kommenden Kreise herausfließen würde.

Nun noch eine ganz kurze rechnerische Bemerkung! Nach der Berechnung der Großen Regierung kostet allerdings das ganze Bahnprojekt Titisee—St. Blasien eine recht ansehnliche Summe. Allein es muß doch hervorgehoben werden, daß selbstverständlich der Bahnbau in dem Schwarzwald Gebirgsstod viel, viel teurer zu stehen kommt als in der Niederung. Wenn wir uns aber der teuren Bauweise wegen abhalten lassen wollen, den Schwarzwald durch Bahnen zu erschließen, dann kommt der Schwarzwald in Ewigkeit nicht zu einer neuen Bahn. Das kann aber der Landtag schon aus Gründen der Gerechtigkeit nicht vertreten. Weiter nötig ist eine Bemerkung in dem gedruckten Bericht noch zu einer kurzen Ausführung. Es ist da gesagt, daß der Betriebsausfall von seiten der Großen Regierung auf 25 000 M. veranschlagt sei. Die Großen Regierung rechnet in derartigen Fällen in der Regel sehr vorsichtig. Ich glaube deshalb, daß an und für sich dieser Betriebsausfall schon etwas hoch gegriffen sein wird. Dann aber möchte ich darauf hinweisen, daß in den staatlichen Domänenwäldungen des dortigen Bezirks doch ein Faktor ruht, der geeignet ist, die Rentabilität dieser Bahn sehr günstig zu beeinflussen, und der andererseits auch wieder von der Bahn wesentlich profitiert, so daß die Mehrerträge aus den Wäldungen sehr wohl auf einige hunderttausend Mark veranschlagt werden können. Nach sachmännischer Berechnung werden in der Gegend von Titisee bis St. Blasien jährlich etwa 88 000 fm Holz geschlagen, in der Gegend von Mengenschwand nicht viel weniger, und südlich von St. Blasien etwa ebensoviel. Das ergibt einen Gesamtanfall von etwa 200 000 bis 250 000 Festmeter. Wenn man nun die aus Ersparnissen an Fuhrlohn und Zubringerlohn erzielten Mehrerlöse pro Festmeter mit 1—1½ M. annimmt — ich glaube nicht,

daß ich damit zu hoch greife —, so würde das schon eine Mehreinnahme von etwa 200 000 bis 300 000 M. ergeben. Ich erinnere daran, daß der Herr Ministerialdirektor Geheimerat Göller anlässlich der Beratung des Domänenbudgets sich beklagt hat, daß das Verkehrsnetz für unsere Waldungen nicht genügend ausgebaut und deshalb die Ausnutzung der Waldungen gehemmt sei. Hier könnte man dem Wunsch der Domänenverwaltung Rechnung tragen, einem Wünsche, der zweifellos berechtigt ist. Dann möchte ich noch darauf hinweisen, daß auch eine Aufwandsersparnis für die Straße Titisee—St. Blasien in Höhe von etwa 100 000 M. eintreten würde, denn durch den Bahnverkehr würde diese Straße, die durch den jetzigen Verkehr, namentlich durch den Holzverkehr, sehr stark mitgenommen wird, entlastet werden. Ich will auf nähere Details nicht eingehen. Ich will nur sagen, wenn man die nötige Vorsicht und Sparsamkeit walten läßt, so wird sich wohl auch eine Einschränkung der Gesamtaufkosten erzielen lassen.

Zum Schluß erübrigt mir noch, der Budgetkommission den wärmsten Dank auszusprechen für die wohlwollende Haltung, die sie meinem Antrag gegenüber eingenommen hat. An das Hohe Haus möchte ich die Bitte richten, sich dem Beschluß der Budgetkommission anzuschließen. Die Gegend Titisee—St. Blasien wird dem Hohen Hause dafür danken. Und an die Regierung möchte ich die wiederholte Bitte richten, daß sie jetzt noch ihre Stellung zu diesem Bahnprojekt ändern möge. Ich wünsche, daß die gute Stunde, von der mein Freund Fehrenbach gestern in so nachdrücklicher Weise gesprochen hat, endlich auch für die Regierung und damit auch für die Gegend von Titisee—St. Blasien schlagen werde (Beifall im Zentrum).

Abg. K o p f (Zentr.): Wir haben den Antrag gestellt, die Regierung aufzufordern, im Eisenbahnbau bei den großen Bahnhofumbauten zwar auf Ersparnisse abzugeben, aber dazu mitzuwirken, daß die Gegenden, die noch keine Bahnverbindung haben, durch Sekundärbahnen an unser Eisenbahnnetz angeschlossen werden sollen. Der zweite Teil unseres Antrags, jene Gegenden, die noch keine Bahnen haben, durch Bahnen zu erschließen, berührt sich mit dem Antrag Duffner bezüglich des Projektes Titisee—St. Blasien und des Antrags Kölblin, soweit das Rendthal in Betracht kommt. Ich bin der verehrlichen Kommission sehr dankbar dafür, daß sie die speziellen Anträge Duffner und Kölblin, die sich in der Richtung unseres Antrags bewegen, so wohlwollend behandelt hat. Die Kommission will unsern Antrag, soweit er die Erschließung des Landes durch Bau neuer Bahnlagen betrifft, als erledigt erklären durch die Behandlung, die sie dem Antrage Duffner und dem Antrag Kölblin hat zu teil werden lassen. Ich kann mich damit einverstanden erklären. Ich bin der Meinung, und ich glaube, mit mir alle meine Freunde sind der Meinung, daß zu den dringendsten Aufgaben, die für die Erschließung des Landes in Betracht kommen, zweifellos die Erbauung der Bahn Titisee—St. Blasien gehört und dann die Weiterführung der Rendthalbahn. Wir können uns also damit einverstanden erklären, daß die Regierung zu allererst an diese Projekte herantreten soll.

Im übrigen bedauern wir alle zusammen und ich als Antragsteller namentlich, daß die Großh. Regierung unsern Wünschen gegenüber so zugeknöpft entgegengetreten ist. Ich habe aber nicht vor, auch meinerseits darüber meiner Entrüstung Ausdruck zu geben. Es ist in den letz-

ten Tagen gerade die Notwendigkeit der Erschließung des Schwarzwaldes so eingehend und beredt dargelegt worden, daß ich darauf verzichten kann, noch etwas beizufügen. Ich empfehle Ihnen lediglich die Annahme der von der Budgetkommission gestellten Anträge.

