

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Amtliche Berichte über die Verhandlungen des Badischen Landtags. 1919-1930 1919

16 (7.4.1919)

Ämtliche Berichte

über die Verhandlungen der

verfassunggebenden badischen National-Versammlung.

N 16.

Karlsruhe, den 7. April

1919.

16. öffentliche Sitzung

am Donnerstag, den 27. März 1919, vormittags 9 Uhr.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingänge. Sodann I. Begründung und Beantwortung der Interpellationen

1. der Abgg. Spengler u. Gen. sowie Kaufsch u. Gen., das Verkehrswesen betr. (Druckf. Nr. 3 und Nr. 3a), und damit in Verbindung: die Anfragen der Abgg. Duffner u. Dr. Schofer sowie Herbst und Müller-Schopfheim, den Automobilverkehr betr.;
 2. der Abgg. Gertle u. Gen. sowie der Abgg. Schell u. Gen., den Eisenbahnbau und die Arbeiterfrage betr. (Druckf. Nr. 4 und 4c), und damit in Verbindung: die Anfrage der Abgg. Helffrich u. Gen., den Eisenbahnbau Neckarsteinach-Schönau betr.;
 3. der Abgg. Seubert u. Gen., die Lebensmittelfrage, hier Branntweinerzeugung und -verkehr betr. (Druckf. Nr. 9b).
- II. Bericht der Petitionskommission und Beratung über den Antrag der Abgg. Karl u. Gen., die Lebensmittelfrage, hier die Kartoffelversorgung betr. (Druckf. Nr. 9c), Berichterstatter Abg. Schell.

Am Regierungstisch: Verkehrsminister Rückert, Minister für Ernährungswesen Trunk, Minister des Kultus und Unterrichts Stodinger, Geh. Oberbaurat Wolpert und Betriebsinspektor Wachs.

Präsident R o p f eröffnet um 9¼ Uhr die Sitzung und gibt den Eingang eines Gesekentwurfs betr. Änderung des Gesetzes vom 5. Juli 1917 über den Verkehr mit Grundstücken in der Kriegs- und Übergangszeit (das sogenannte Sperrgesetz) bekannt.

Der Gesekentwurf wird der Verfassungskommission überwiesen.

Hierauf wird in die Tagesordnung eingetreten.

Zu Biffer 1 derselben: Begründung und Beantwortung der Interpellation der Abgg. Spengler und Gen. sowie Kaufsch und Gen., das Verkehrswesen betr. (Druckf. Nr. 3 und Nr. 3a) und damit in Verbindung die Anfragen der Abgg. Duffner und Dr. Schofer sowie Herbst und Müller-Schopfheim, den Automobilverkehr betr., wird zunächst nach kurzer Geschäftsordnungsdebatte ein Antrag des Abg. Kaufsch, die unter Biff. 12 auf der Tagesordnung stehende Interpellation der Abgg. Gertle und Gen. (Druckf. Nr. 4) gleichzeitig mitzubehandeln, abgelehnt.

Zur Begründung der Interpellation der Abgg. Spengler und Gen. erhält zunächst das Wort:

Abg. Spengler (Zentr.):

Die Frage, um die es sich hier handelt, ist keine neue; die früheren Mitglieder des Landtages erinnern sich ihrer sehr gut. Die Wünsche aus dem entfernt liegenden Bezirk W e r t h e i m, die vielen Klagen über Verkehrsmangel, die Klagen über Zurücksetzung all dieser Wünsche sind in diesem Hause alte Bekannte. Es gibt deshalb in dieser Frage kein Künfteln, kein Beschönigen und auch kein langes Reden: Hier hat der Staat die Pflicht, endlich zur Tat zu schreiten und dem bisher vernachlässigten Bezirk endlich etwas zu erfüllen, damit dieser Bezirk nicht immerfort sagen muß, daß im Vergleich zu anderen Landesteilen er doch allzu sehr zurückgesetzt sei. Sonst erhält die Meinung, die dort verbreitet ist, Nahrung, man finde diesen Landesteil nur dann, wenn man ihn zur Erfüllung seiner eigenen Verpflichtungen mahnt, d. h. wenn man etwas von ihm will, nicht aber dann, wenn es sich darum handle, dem Bezirk etwas zu bieten; sonst bestärkt man die Meinung, in bezug auf die Leistungen des Staates höre das Land bei dem Teil auf, der hinter Heidelberg liegt.