In der Beratung erhalten das Wort

Abg. B l ü m m e l (Zentr.): Ich will gleich zu Anfang meiner Ausführungen erklären, daß ich mich der Stellungnahme meines Freundes Duffner zur Haltung der Großh. Regierung durchaus anschließe. Als vor zwei Jahren in diesem Hohen Hause die Petition, welche die Erstellung der Bahn Titisee—St. Blasien—Rheintal behandelte, beraten wurde und diese Beratung ein so außerordentlich günstiges Ergebnis gezeitigt hat, herrschte in der in Betracht kommenden Gegend allgemein freudige Stimmung. Hatte doch die Volksvertretung sich auf den Standpunkt gestellt, daß diese Frage nun spruchreif sei, eine Frage, von der bereits vor 10 Jahren Herr Minister von Brauer gesagt hat, daß die Regierung ihr sympathisch gegenüberstehe. Die Freude steigerte sich noch, als die Regierung daran ging, die Vorarbeiten zu machen, mit Untersuchungen für die Bahn Titisee—St. Blasien vorzugehen. Schon diese wenigen Anzeichen des Entgegenkommens lösten das Gefühl warmer Dankbarkeit aus. Aber schon vor Beginn des gegenwärtigen Landtags munkelte man davon und gingen Gerüchte, daß man an ziemlich hoher Stelle geäußert habe, die Bahn werde in den nächsten fünf Jahren wohl nicht kommen. Weiße Kreise der von der gegenwärtigen Lage schmerzlich betroffenen Bevölkerung wollten an diese Nachricht nicht glauben. Ich selbst war unter denen, die nicht daran glauben konnten, daß man nach all dem, was vorausgegangen war, mit dieser Möglichkeit zu rechnen habe. Aber das unmöglich scheinende geschah. Wie die Herren ja wissen, gab die Regierung zu Anfang dieses Landtags die Erklärung ab, die auch mein Freund Duffner vorhin erwähnte, daß in den nächsten 6—8 Jahren an den Bau neuer Bahnlagen nicht herangegangen werden könne. Das war wirklich ein vernichtender Reif in der Frühlingssnacht, der schönste Blüten froher Hoffnung zerstörte und an ihre Stelle tiefste Erbitterung setzte. Noch 6—8 Jahre sollen die Armen dort oben warten, bis eine Vorlage kommt, das bedeutet, wie schon ausgeführt worden ist, eine Frist von 12—16 Jahren, bis die Bahn selber in Betrieb gesetzt werden kann. Das ist eine lange, bange Ewigkeit, eine Frist, welche der Gegend, die hier in Frage kommt, in wirtschaftlicher Beziehung die schwersten Wunden schlagen muß. Ich will nicht mehr die langen und breiten Erörterungen von der Lage der Industrie, der Landwirtschaft, des Gewerbes, auch der Fremdenindustrie in jener Gegend wiederholen, auch nicht die Situation noch einmal schildern, in der sich der Staat selbst befindet und die vorhin erörtert worden ist. Aber die Hilferufe aus jener Gegend reden eine ernste und traurige Sprache. Angesichts der Haltung der Großh. Regierung kann man sich wirklich nicht wundern, wenn, wie es geschehen ist, auch der einfachste Mann aus dem Volke zur Feder greift und seiner Stimmung in beweglichen Worten Luft macht (Sehr richtig! rechts). Es sind in der Presse verschiedene Artikel, von denen ich erfahren habe, daß sie aus Handwerkerkreisen hervorgegangen sind, erschienen. Die Bevölkerung, die hier in Frage kommt, das muß der Regierung gesagt werden, trägt auch ihren Anteil an den allgemeinen Staatslasten, sie trägt namentlich auch ihren Anteil mit den Früchten ihrer Ar-

beit an den Millionen, die wir der Eisenbahnkasse zufließen lassen; aber sie hat keinen Anteil an den Wohlfaten des Verkehrs, der mit diesen Millionen gefördert werden soll. Man sagt, diese Bahnlinie rentiere nicht. Wenn Sie noch lange zuwarten, bis Sie an die Erbauung der Bahn gehen, dann rentiert sie überhaupt nicht mehr, dann ist die Gegend verarmt und die Abwanderung, die schon jetzt besteht, nimmt immer größere Dimensionen an. Und es handelt sich nicht nur um die Bahn Titisee-St. Blasien, es handelt sich auch um ihre Fortsetzung nach dem Rheintal, und von der Erstellung der ersteren Linie ist die Erstellung der letzteren abhängig. Die Fortsetzung der Bahn von St. Blasien nach dem Rheintal ist ebenso notwendig, vielleicht noch notwendiger als die Linie, die Gegenstand des Antrags der Herren Abgg. Duffner und Genossen ist.

Ich könnte mich nun bei diesem Anlaß auch auf Erörterungen über die großen Bahnhofsbauten einlassen, aber ich will es nicht tun, da in den letzten Tagen genugsam über dieses Thema gesprochen worden ist. Ich möchte nur hoffen und wünschen, daß die Sparcommission, welche zur erneuten Prüfung dieser Bahnhofsbauten eingesetzt ist, auch wirklich recht erkleckliche Abstriche herausbringt, und daß dann die Mittel, die aus diesen Abstrichen herauskommen, benützt werden, die Bedürfnisse des Landes nach neuen Bahnen zu befriedigen.

Was die Kommissionsbeschlüsse anbelangt, so kann ich mich ganz mit ihnen einverstanden erklären. Der Herr Berichterstatter hat in dankenswerter Weise den Antrag des Herrn Abg. Duffner zu dem seinigen gemacht, und von anderer Seite, nämlich von meinem Freunde Zehrenbach, wurde der Antrag dahin ergänzt, daß eine bestimmte Summe genannt werden soll, und so kam dann der Antrag zustande, der jetzt dem Hohen Hause vorliegt. Ich wiederhole, ich bin der Kommission für die eigentliche Stellungnahme von Herzen dankbar. Ich bin auch damit einverstanden, daß die Linienführung vorerst nur bis Aha festgelegt und daß die Frage der Weiterführung der Bahn von Aha bis St. Blasien offen bleibt. Ich möchte aber nicht unterlassen, heute ganz besonders schon darauf hinzuweisen, daß man sich schon im letzten Landtag einmütig auf den Standpunkt gestellt hat, daß sowohl die Linie Seeburg-Häusern wie die Linie Menzenschwand-Bernau Berücksichtigung finden sollte. Ich will mich auf die Frage, die jetzt offen bleibt, nicht einlassen, möchte aber ausdrücklich darauf hinweisen, daß wir uns die weitere Fortführung für spätere Zeiten vorbehalten, und daß ich nachdrücklich dafür eintreten werde, daß die Linie dann auch in der Weise geführt wird, daß Seeburg-Häusern wie auch Bernau-Menzenschwand Berücksichtigung finden.

Was die Fortsetzung nach dem Rheintal anbelangt, so stellt sich die Kommission auf den Boden der Beschlüsse des letzten Landtags, und damit ist, wie der Herr Berichterstatter schon hervorgehoben hat, gesagt, daß die Linie, die man kurzweg als Albtal-Linie bezeichnet, auch jetzt wieder als bauwürdig bezeichnet und der Regierung empfehlend überwiesen wird, und daß sie von den verschiedenen Linien die nächste ist, von deren Ausführung die Rede sein kann. Man möchte ja auch den Konkurrenten die Bahn recht bald wünschen, aber wie die Verhältnisse liegen, muß man froh sein, wenn man überhaupt einmal eine Linie bekommt, und es müssen eben die anderen Wünsche auf spätere Zeiten zurückgestellt werden.

Der Herr Abg. Duffner hat schon darauf hingewiesen, daß man vielfach der Regierung vorwirft, es fehle ihr an gutem Willen, um diese Bahn zu bauen. Auch ich möchte nicht an dem guten Willen zweifeln. Ich meine nicht, daß die Regierung aus purer Freude am Versagen diese ablehnende Stellung einnimmt, aber das eine kann ich annehmen, daß die Regierung nicht die volle Kenntnis von den einschlägigen Verhältnissen hat, sonst könnte sie diese ablehnende Stellung nicht einnehmen, denn diese Verhältnisse schreien förmlich nach einer Bahn. Deshalb können wir es nicht begreifen, daß die Regierung so stark auf ihrem Standpunkt verharret, und es ist kein Wunder, wenn die Leute, die dort wohnen, glauben, daß sie als Staatsbürger zweiter Klasse behandelt werden, und daß, wie ich vorhin schon erwähnte, eine tiefe Erbitterung Platz gegriffen hat. Das will etwas heißen, wenn man die ruhige Art der in Betracht kommenden Bevölkerung kennt. Wenn die Regierung in der Lage wäre, diese Verhältnisse genau zu prüfen, so würde sie gewiß zu der Überzeugung kommen, daß es sich hier um eine Stimmung handelt, die sehr berechtigte Grundlagen hat. Ich würde einen Vorschlag, wie man der Regierung begreiflich machen könnte, daß die Bahn notwendig ist. Man sollte einmal den Sitz des Eisenbahnministeriums und des Finanzministeriums nach Hohenheim oder Bernau oder Menzenschwand verlegen (Geiterkeit). Die Herren dürften aber dann nicht etwa dort wohnen, sondern sie müßten in St. Blasien oder sonstwo Quartier nehmen, und sie müßten dann — ich denke an die Winterszeit, also an die Zeit von Oktober bis März — jeden Tag gemeinsam ihre Wanderung an den Ort ihrer Tätigkeits antreten. Dann könnten sie Betrachtungen darüber anstellen, in welcher Lage die Bevölkerung des Landes dort ist. Ich glaube, der Herr Eisenbahnminister würde zu dem Herrn Finanzminister sagen — nicht ich würde das sagen, sondern der Herr Eisenbahnminister —: „Das haben Sie mit Ihrem Eigensinn verschuldet, weil Sie so fest auf Ihrem Geldsack sitzen.“ Und der Herr Finanzminister würde zu dem Herrn Eisenbahnminister sagen: „Verehrter Herr Kollege vom Eisenbahnministerium, hätten Sie sich besser gewehrt, so hätte ich Ihnen vielleicht nachgegeben.“ Wir könnten es dann vielleicht erleben, daß im nächsten Landtag eine Petition von dem Herrn Eisenbahnminister und von dem Herrn Finanzminister mitunterzeichnet würde, dahingehend, daß diese Eisenbahnlinie Titisee-St. Blasien errichtet wird (Geiterkeit).

Ich danke nochmals der Budgetkommission für die freundliche Stellungnahme, die sie zu der Sache eingenommen hat, und ich bitte das Hohe Haus, dem Antrag der Kommission einmütig beizutreten. Ich glaube, daß die wiederholte einmütige Stellungnahme des ganzen Hauses in dieser Frage auf die Regierung doch ihren Eindruck nicht verfehlen wird, und ich glaube, daß es auch der Regierung einmal zum Bewußtsein kommt, daß es nicht angeht, den Landtag immer nur zur Bewilligung der von ihr gestellten Forderungen zu gebrauchen, sondern es ganz schön und hübsch wäre, wenn man seitens der Eisenbahnverwaltung einer solchen einmütigen Stellungnahme des Landtags Rechnung tragen würde. Ich bitte Sie also, dem Antrag der Kommission zuzustimmen (Beifall im Zentrum).

Abg. H u m m e l (fortsch. Vp.): Es ist von einer Rede in dieser Angelegenheit allerdings kein großer Erfolg zu versprechen angesichts der Stimmung des Hauses, die

Durchaus von der Notwendigkeit der sofortigen Inangriffnahme des Baues dieser Linie überzeugt ist, und auf der anderen Seite angeichts des ruhigen Gleichmutes, mit dem die Groß. Regierung alle die Argumente über sich ergehen läßt.

In den letzten Tagen sind mir aber im Zusammenhang mit einer Äußerung des Herrn Ministers einige volkswirtschaftliche Gesichtspunkte aufgefallen, die ich der Begutachtung eines eventuellen volkswirtschaftlichen Referenten der Ministerialabteilung empfehlen möchte. Seitens eines der Herren Abgeordneten ist schon der Zusammenhang dieses Bahnbaues mit den Domänenwaldungen gestreift worden, die sich in jenen Gegenden befinden und die durch diese Bahn erschlossen würden. Wir finden da in den statistischen Nachweisungen der Forstverwaltung des Großherzogtums Baden einige Angaben, die in volkswirtschaftlicher Beziehung doch einiges Interesse besitzen. Es haben die beiden Forstbezirke Schluchsee und St. Blasien zusammen einen Umfang von etwa 6700 Hektar, und wir entnehmen nun aus den statistischen Nachweisungen, daß in Schluchsee über 21 000, in St. Blasien über 30 000 Festmeter Gesamtholzschlag im Jahre 1909 stattgefunden hat. Sehen wir uns nun nach der Verwertung dieser Holzmassen um, so finden wir, daß davon in Schluchsee nur 6800, in St. Blasien etwas über 11 000, insgesamt also 18 000 Festmeter in Sortierungen verwendet werden konnten, und daß die unverwertbare Holzmasse demnach über 33 000 Festmeter, das sind 66 Prozent des Gesamtholzschlages, beträgt. Vergleicht man damit die Verhältnisse in dem benachbarten Forstbezirk Schönau, der durch eine Bahn erschlossen ist, so findet man, daß dort der Ausfall an verwertbarem Holz nur 30 Prozent beträgt. Ich habe nun auf meine Erkundigung, womit diese eigentümliche Erscheinung zusammenhängt, erfahren, daß das damit im Zusammenhang steht, daß die schwächeren Holzsorten in den Forstbezirken St. Blasien und Schluchsee nicht verwertbar sind, und zwar deshalb nicht, weil die aus diesen schwächeren Holzsorten hergestellten oder herzustellenden Holzsortimente, wie Hopfenstangen, Rebstangen, Bohnenstangen und andere Dinge, in diesen Bezirken wegen der mangelhaften Verkehrsverbindungen unter keinen Umständen verwertbar sind. Ich habe mich daraufhin auch darnach erkundigt, wie man sich das etwa vorstellen würde, wenn diese Gegend nun durch eine Bahn erschlossen wäre, und man hat mir mitgeteilt, daß man allein im Forstbezirk Schluchsee, wenn der Bezirk durch eine Bahn erschlossen wäre, die verwertbare Holzmasse auf 23 000 Festmeter mit einem Mehrerlös von 2 Mark pro Festmeter, also 46 000 M. schätzt. In St. Blasien würde dieser Mehrertrag etwas weniger ausmachen, weil die Hauptmasse des verwertbaren Holzes dort den Weg das Mttal hinab in die Holzfabriken und in die Holzstofffabriken des Rheintals nimmt. Man schätzt aber an durchaus sachverständiger Stelle den Mehrertrag doch auch hier auf über 40 000 Mark.

Wenn man nun im Hinblick auf die ebenfalls zu erwartenden Mehrerträge aus den Forstbezirken Ühlingen, Todtmoos usw. eine Berechnung aufmacht, so wird man doch mit Rechtigkeit einen Mehrertrag von 100 000 M. pro Jahr bloß dadurch erwarten können, daß diese Gegend durch eine Bahn erschlossen wird. Dabei ist noch nicht gedacht an die Waldungen der Privaten, der Körperschaften, der Gemeinden usw. Ich meine also, im Zusammenhang mit dieser Überlegung rückt die ganze Angelegenheit des Bahnbaues Litzsee-St. Blasien aus der

Perspektive der direkten Betriebsrentabilität und aus der Perspektive der angeblich schlechten Finanzlage unseres Staates ganz heraus. Hier tritt der enge Zusammenhang zwischen den allgemeinen Staatsinteressen und zwischen dem Interesse einer Gegend, die eine Bahn haben will, sehr klar und offen zutage. Ich glaube, wenn man angeichts dieser Sachlage dennoch an ein Hinschieben des von allen Seiten als durchaus notwendig erkannten Bahnprojektes denkt, so überlegt man sich die Sache in keiner Hinsicht vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus. Man hat erkannt, daß diese Bahn notwendig ist, es liegen wichtige volkswirtschaftliche Interessen vor, und man schiebt trotzdem den Bahnbau hinaus! Das wird meines Erachtens zu nichts anderem führen, als daß man eben in Zukunft, wenn man gezwungen ist, an den Bahnbau zu gehen, mit der Konjunktur jener späteren Epoche rechnen muß, daß man dann höhere Löhne, höhere Materialpreise usw. bezahlen muß, daß inzwischen alle die zu erwartenden Gewinne in diesen Jahren, um die man den Bahnbau hinausgeschoben hat, uns entgehen; und wenn wir dann hintennach die Rechnung aufstellen, wird man doch zu dem Schluß kommen, was meine Meinung ist, daß man eigentlich schon jetzt im gegebenen Zeitpunkt unverzüglich mit dem Bau dieser Bahn hätte beginnen sollen.