Schon seit langen Jahren haben wir hier die Petitionen eingereicht. Erfolge hatten bisher nur unsere Nachbarbezirke: Hardheim mit seiner Eisenbahn, ebenso auch Tauberbischofsheim und Königheim. Bei diesen ist aber auch nur ein Teilwerk erreicht, auch dort gibt es noch erheblich zu tun, wir werden später noch davon hören. Weil nun die Erreichung einer Eisenbahn schwieriger ist, haben wir unsere Wünsche ermäßigt und uns auf die Erreichung einer K r a f t w a g e n l i n i e festgelegt. Diese Frage war im Jahre 1913 schon sehr im Fluß. Der unglückselige Krieg hat natürlich auch hier mit rauher Hand in die Speichen des Rades gegriffen und das in Bewegung gewesene zum Stillstand gebracht. Ich habe mir deshalb, als ich hierher entsandt wurde, es neben der Erfüllung anderer Pflichten in bezug auf die Verfassung zur Hauptaufgabe gesetzt, das dort Stehengebliebene wieder mit kräftigen Ruck anschieben zu helfen und das so lang Erstrebte endlich einmal zur Verwirklichung zu bringen.

Diese Autobahn, wie man kurz sagt, oder die Einrichtung von Autolinien ist kein Ideal, das hat man ja überall gesehen, wo sie im Betriebe sind. Das Ideal, das eine Gegend erstrebt, die im Aufblühen sich befindet, ist eben die Eisenbahn; aber man klammert sich eben an das eher Erreichbare und das wollten wir auch tun.

Wenn ich etwas über die Bedeutung des Bezirkes, der sich hier regt, sagen will, so muß ich zunächst die Amtsstadt Wertheim mit ihren 4000 Einwohnern nennen. Sie ist ein bedeutender Platz und liegt an der Wasserstraße des Maines; dort landen die Schiffe an, dort werden sie ein- und ausgeladen. Wertheim ist auch der Sitz verschiedener Behörden: des Bezirksamts, des Amtsgerichtes und der Notariats. Es lebt dort ein sehr tüchtiger, aufstrebender Gewerbe-, Handels- und Handwerkerstand. Die Bewohner des Bezirkes haben dringend die Forderung zu stellen, daß sie an diese Amtsstadt angeschlossen werden; denn sie müssen dort ihre Bedürfnisse decken, wozu ihnen der, wie schon erwähnt, tüchtige Handwerker-, Gewerbe- und Handelsstand die Möglichkeit bietet. Außerdem werden auch ihre eigenen, nämlich die landwirtschaftlichen Erzeugnisse, dorthin verbracht, und Sie alle wissen: Je bequemer die Verkehrseinrichtung gestaltet ist, um

so rascher werden die Städte, die diese landwirtschaftlichen Artikel so notwendig brauchen, in deren Besitz gelangen.

All diese Gesichtspunkte nötigen also dazu, der Sache ernsthaft näherzutreten.

Die Orte, die zunächst an die gedachte Hauptlinie angegeschlossen werden sollen, — Rodenrot, Nassig, Sonderriet, Hundheim, Steinbach, Steinfurt, also Orte des Bezirkes Wertheim — haben zusammen etwa 3000 Einwohner. Interessiert an dieser Verbindung sind eine Reihe von Orten, die in ihrer unmittelbaren Nähe liegen und zusammen etwa 1700 Einwohner haben.

Wenn ich mich nun demjenigen zuwende, was der Bezirk leistet, was er der Öffentlichkeit, dem Staate, den Mitbürgern in diesem Landesteil bietet, so will ich gar nicht von der Erzeugung von landwirtschaftlichen Produkten im allgemeinen reden, sondern mich nur auf das beschränken, was im vorigen Jahre abgeliefert wurde. Der Bezirk Wertheim an und für sich hat im letzten Wirtschaftsjahre 12721 Zentner Heu, also 71% des Lieferfolls abgeliefert, ferner 8585 Zentner Stroh, das sind 82% seines Lieferfolls; an Kartoffeln hat der Bezirk 63 000 Zentner abgeliefert. Milch, Eier und sonstige Produkte gehen von dort an die Kommunalverbände Heidelberg. Neben diesen Lieferungen stehen natürlich auch die Verpflichtungen für die 20 000 Einwohner zählende Bevölkerung des Bezirkes, die mit ihrem bedeutenden Viehstand auch ein hohes Maß von der Erzeugung der dortigen Produkte für sich beansprucht.