Abg. König (natl.): Meine Parteifreunde werden für die Bahn Litzsee—St. Blasien eintreten, wir werden für den Antrag der Kommission stimmen. Bei Prüfung der Frage sind wir zu der Überzeugung gekommen, daß der Bau dieser Bahn ein durchaus geeignetes Mittel ist, eine große entwicklungsfähige Gegend wirtschaftlich zu erschließen und diese Entwicklung wird in steigendem Maße eintreten, wenn später durch Fortsetzung der Bahn die Verbindung mit dem Rheintal hergestellt wird. Ich persönlich und viele meiner Freunde halten uns in der Beurteilung der Rentabilität der Bahn durchaus von jedem Optimismus fern; allein auch im schlimmsten Fall kann der Betrag, welcher als Zuschuß in Betracht kommt, in keiner Weise abschreckend für den Bau der Bahn wirken. Dabei ist durchaus nicht zu übersehen — das ist von verschiedenen Rednern, zuletzt vom Herrn Vorredner hervorgehoben worden —, daß durch den Bau der Bahn indirekt Vorteile für den Staat in recht namhaftem Betrag entstehen, welche bei ziffernmäßiger Berechnung wohl die Zubeße, welche die Groß. Regierung berechnet hat, übersteigen werden. Wir sind also, wie gesagt, für die Bahn. Wir möchten aber, indem wir für diese Bahn stimmen, nicht bloß ein Dokument schaffen in dem Sinne, daß der Landtag beschlossen hat, für diese Bahn einzutreten und der Bevölkerung den guten Willen zu zeigen, wobei die Regierung später tut, was sie will, oder läßt, was sie will, denn bezüglich der Eisenbahnwünsche hat die Groß. Regierung bisher immer nur gelassen, was sie hat lassen wollen; ist doch zu konstatieren — und die älteren Mitglieder des Hauses werden mir darin recht geben —, daß alle die vielen, vielen Millionen, die auf Eisenbahnbauten verwendet worden sind, samt und sonders, soweit ich sehe, verwendet wurden für die Projekte der Regierung, während die Wünsche der Volksvertretung auch da, wo sie sich, wie im vorliegenden Fall, auf ganz begründete Gegenstände gerichtet haben, mit ganz verschwindenden Ausnahmen überhaupt nicht berücksichtigt worden sind (Sehr richtig! links). Ich glaube deshalb, es wird der Wunsch des Hauses sein, daß wir sagen: Es handelt sich hier um eine Übereinstimmung der Meinung über eine Sache,

die ausführbar ist, die ausgeführt werden soll, und der Landtag gibt sich der Erwartung hin, daß im vorliegenden Fall die Regierung dem Volkswillen nachgibt, denn der Volkswille trifft im vorliegenden Falle das Richtige. Wenn die Regierung mit finanziellen Einwendungen kommt, so ist sie darüber natürlich aufs ernsthafteste zu hören, denn in letzter Linie trägt die Regierung die Verantwortung, und niemand nimmt sie ihr ab. Deswegen bedenken wir es der Regierung durchaus nicht, wenn sie da, wo sie ernste finanzielle Bedenken hat, fest bleibt und dem Landtag nicht nachgibt, denn wir nehmen ihr die Verantwortung nicht ab, sondern sie trägt die Verantwortung allein und sie kann später, wenn unerwünschte Folgen eintreten, nicht sagen: „Ihr habt es gut geheißen“, sondern wir werden die Regierung verantwortlich machen und der Regierung immer sagen, sie hätte uns auf dies und jenes aufmerksam machen müssen. In diesem Zusammenhang gesprochen aber trete ich mit allen Vorrednern für die Forderung ein. Die finanziellen Bedenken bestehen nicht zu Recht, und gerade auch der weitergehende Wunsch der Kommission, daß ein Betrag von 1 Million eingestellt werden soll, ist kein Wunsch gesprochen ins Blaue hinein und entfernt von dem Urteil über die materiellen Zahlen. Die Regierung hat uns vorgeschlagen, für das Seidelberger Schloß 300 000 Mark, für das Murgtalraftwerk 500 000 M. auszugeben. Also hat die Regierung nach sorgfältiger Prüfung der Verhältnisse auf Grund ihrer Kenntnis unseres Staatshaushalts zu erkennen gegeben, daß für gewisse Unternehmungen, die sie für notwendig erachtet, in diesem Betrage noch Mittel vorhanden sind. Nachdem nun jene Projekte gefallen sind, dürfen wir unter voller Verantwortung, die wir zu tragen haben, sagen: Dann nehmen wir an, daß für ein Projekt, daß wir für notwendig erachten, dieselben Summen ebenfalls zur Verfügung stehen werden, und dagegen wird die Grob-Regierung nach meinem Dafürhalten begründete Einwendungen nicht zu machen haben (Beifall links).

Abg. Wittmann (Zentr.): Ich stehe den Beschlüssen der Kommission mit einem freudestrahenden und mit einem weinenden Auge gegenüber (Geisterkeit). Ich freue mich, soweit die Kommission dazu gekommen ist, zu beantragen, daß 1 Million als 1. Rate zur Erstellung einer normalspurigen Staatsbahn von Titisee nach St. Blasien, und zwar vorerst für die erste Teilstrecke dieser Linie von Titisee bis gegen Mha einzustellen sei. Ich habe für die Bahnverbindung Titisee—St. Blasien schon soviel gesprochen, und es ist heute schon soviel an Gründen vorgetragen worden, daß ich das alles nicht wiederholen möchte. Ich freue mich über den Antrag der Kommission, und ich bitte das Hohe Haus, sich einmütig auf den Standpunkt derselben zu stellen. Namentlich die Worte, die eben der Herr Kollege König gesprochen hat, sind mir durchaus aus dem Herzen gesprochen, was er in budgetrechtlicher Beziehung vorgetragen hat, kann man nicht besser sagen, und ich meine, daß das Worte für die Regierung sind ernsthaft genug, um bei ihr auch endlich einmal den Standpunkt eintreten zu lassen: Der Worte sind genug gewechselt, nun Regierung, laß auch endlich Taten sehen!

Soweit die Kommission beantragt hat, über einige Petitionen zur Tagesordnung überzugehen, bin ich nicht mit ihr einig, und insoweit kann ich mich auch über das Ergebnis der Kommissionsverhandlungen nicht freuen.

Zusätzliche ist es außerordentlich schmerzhaft für mich als den Vertreter des Bezirks Bonndorf, daß die Kommission bezüglich der Petition der Schlüchtal-Gemeinden dazu gekommen ist, wie im letzten Landtage den Antrag zu stellen, über diese Petition zur Tagesordnung überzugehen. Ich gehe mit meinem Freunde Blümmel einig bezüglich der Bahnverbindung Titisee—St. Blasien bis nach Seebrugg, d. h. da wir jetzt noch nicht so weit kommen, vorerst bis nach Mha. Dort aber scheidet sich mein Weg ab. Während er zum Rhein durch das Albthal will, bin ich der Meinung, daß der einzig richtige und nötige Anschluß nur durch das Schlüchtal gehen kann. Ich bedauere deswegen, daß hier das Schlüchtal so sehr vernachlässigt wird, daß man die Gründe, die für das Schlüchtal sprechen, meines Erachtens durch den Beschluß der Kommission denn doch nicht genügend gewürdigt hat. Ich habe über das, was für das Schlüchtal spricht, bereits im letzten Landtage mich des längeren ausgesprochen, und ich will lediglich die Hauptgründe heute wiederholen für die Herren Kollegen, die im letzten Landtage noch nicht anwesend waren. Für das Schlüchtalbahnprojekt kommt ohne die Stadt Tiengen, die sich der Petition angeschlossen hat, eine Bevölkerung in Betracht von fast 9000 Seelen, gewiß eine respectable Bevölkerungszahl. Das Schlüchtal ist, was die landschaftlichen Schönheiten anlangt, ein Tal, wie wir sie wenig in Baden haben. Würden wir die Bahn durch das Schlüchtal bauen, so würden wir bezüglich der landschaftlichen Schönheiten eine Konkurrenzbahn sowohl für die Höllentalbahn wie für die Schwarzwaldbahn bekommen. Das wäre in anderen Ländern allein schon ein Grund, um eine derartige Bahn zu bauen. Dann aber sind die wirtschaftlichen Gründe, die für eine Schlüchtalbahn sprechen, außerordentlich groß. Es handelt sich um eine reiche Gegend, um eine vorwärtsstrebende, tatkräftige Bevölkerung und um eine reiche Industrie. Es ist schon die Staatsbrauerei Rothaus genannt worden; sie spielt für die Schlüchtalbahn mit eine große Rolle. Dazu kommen dann Sägewerke, Holzstofffabriken, Buntwebereien und dergleichen, und es kommt noch ein außerordentlich gutes Steinmaterial in Betracht. Das alles spricht für die Notwendigkeit der Bahn. Dazu kommen die großen ertragsreichen Wäldungen, die nicht bloß der Staat dort oben besitzt, sondern die alle diese Gemeinden haben und die auch in den Händen der Privaten sich befinden. Was für diese Bahn vorgebracht wird, ist meines Erachtens von solcher Bedeutung, daß, wenn es nach meiner Auffassung richtig von der Kommission und richtig von der Grob-Regierung gewürdigt worden wäre, man nie und nimmer über diese Petition zur Tagesordnung übergehen könnte. Wenn ich Ihnen die Namen Ihlingen, Birkendorf, Grafenhausen nenne, so sind das der Bahn noch auf große Entfernungen entbehrende Gemeinden, die zusammen eine sehr große Bevölkerung haben, und wenn auch den nächsten Bedürfnissen dieser Gemeinden mit einer Bahn Titisee—St. Blasien in weitgehendem Maße gedient sein würde, wenn sie durch eine Bahn von Titisee nach Seebrugg dem Verkehr auch näher gebracht werden, so wird eben das feinerzeitige Aufhören der Bahn in Seebrugg ohne Fortsetzung durch das Schlüchtal für diese Gemeinden nicht ausreichen. Einen Antrag zu stellen, daß man über diese Petition nicht zur Tagesordnung übergehe, sondern eine freundlichere Stellung einnehmen solle, muß ich nach der Stimmung der Hohen Hauses leider für aussichtslos halten. Ich muß mich eben damit bescheiden, daß ich meinem Bedauern hier

Ausdruck gegeben habe. Im übrigen bin ich, wie gesagt, der Meinung, daß dem Antrage der Kommission, soweit ich ihn eben nicht bekämpft habe, von dem ganzen Hohen Hause einmütig zugestimmt werden solle.

Minister Frhr. von Marschall: Die Regierung fühlt den ganzen Ernst ihrer Verantwortung, wenn sie auf den Wunsch nicht eingeht, der ihr von allen Seiten dieses Hohen Hauses vorgebracht wird. Wie der Herr Abg. König treffend bemerkte, muß die Regierung diese Verantwortung allein tragen. Sie glaubt aber im gegenwärtigen Augenblick die Erfüllung des ihr so einmütig vorgebrachten Wunsches nach aufmerksamer Prüfung der Verhältnisse vor dem Lande nicht verantworten zu können, da die starke Belastung des vorliegenden Eisenbahnbaubudgets, zumal bei dem gegenwärtigen Ernst unserer Finanzlage, die Inangriffnahme neuer Projekte zurzeit nicht zulässig erscheinen läßt. Die Grob. Regierung muß jeden Wunsch, auch wenn er mit solcher Einmütigkeit an sie herantritt, vom Standpunkte der Gesamtheit aus prüfen. Es würde der Regierung gewiß viel willkommener sein, wenn sie einem so einmütig zum Ausdruck gebrachten Wunsche gegenüber ein freudiges „Ja“ aussprechen könnte, sie glaubt aber in dem gegenwärtigen Augenblick den Mut haben zu müssen, dem Wunsche entgegenzutreten. In ihrer Anschauung wird sie dabei durch den Umstand bestärkt, daß es ihr nicht gelungen ist, die Zustimmung dieses Hohen Hauses zu einer Maßnahme zu erwirken, von deren Einführung sie eine nicht unerhebliche Steigerung der Einnahmen aus dem Personenverkehr auf unseren Bahnen erhoffte. Auch hat die Wahrnehmung, die sie bei verschiedenen Anlässen während der Verhandlungen in diesem Hohen Hause machen mußte, daß ein großer Teil dieses Hohen Hauses auf manchen Gebieten des Eisenbahnbetriebes noch einer weiteren Steigerung der Ausgaben geneigt ist, ihren Eindruck nicht verfehlt.

Ich gebe ja vollständig zu, daß durch den Bahnbau wirtschaftliche Vorteile erreicht werden. Die Grob. Regierung hat, als sie im Jahre 1908 die begünstigten Petitionen beantwortete, auch ganz besonders auf den großen Waldreichtum der Gegend hingewiesen, die die Bahn erschließen soll, und darauf aufmerksam gemacht, daß gerade auch für das Domänenräar eine erhebliche Einnahme mit dem Bahnbau in seinen Folgen verknüpft sein würde. Aber andererseits müssen Sie auch bedenken, daß, wenn die Regierung hier auf der einen Seite eine größere Einnahme erhofft, sie jedenfalls für lange Zeit hinaus damit rechnen muß, daß der Bahnbetrieb nicht einmal die Betriebskosten aufbringen wird. Es wird also dieser erhofften Mehreinnahme eine sehr erhebliche Mehrausgabe gegenüberstehen.

In der heute zur Geltung gebrachten Anschauung dieses Hohen Hauses erblickt aber die Grob. Regierung die Überzeugung desselben, daß der Wunsch nach der Erbauung einer Eisenbahn von Titisee nach St. Blasien unter den zahlreichen Eisenbahnwünschen derjenige ist, dem nach Meinung dieses Hohen Hauses zuerst Rechnung getragen werden sollte. Dieses für sie bedeutsame Moment wird die Grob. Regierung bei ihren künftigen Entscheidungen im Auge behalten, und sie kann nur der Hoffnung Ausdruck geben, daß diese Entscheidung in nicht zu ferne Zeit in einer den Wünschen dieses Hohen Hauses entsprechenden Weise erfolgen kann.

Auf die Schlußworte wird verzichtet.

Hierauf werden Ziffer 1 bis 4 und 6 des in dem Vortrag des Berichterstatters erwähnten Kommissionsantrags und der Kommissionsantrag zum Antrag Kopf einstimmig sowie Ziffer 5 des erst erwähnten Kommissionsantrags mit Mehrheit angenommen.

Zu dem weiteren Gegenstand von Ziffer 2 der Tagesordnung, Bericht der Budgetkommission und Beratung über die Petition wegen Erwerbung der Eisenbahn Zell—Lodtnau durch den Staat und Weiterführung derselben nach Titisee, erhält zunächst das Wort

Berichterstatter Abg. Pfefferle (natl.): Es ist dem Hohen Hause eine das Eisenbahnprojekt Zell—Titisee betreffende Petition zugegangen. Unterzeichnet ist dieselbe von den Gemeinderäten einer Anzahl von Städten und Dorfgemeinden des Riesentales, denen sich die Gemeinderäte Bärenthal, Neustadt, Neuglashütten und Willingen angeschlossen haben.