Mit der Feststellung dieser Ablieferungsziffern, die ich mir aus dem amtlichen Material des Kommunalverbandes verschafft habe, glaube ich auch diejenigen Angaben widerlegt oder richtiggestellt zu haben, die der Herr Abg. Müller-Schoppheim anlässlich der Besprechung der Futternot in der 9. Sitzung am 13. März d. J. hier im Hohen Hause gemacht hat, dahingehend, daß der Bezirk Wertheim bei einem Lieferfoll von 4000 Zentnern Heu nur 760 Zentner abgeliefert habe. Ich erlaube den Herrn Abg. Müller, von meinen Angaben Kenntnis zu nehmen.

Was die Linienführung anbelangt, so denke ich an eine Hauptlinie, die von Wertheim aus über die vorhin genannten Höhenorte mit dem Anschluß an die Eisenbahnstation Hardheim gehen soll, um sich dann an die Hauptbahn nach Eubigheim fortzusetzen; eine andere Linie, die gegen Königheim gedacht ist, wird von anderen Herren zur Sprache gebracht werden. Diese Hauptlinie wird etwa 30 Kilometer lang sein. Mit Erfüllung der Ansprüche, die hier gestellt werden, sind eigentlich nicht alle Wünsche befriedigt. Denn ich muß zugeben, daß auch der andere, östliche Teil des Bezirkes recht sehr einer Berücksichtigung würdig wäre. Es handelt sich doch dabei um die in der Richtung gegen Würzburg zu liegenden Orte: Eichel, Urphar, Bettingen und Dertingen. Auch diese wären, wie gesagt, einer Verbindung mit der Amtstadt sehr bedürftig; die Forderung, die sie immer wieder erheben, ist eine nur zu sehr berechtigte.

Als Nebenlinie zu dieser Hauptlinie denke ich mir eine nach Kilsheim, Bronnbach abzweigende Seitenlinie. Um von Kilsheim, meinem eigenen Geburtsort, etwas zu sagen: Derselbe hat über 1600 Einwohner, eine recht leistungsfähige Landwirtschaft, einen aufblühenden Gewerbebestand (Ziegeleien); er besitzt ein großes Lagerhaus, welches einen gewaltigen Umsatz zu verzeichnen hat. Der Verkehr von Kilsheim an seine Eisenbahnstation Bronnbach wird zur Zeit durch Postwagen vermittelt. Wie lebhaft er ist, geht aus den Zahlen hervor, die mir zur Verfügung gestellt wurden; sie sind sehr bedeutend. So werden z. B. zurzeit vonseiten der Post für den Postwagenverkehr in einer festen Summe jährlich 4160 M. Fuhrlohn bezahlt. Der Verkehr an Personen ist auf täglich 40 festzustellen, der Umsatz an Paketen schwankt zwischen 40 und 60 täglich. Diese Zahlen rechtfertigen recht sehr die Einstellung eines Kraftwagens zur Bewältigung dieses Verkehrs, so daß ich nach meiner Auffassung glaube, für diese Linie nicht besonders Sturm laufen zu müssen, sondern, wenn der Staat in jener Gegend etwas vollbringt, wird er diese Strecke kaum beiseite liegen lassen, denn sie wirkt in allererster Linie eine gute Einnahme ab.

Wenn ich kurz erinnern darf an das, was im Reich auf diesem Gebiete vor sich geht, dann darf ich wohl erwähnen, daß der Wirtschaftsausschuß eine Abteilung für Automobilwesen errichtet hat, die sich in drei Gruppen gliedert. Die dritte Gruppe hat sich zur Aufgabe gemacht, an möglichst vielen Stellen des Reiches Lastkraftwagenverkehrsgesellschaften ins Leben zu rufen, an denen sich außer den beteiligten Kommunen, Städten usw. das Reich in erheblichem Maße beteiligt. Diese Kraftwagenverkehrsgesellschaften sind