Die Petenten heben darauf ab, daß der Ankauf der Privatnebenbahn Zell—Lodtnau durch den Staat und deren Umwandlung in eine Vollbahn schon auf einem früheren Landtag beantragt worden sei. Sie treten gleichzeitig dafür ein, daß dieselbe über Lodtnau nach Bärenthal fortgesetzt werden solle, wo dann der Anschluß an die Bahn Titisee—St. Blasien erfolgen könnte. Die Petenten führen nun in längeren Ausführungen die Gründe an, die für den Ankauf der Privatbahn und deren Fortsetzung sprechen; zunächst weisen sie auf den lokalen Verkehr hin, den zu fördern eine große Bedeutung hätte; aber auch der Fremdenverkehr würde, wenn die von ihnen gewünschte Bahn erstellt wäre, namhaft gefördert, so daß Handel, Industrie und Gewerbe sich ganz anders entwickeln könnten, als das jetzt der Fall sei. Weiter weisen sie auf die Bedeutung hin, welche die von ihnen vorgeschlagene Linie für den Durchgangsverkehr hätte; es würde sich dabei um den durchgehenden Verkehr von Südschweiz, der Westschweiz und dem Gotthard nach Württemberg, Bayern und Sachsen und umgekehrt handeln.

Um Sie nicht allzulange aufzuhalten, will ich alle die vielen Gründe, welche die Petenten auch schon früher vorgebracht haben, nicht im einzelnen aufzählen. Ich will nur auf die von den Petenten angeführten neuen Gesichtspunkte hinweisen. Sie führen in dieser Beziehung zunächst an, daß die Verbindung Südschweiz mit der Gotthardbahn durch die von ihnen gewünschte Linie eine erhebliche Verkürzung und Verbesserung erfahren würde, und machen sodann auf die große Bedeutung aufmerksam, welche nach ihrer Auffassung die Linie dann gewinnen werde, wenn die Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee durchgeführt sein würde.

Alle die Gründe, welche sie ins Feld führen, und welche in der Petition enthalten sind, veranlassen die Petenten an das Hohe Haus den Antrag zu stellen:

1. Hohe Zweite Kammer wolle bei der Prüfung eines Eisenbahnprojekts von Titisee nach St. Blasien auf eine solche Gestaltung der Strecke Titisee—Bärenthal und des Bahnhofes Bärenthal hinwirken, daß diese Linie als Teilstück einer durchgehenden Hauptbahn von Titisee nach Lodtnau später in Benutzung genommen werden kann.

2. Hohe Zweite Kammer wolle den Ankauf der Privatnebenbahn Zell-Lodtnau spätestens bis zum Schluß der ersten 25 Betriebsjahre dieser Bahn beschließen.

3. Hohe Zweite Kammer wolle darauf hinwirken, daß durch Großh. Staatsbahnverwaltung die Frage des Umbaus dieser Nebenbahn zu einer Vollbahn und deren Fortsetzung bis Titisee geprüft und ein Projekt hierüber dem nächsten Landtag vorgelegt werden möchte.

Es sind also dreierlei Wünsche, die die Petenten haben. Ich bemerke noch, daß sich die Petition gedruckt in den Händen der Herren Abgeordneten befindet, so daß dieselben Gelegenheit haben, die Gründe, die die Petenten namhaft machen, näher kennen zu lernen.

Die Budgetkommission hat diese Frage ebenfalls einer eingehenden Prüfung unterzogen. Was den Teil der Wünsche anbelangt, der sich auf den Ankauf der Privatnebenbahn Zell-Lodtnau bezieht, so kann sie bei der mindergünstigen Anlage dieser Privatbahn wohl begreifen, daß dieser Wunsch besteht. Sie glaubt auch, daß der Tag in absehbarer Zeit kommen wird, an welchem der Ankauf dieser Privatnebenbahn stattfindet. Zum weiteren Teil der Petition, der sich auf den Umbau dieser Privatnebenbahn zu einer Vollbahn bezieht, hat die Großh. Regierung in ihrer Antwort — die Sie durch meinen Bericht ebenfalls zu Händen haben — erklärt, daß dieser Umbau eine außerordentlich große Summe erfordern würde; die Großh. Regierung spricht von rund 7 Millionen Mark. Was schließlich die Fortsetzung der Bahn anbelangt, so haben wir in der Budgetkommission geglaubt, daß das eine Frage wäre, deren Lösung schon einer ferner liegenden Zukunft vorbehalten bleiben müssen. Denn es würde, wie wir in der Antwort der Großh. Regierung gelesen haben, der Aufwand für diese Fortsetzung der Bahn ungefähr 16½ Millionen betragen, so daß der Gesamtaufwand für die Durchführung der Wünsche der Petenten sich auf 23½ Millionen Mark belaufen würde. In einer Zeit aber wie der gegenwärtigen, wo es schon schwer hält, diejenigen Mittel zu beschaffen, die erforderlich sind, um schon längst dafür vorgesehene Gegenden dem Verkehr zu erschließen, kann nicht daran gedacht werden, daß Regierung und Volksvertretung eine solche Aufgabe auf sich nehmen können. Wir haben deshalb geglaubt, daß es Sache einer späteren Zukunft sein werde, diesen Teil der Wünsche der Petenten vielleicht zu verwirklichen.

Trotzdem aber haben wir gemeint, man solle nicht zur Ablehnung der Petition kommen, und wir gelangten zu dieser Auffassung insbesondere mit Rücksicht auf den ersten Teil des Wunsches der Petenten, der sich mit dem Ankauf der Privatnebenbahn Zell-Lodtnau befaßt. Wir haben deshalb geglaubt, dem Hohen Hause empfehlen zu sollen, die Petition der Großh. Regierung als Material zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Die Kommission stellt demgemäß an das Hohe Haus den Antrag: „Dasselbe wolle die Petition einer Anzahl Gemeinden des Wiesentales u. anderer sich anschließender Gemeinden sowie die Beitrittserklärung der Handelskammer Schopfheim der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überweisen.“ Wir glaubten, daß das ein Weg sei, der auch die Petenten vorläufig befriedigen könnte. Wenn die finanziellen Verhältnisse des Landes sich besser gestalten, wird auch der Ankauf der Wiesentalbahn nicht in allzuweiter Ferne stehen; und darauf zielt unser Antrag zunächst ab. Ich bitte Sie, dem Antrag zuzustimmen.

In der Beratung erhalten das Wort

Abg. Kösch (Soz.): Die hier vorliegende Petition ist ein Neuling in diesem Hohen Hause. Die Idee, die in dieser Petition niedergelegt ist, wurde vor zwei Jahren in einer großen in Zell abgehaltenen Versammlung geboren, in der auch ich persönlich anwesend war. Wir hatten da Gelegenheit zu sehen, mit welcher Intenfität die dort anwesenden Vertreter der Industrie, des Handels, der Gewerbe und auch der Landwirtschaft diese Idee erörterten.

Der springende Punkt in dieser Petition ist der dringende Wunsch des Wiesentales und seiner sämtlichen Gemeinden, das Tal mit einer Bahnverbindung nach dem Innern des Landes, vornehmlich über den Schwarzwald und weiter darüber hinaus nach Stuttgart, nach Württemberg und nach Bayern hinein erschlossen zu sehen. Und wenn jemals die Zeit kommen sollte, wo dieser Petition seitens der Regierung nähergetreten werden kann, was ja zur Zeit mit Rücksicht auf unsere schlechte Finanzlage leider nicht möglich ist, so wird diese Praktizierung für unser Tal zu einem bedeutenden Aufschwung in industrieller und kommerzieller Beziehung führen. Unser Tal vereinigt ja bekanntlich fünf Städte und 66 Dorfgemeinden mit zusammen 73 000 Einwohnern. Eine gewaltige Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft sind vorhanden. Wir haben ein Kreissteuerkapital im Betrage von 367 Millionen. Das sind Faktoren, welche die Regierung wohl beachten darf.

Was die Stellungnahme der Handelskammer Schopfheim dem Projekt gegenüber anbelangt, so habe ich erst vorgestern Gelegenheit gehabt, mit einem Vertreter der Handelskammer Schopfheim zu sprechen. Diese kann der Erklärung der Regierung, daß dem Projekt ein solcher Wert nicht beigemessen werden könnte, nicht beitreten, und auch wir sind der gleichen Meinung. Die Erklärung der Regierung bezüglich des Wertes des Projekts und seiner Durchführung können wir im Wiesental nicht teilen. Die Regierung stellt sich auf den Standpunkt, daß für den Ankauf der Bahn von Zell nach Lodtnau, wenn ich richtig gelesen habe, 7 Millionen und für die Durchstechung des Feldbergs 16,5 Millionen nötig seien. Das macht zusammen 23,5 Millionen. Das ist natürlich in der jetzigen Zeit der schweren Finanznot eine Summe, die wir gegenwärtig zur Verwirklichung des Projekts nicht aufbringen können. Es erübrigt sich ja auch nach der ganzen Lage unserer Staatsfinanzen, heute längere Ausführungen über das Projekt zu machen. Ich habe nur Veranlassung genommen, dem Projekt einige Worte zu widmen, weil ich das vor zwei Jahren der Interessentenversammlung in Zell versprochen habe.

Wir hätten es begrüßt, wenn die Kommission wenigstens die Punkte 1 und 2 der Petition der Regierung heute schon empfehlend überwiesen hätte. Wir gehen von dem Standpunkt aus, wenn man heutzutage überhaupt etwas erreichen will, so muß man viel verlangen, um am Ende wenigstens zu bekommen. Der Herr Bürgermeister der Stadt Lörrach, der ja an der Spitze des Komitees steht, hat sich der Mühe unterzogen, vor 14 Tagen hier selber zu erscheinen. Er hat auch mit dem Herrn Berichterstatter Pfefferle unterhandelt (Abg. Pfefferle: Das ist nicht richtig!), soweit ich unterrichtet bin. Wenn das nicht richtig ist, dann will ich es dahingestellt sein lassen. Meines Wissens hat er mit dem Herrn Berichterstatter gesprochen, und er hat mir gesagt, daß er nach Lage der Dinge sich selbst habe überzeugen

müssen, daß eine empfehlende Überweisung an die Regierung zurzeit nicht möglich ist.

Ich möchte also hier heute den dringenden Wunsch ausgesprochen haben, daß die Regierung bei Prüfung der Bahnprojekte in der Zukunft auch diesem Projekt gegenüber jeweilig die nötige Rücksicht walten läßt. Ich kann nicht in Aussicht stellen, daß wir auf viele Jahre hinaus mit diesem Wunsche zurückhalten werden, sondern wir werden im Gegenteil auf dem kommenden Landtag bezüglich des Projekts einer Bahn von Zell nach Titisee auch wieder unsern Mann stellen, im Interesse unseres Tales sowie des ganzen oberen Schwarzwaldes und darüber hinaus.

Abg. Müller-Schopfheim (Soz.): Die zur Beratung stehende Petition zerfällt in der Hauptsache in zwei Teile. Den Teil, den mein Freund Rösch behandelt hat, möchte ich nicht weiter besprechen, sondern mich bezüglich desselben lediglich den Ausführungen meines Freundes Rösch anschließen.

Der andere Teil, der eigentlich in der Petition der erste ist, betrifft die Erwerbung der Eisenbahn Zell-Lodtnau durch den Staat. Auch in dieser Beziehung kann ich mich kurz fassen. Ich verweise auf die Ausführungen, die ich in der ersten Sitzung in diesem Hause gemacht habe, als ich mich über die Erledigung der die Wiesentalbahn betreffenden Petition ausgesprochen habe. Die Verhältnisse auf der Wiesentalbahn von Zell nach Lodtnau haben sich bis heute noch nicht viel gebessert. Die Regierung hat ja damals wohl das Versprechen gegeben, sie werde all die Missetände und all die Fehler, die dort vorkommen, prüfen und aus der Welt schaffen. Sie bestehen aber zum großen Teil noch heute. Man hat wohl seit dem 1. Mai ein Zugspaar mehr eingelegt und den Personenverkehr etwas verbessert. Aber der Güterverkehr, der ein ziemlich großer ist, ist heute noch ein ziemlich unregelmäßiger zu nennen, da in Zell alles, was aus dem Wiesental kommt und was nach dem hinteren Wiesental geht, umgeladen werden muß, weil der hintere Teil der Wiesentalbahn noch schmalspurig und nicht normalspurig ist. Der 100prozentige Entfernungszuschlag, der ja überall auf diesen Nebenbahnen erhoben wird, wirkt auf Handel und Verkehr kolossal lähmend ein, und ich möchte der Regierung empfehlen, wenn im Jahre 1913 der Vertrag mit der Gesellschaft abgelaufen ist, der Erwerbung näher zu treten, und das Hohe Haus möchte ich bitten, dem Kommissionsantrage zuzustimmen.

Abg. Kopf (Zentr.): Als Vertreter des hinteren Wiesentals kann ich es ja nur bedauern, daß die Kommission nicht zu einer empfehlenden Überweisung dieser Petition gekommen ist. Ich mache ihr aber keinen Vorwurf. Ich anerkenne, daß im Hinblick auf unsere mangelhaften Finanzverhältnisse und die vielen anderen Wünsche, die wir in dieser Richtung noch haben, die Kommission dadurch, daß sie wenigstens die Überweisung zur Kenntnisnahme beantragt, diesem Projekt immerhin ein gewisses Wohlwollen entgegengebracht hat. Das bitte ich namentlich die Herren von der Großh. Regierung nicht außer Acht zu lassen. Wir dürfen nie aus dem Auge lassen, daß, wenn wir heute für das hintere Wiesental zu sorgen hätten, nicht mehr eine Privatbahn Zell-Lodtnau sondern zweifellos eine Staatsbahn erbaut würde. Es war der größte Fehler, der je gemacht werden konnte, daß man geglaubt hat, dieses verkehrsreiche, hoffnungsvolle, aufstrebende Gebiet mit einer durchaus nicht leistungs-

fähigen Privatbahn versorgen zu können. Nun wird die Sache dem Staate natürlich viel mehr Geld kosten, als das damals der Fall gewesen wäre. Wir haben damals einen Zuschuß gegeben, und es kann gar nicht ausbleiben, daß die Zeit kommen wird, wo der Staat wohl oder übel die Bahn ankaufen und nachher größtenteils ganz neu bauen muß. Ich kann natürlich nach Sachlage nicht viel dagegen erinnern, daß man abwartet, bis die ersten 25 Jahre vorüber sind, bis also derjenige Zeitpunkt gegeben ist, in dem der Staat die Privatbahngesellschaft expropriieren, d. h. die Bahn erwerben kann. Solange werden wir ja ohnedies warten müssen. Aber ich bin der Meinung, wenn diese 25 Jahre abgelaufen sind (und das ist, wie der Herr Vorredner eben gesagt hat, ja schon im Jahre 1913 der Fall), dann wäre allerdings der Zeitpunkt da, wo, wie ich glaube, der Staat daran gehen müßte, diese Privatbahn zu erwerben und dann natürlich auch so auszugestalten, daß sie leistungsfähig ist. Denn jetzt ist sie nicht genügend leistungsfähig, sie hat eine so große Anzahl Kurven, daß sie schon deswegen für den Güterverkehr nicht recht geeignet ist; dazu kommt aber dann noch das Schmalspursystem, welches das Umladen der Güter in Zell nötig macht.