als gemeinnützige Betriebsunternehmungen gedacht, einmal um den Güterverkehr von Ort zu Ort im Anschluß an das vorhandene Bahnnetz zu übernehmen, und andererseits um den Gemeinden, Gewerbetreibenden und insbesondere den Landwirtschaft Lastkraftwagen leihweise zu überlassen. Also auch das Reich soll sich hier in erheblichem Maße beteiligen. Das ist sehr erfreulich und für uns in Baden auch ein Fingerzeig. Pflicht des Staates ist es, bei uns in unserer entlegenen Gegend den Verkehr zu heben. Daß durch die Hebung des Verkehrs, wenn der Staat etwas tut, auch etwas zu erreichen ist, das werden Sie später durch die Zahlen, die in der Begründung der erstrebten Eisenbahnprojekte genannt werden, wohl zur Kenntnis erhalten. Denn in Hardheim hat sich die Einnahme seit dem ersten Eröffnungsjahr der Bahn von 46 000 auf 110 000 M. gesteigert. Dies ist ein drastisches Beispiel, daß erst etwas geboten werden muß, um anzuregen und um Erfolg zu erzielen.

Es gibt auch noch andere Gesichtspunkte. Man klagt immer über die Abwanderung vom flachen Land und den Zug in die großen Städte. Der Krieg hat uns recht sehr gezeigt, wie ungünstig der Zusammenschlag von Massen in diesen Industriezentren war und der Mangel an Verteilung der Industrien auf alle Landesteile. Auch aus diesem Gesichtspunkt heraus erwächst die Verpflichtung des Staates den entlegenen Gegenden mehr zu bieten unter ihrer eigenen Mitwirkung, um den dortigen Bewohnern auch ein bißchen Freude zu machen an der heimischen Scholle, um ihnen auch moderne Einrichtungen zu bieten, um ihnen das Dorfsein nicht ganz zu verleiden, sondern, wie gesagt, sie an die Heimat zu fesseln und ihnen das Leben angenehmer erscheinen zu lassen. Ich muß anerkennen, daß von seiten der Generaldirektion vor einigen Wochen bereits eine Versammlung in dieser Frage der Kraftwagenlinienführung in Hardheim anberaumt wurde. Ich sehe das als ein Zeichen des guten Willens an und begrüße es, wenn dieser Sache näher getreten wird. Allerdings wäre uns nicht gebietet mit der Errichtung nur einer Teilstrecke, wie sie dort von seiten des Regierungsvertreters vorgebracht wurde, sondern wir bleiben feststehen auf der Forderung der Errichtung der gesamten Linie, die wie vorhin geschildert über die Höhe geht von Wertheim nach Hardheim (sehr richtig! rechts) und eine Zweiglinie abzweigt nach Kilsheim—Station Bronnbach.

Der Grund, weshalb die zuständigen Stellen sich auf eine kürzere Linie beschränkten, ist darin zu sehen, daß nach einem Gutachten der Straßenbauinspektion, welches vor einigen Jahren abgegeben wurde, die Straßen dorten auf der Höhe gegen Nassig—Sandriet sich nicht eignen sollten. Diese Einwendung fällt aber weg, da die derzeitige Straßenbauinspektion die Straße für befahrbar durch ein Auto erklärt hat. Es ist durch diesen Vorfall, daß man sich nur auf eine kurze Teilstrecke beschränken wollte, d. h. den kürzesten Weg nehmen wollte, ein großer Unwille im Bezirk entstanden. Ich muß diesen bedauern. Ich freue mich aber, wenn es durch die Gutachten, die jetzt über die Straßen abgegeben wurden, aufgeklärt ist, und daß in dieser Hinsicht ein Hindernis der Errichtung nicht mehr entgegensteht.

Wenn ich zum Schlusse zusammenfassend und zur Begründung der Interpellation noch etwas sagen soll, so muß ich ausführen: Die Bewohner des Bezirkes Wertheim haben nunmehr die Vertretung ihrer berechtigten Forderungen direkt in die Hand genommen. Sie werden alles aufbieten, um aus der stiefmütterlichen Behandlung herauszukommen und als gleichwertige, vollberechtigte Staatsbürger Würdigung zu finden. Der Bezirk Wertheim fordert als Abschlagszahlung die Errichtung von Kraftwagenlinien und hofft, daß die Erfolge dieses Verkehrsmittels die Unterlagen bieten werden zur Begründung der Notwendigkeit der baldigen Erbauung einer Eisenbahn, die wir als Hauptziel erstreben (Beifall).

Zur Begründung der Interpellation der Abg. Kaufsch und Gen. erhält das Wort:

Abg. Kaufsch (Soz.):

Ich gestatte mir, zu gleicher Zeit zu der Drucksache Nr. 8a, die der Herr Vorredner eben behandelt hat, mich zu äußern. Es wird sich erübrigen, näher auf diese Vorlage einzugehen, nachdem der Herr Vorredner in ausgiebiger Weise das Bedürfnis der Erstellung dieser Autolinie Wertheim—Kilsheim so überzeugend vorgetragen hat. Die Bedürfnisfrage ist ja grundsätzlich anerkannt worden schon im Jahre 1913, als dort Mittel für die Linie in den Voranschlag eingestellt worden sind. Damit erscheint die Erstellung dieser Linie

prinzipiell gerechtfertigt. Ich bin der Auffassung, daß in einer Zeit wie der heutigen, in der wir wirtschaftlich so stark von außen abhängig sind, es Pflicht des Staates ist, die Verkehrseinrichtungen zu verbessern, und besonders solche zu erstellen in dem verkehrsarmen Frankenland. Ich bin ferner der Meinung, daß die Erstellung von Autolinien, solange Eisenbahnlagen nicht erstellt werden können, als Notbehelf dienen muß. Der Bau von Eisenbahnlagen und die Erstellung von Autolinien darf nicht nur vom Standpunkt der Rentabilität aus betrachtet werden, sondern auch vom Standpunkt des Bedürfnisses der Bevölkerung. Ein Leitmotiv für die Regierung muß es sein, auf die Existenz- und Lebensinteressen der dortigen Bevölkerung Rücksicht zu nehmen, und das trifft in hervorragendem Maße auf das Frankenland zu. Ich will damit nicht sagen, daß in der Eisenbahnfrage in Baden überhaupt nichts geschehen sei. Ich bin aber der Meinung, daß die Zeit heute mehr denn je drängt, dem Ausbau des Verkehrs in jeder Form Aufmerksamkeit und Nachdruck zu schenken.

Interessiert an der Durchführung der Autolinie Wertheim — Eubigheim sind eine ganze Reihe von Amtsbezirken im Hinterland, Abelsheim, Wogberg, Wertheim, Wallbüren usw. Der Herr Vorredner hat ja die näheren Zahlen angegeben, die in landwirtschaftlicher Hinsicht in die Augen springen und die die Erstellung der Linie von diesem Gesichtspunkt aus rechtfertigen.

Ich möchte für den Personenverkehr dieser Autolinie bemerken, daß sie auch für den Durchbau der Bahn Hardheim — Königheim von großem Interesse wäre, und daß dadurch auch ein ganzes Stück der Rentabilität dieser Teilstrecke durch Errichtung dieser Autolinie gesichert wäre. Man kann sich nicht auf den Standpunkt stellen, daß man sagt: Die Bevölkerung von dort kann ja die 6, 8 oder 10 Kilometer einfach zu Fuß zurücklegen, man ist früher auch zu Fuß gegangen, und es ist gegangen. In der heutigen Zeit der schnelllebigen Existenz und des Schaffens, wo wir darauf angewiesen sind, jetzt, wo wir so bettelarm geworden sind, daß jeder einzelne die Zeit zur Produktion ausnißt und nicht unnötige Zeit auf Wegen und Reisen verliert, ist es Pflicht, diesen Verkehrseinrichtungen besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Außer den Personenverkehr wäre es, wie der Herr Vorredner bemerkt hat, auch notwendig den Verkehr mit Lastwagen einzurichten, damit die landwirtschaftliche Bevölkerung ihre Produkte leichter als bisher abliefern kann. Der Bezirk Wertheim beliefert meine Vaterstadt Heidelberg. Ich habe mir einige Zahlen geben lassen, und ich kann dem Herrn Abg. Spengler sagen, daß die Zahlen der Deuablieferung aufsteigend sind, da ich sie vom Kommunalverband erhalten habe. Die vom Herrn Kollegen Müller-Schoppsheim vorgetragene Zahlen sind also richtig.