Ich glaube nun, daß gerade im Anschluß an den bestehenden elektrischen Betrieb der Wiesentalbahn und schon mit Rücksicht hierauf eine Übernahme dieser Bahn in den Staatsbetrieb sich nahelegen und sich voraussichtlich nicht als unrentabel erweisen wird, wenn auch die Kosten der Neuherstellungen bezw. der Änderungen der Bahn nicht unbedeutende sein werden. Wenn doch einmal dieser elektrische Betrieb eingerichtet wird, so glaube ich, wird es sich empfehlen, daß man die Sache fortsetzt und die herzustellenden Kraftwerke entsprechend ausnützt, und ich meine, daß gerade in diesem elektrischen Betrieb eben auch der Schlüssel gefunden werden wird, mittels dessen man später in billigerer Weise, als uns jetzt berechnet wird, die Verbindung von Lodtnau nach Titisee herstellen können, zumal mittels der Elektrizität auch sehr erhebliche Steigungen überwunden werden können. Es ist vielleicht namentlich dann die Ausführbarkeit dieses Projektes gegeben, wenn man die Wasserkräfte hinten im Wiesental ausnützt. Die Wiese selbst hat ja dort sehr erhebliche Wasserkräfte. Wenn ein Stauwehr angelegt würde, so könnte man auch sie nutzbar machen. Ich glaube also, wenn man diese Kräfte entsprechend ausnützt, so sollte es möglich sein, ohne diese gewaltigen Tunnelkosten vielleicht noch eine derartige Verbindung einmal herzustellen, und ich hoffe, daß das in absehbarer Zeit geschieht.

Ich möchte also meinerseits die Großh. Regierung bitten, daß sie das Projekt jedenfalls in allem Ernst studiert, und daß sie der Sache, wenn nicht sofort so doch allmählich näher tritt. Es sollte in unmittelbarem Anschluß an die Durchführung des elektrischen Betriebs auf der Wiesentalbahn dazu übergegangen werden, die Strecke Zell-Lodtnau zu erwerben und natürlich umzubauen, und ebenfalls mit elektrischem Betrieb zu versehen, und dann sollte auch die Fortsetzung kommen. Wenn wir in zwei Jahren, so Gott will, dazu kommen, daß wenigstens die Bahn von Titisee-St. Blasien beschossen wird, dann wird die Verbindung nach Lodtnau schon zum Teil erstellt, wenigstens bis Bärenthal, und die Strecke, um die es sich denn noch handeln wird, ist schon wieder verschiedene Kilometer geringer. Ich halte es für eine Naturnotwendigkeit, daß, wenn die Bahn Titisee-St. Blasien erstellt ist, auch die Seitenbahn von Bären-

tal nach Todtnau folgen muß. In dem Sinne bitte ich Sie, dem Antrag der Kommission zuzustimmen. Ich knüpfe daran die Hoffnung, daß wir nicht mehr sehr häufig derartige Reden halten müssen, sondern daß der Zeitpunkt, da auch durch das hintere Wiesental die Bahn geht, recht bald eintreten möge.

Das Schlußwort erhält

Berichterstatter Abg. Pfefferle (natl.): Die Ausführungen der Herren Redner geben mir keinen Anlaß, das Wort zu nehmen, da sie alle die Stellungnahme der Kommission gewürdigt haben.

Nur eine Bemerkung des Herrn Kollegen Kösch muß ich richtig stellen. Er hat gemeint, der Herr Bürgermeister von Lörrach habe hier mit dem Berichterstatter verhandelt. Das ist nicht richtig, es wäre auch nicht am Platz, daß der Berichterstatter mit einzelnen Interessenten verhandeln würde. Die Sache ist so: Der Herr Bürgermeister von Lörrach war allerdings hier, es war das aber zu einer Zeit, als diese Petition in der Budgetkommission schon behandelt war. Als wir uns trafen, fragte er mich über den Stand der Sache, was beschlossen worden sei. Ich habe ihm darauf Aufschluß gegeben und auch die Gründe, die die Kommission geleitet haben, dargelegt, worauf er sagte, er begreife die Stellungnahme der Kommission.

Zu persönlichen Bemerkungen erhalten noch das Wort

Abg. Kösch (Soz.): Ich kann nicht begreifen, daß Herr Kollege Pfefferle sich während meiner Rede aufgeregt hat, weil ich gesagt habe, der Herr Bürgermeister von Lörrach hat mit ihm verhandelt. Ich wollte mit dieser Bemerkung nur konstatieren, daß der Bürgermeister von Lörrach, der Vorsitzende des dortigen Eisenbahnkomitees, tatsächlich in Karlsruhe war und mit dem Berichterstatter der Kommission, dem Herrn Kollegen Pfefferle, verkehrt hat. Ich meine, darüber hätte er sich nicht aufzuregen brauchen.

Abg. Pfefferle (natl.): Dem Herrn Kollegen Kösch möchte ich nur erwidern, daß ich mich nicht aufgeregt habe. Die Ausführungen des Herrn Kollegen Kösch haben den Anschein erwecken können, als ob ich als Berichterstatter mit dem einen oder andern Interessenten persönlich verhandelt hätte. Ich habe zugegeben, daß der Herr Bürgermeister mit mir gesprochen hat, und ich habe gesagt, daß ich ihm die Gründe angeführt habe, die die Budgetkommission zu ihrem Beschluß bestimmt haben, und damit dürfte die Angelegenheit genügend aufgeklärt sein.

Hierauf wird der Kommissionsantrag einstimmig angenommen.

Hierauf wird abgebrochen.

Schluß der Sitzung kurz nach 1 Uhr.

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

* Karlsruhe, 29. Juni. 107. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Donnerstag den 30. Juni 1910, nachmittags 4 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann:

I. Mündlicher Bericht der Budgetkommission und Beratung über

- a) den Antrag der Abgg. Köhlin u. Gen., in betreff der Weiterführung der Bahnlinie Appenweier—Oppenau bis Griesbach (Drucksache Nr. 42) und die einschlägige Petition,
- b) den II. Teil (Ziffer 2) des Antrags Kopf u. Gen., die Erschließung des Landes durch neue Bahnen betr. (Drucksache Nr. 42a) — vergleiche Drucksache Nr. 42c —, Berichterstatter: Abg. Pfefferle;

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

- 1) des Eisenbahnkomitees des Wolfstales um Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Wolfach nach Rippoldsau, Berichterstatter: Abg. Dieterle;
- 2) des Eisenbahnkomitees der Steinachtalgemeinden, den Bau einer Eisenbahn durch das Odenwälder Steinachtal von Redarsteinach über Schönau, Altneudorf nach Heiligkreuzsteinach betr., Berichterstatter: Abg. Banjsbach;
- 3) der Gemeinderäte und anderer Interessenten von Tengen, Wiechs, Talheim u. a. O. um Fortsetzung der durch das Gesetz vom 16. März 1908 genehmigten Bahn Singen—Beuren bis Tengen, Berichterstatter: Abg. Leifer;
- 4) der Gemeinde Griesen um Erbauung einer elektrischen Straßenbahn nach Jestetten, Berichterstatter: Abg. Goehring;
- 5) der Handelskammer für den Kreis Freiburg und der Schwarzwälder Handelskammer, den Ausbau der Elgtalbahn betr., Berichterstatter: Abg. Duffner;
- 6) der Gemeinde Nonnenweier um Beihilfe zur Errichtung eines Automobilverkehrs von Mannsweier nach Nonnenweier, Berichterstatter: Abg. Banjsbach;
- 7) des Gemeinderats und Komitees in Bollmatingen wegen Erstellung einer Haltestelle daselbst, Berichterstatter: Abg. Görlacher;
- 8) der Gemeinderäte Grünigen und Donaueschingen um Errichtung einer Güterstation in Grünigen, Berichterstatter: Abg. Morgenthaler;
- 9) des Gemeinderats Eutingen um Wiedereinstellung des Zugs Nr. 1213 unter die Zugshalte auf Station Eutingen, Berichterstatter: Abg. Silber;
- 10) der Gemeinde Hintzingen, die Errichtung einer Güterstation daselbst betr., Berichterstatter: Abg. Görlacher;
- 11) der Gemeinde Ohlsbach, die Errichtung einer Haltestelle bei der Wartstation 5 der Schwarzwaldbahn betr., Berichterstatter: Abg. Ned;
- 12) der Vertretungen der beteiligten Gemeinden und anderer Interessenten um Erbauung einer normalspurigen Bahn von Engen über Ach—Eigeltingen—Orfingen nach Renzingen mit Anschluß an die Bodenseegebietbahn, Berichterstatter: Abg. Goehring.