Herr Abg. Spengler hat angeführt, was von jenen Kommunalverbänden abgeliefert worden ist. Ich möchte anführen, was nicht abgeliefert worden ist und bei besserer Verbindung vielleicht hätte abgeliefert werden können. Vorausgeschickt will ich aber noch, daß ich nicht auf dem Standpunkt stehe, daß das Nichtvorhandensein von Autolinien allein schuld war an der geringeren Ablieferung der landwirtschaftlichen Produkte; die Faktoren, die schuld sind, sind mir wohlbekannt. Aber eine Steigerung der Ablieferung wäre bei Verkehrsverbesserung sehr wohl möglich. Vom Lieferungsbezirk Wogberg sollten uns geliefert werden an Butter und Milch täglich 9000 Liter. Es sind uns geliefert worden, — ich nehme die drei letzten Monate — 4941 Liter, das sind 55%; aus dem Bezirk Wertheim sollten uns täglich geliefert werden 6000 Liter, abgeliefert hat er 3241 Liter, das sind 52%; der Bezirk Mosbach kommt nicht in Frage. Im Januar sollte abgeliefert werden aus dem Bezirk Wertheim 5900 Liter täglich, tatsächlich sind abgeliefert worden 3328 Liter, das sind 56,5%. Im Februar sollten aus diesem Bezirk geliefert werden 5900 Liter, und es sind abgeliefert 3245 Liter, das sind 55% der Sollmenge. An Eiern sollten abgeliefert werden im Januar 31 815 Stück, es sind abgeliefert worden 120 Stück, das sind 0,3%. Im Februar sollten abgeliefert werden 44 541 Stück, es sind abgeliefert worden 815 Stück, das sind 1,8%. Es sollten vom September 1918 bis Februar 1919 abgeliefert werden im ganzen 122 206 Stück, es sind abgeliefert worden 3350 Stück, das sind 3,1%. Ich habe vorhin erwähnt, daß das Nichtvorhandensein der Autolinien nicht allein die Schuld trägt, es sind noch andere Faktoren maßgebend. Ob der Schleichhandel und die Fausterei und all die Dinge, die jetzt im Ernährungsbeirat Gegenstand gründlicher Auseinandersetzung sind, daran schuld sind, muß ich dahingestellt sein lassen. Zweiseiflos wäre eine höhere Ablieferung jener Kommunal-

verbände an die Stadt Heidelberg sehr wohl möglich, und ich führe die schlechte Ablieferung zum Teil auf die wenig guten Verkehrsverhältnisse zurück. An Heu sollte der Kommunalverband Wertheim 4000 Zentner aufbringen. Es sind abgeliefert worden vom 30. November 1918 bis zum 23. Januar 1919 im ganzen 78 910 Pfund, das sind 789 Zentner, das sind rund 19,7% der Sollmenge an Heu. Diese Zahlen sprechen jedenfalls dafür, daß man dem Ausbau der Verkehrseinrichtungen eine höhere Aufmerksamkeit schenken muß, um dadurch die Versorgung der großen Städte etwas mehr sicher zu stellen. Wir befürworten die Interpellation der Herren Spengler und Gen. aufs wärmste und bitten die Regierung, der Errichtung dieser Autolinie in allernächster Zeit praktisch näher zu treten.

Was nun die Interpellation Nr. 3a anbelangt: „Ist die vorläufige Volksregierung bereit, Auskunft zu geben über die Ergänzung des Eisenbahnverkehrs durch Einrichtung von Autolinien zur Sicherstellung der Nahrungsmittelversorgung“, so möchte ich hierzu sagen, was vorhin allgemein erwähnt worden ist, daß die Nahrungsmittelversorgung durch die Errichtung der Autolinien, soweit die Erstellung der Eisenbahnlagen zurzeit noch nicht möglich ist, wohl eine Stärkung erfahren würde. Ich möchte der Regierung anheimstellen, der Erstellung von Autolinien als Notbehelf näher zu treten. Speziell haben wir einige Autolinien im Auge, deren Erstellung wir wohl begrüßen würden. Hier ist einmal die Linie Biegelhausen — Peterstal — Wilhelmsfeld zu nennen. Die Erstellung dieser Linie ist insofern von besonderer Wichtigkeit, als in Wilhelmsfeld und Peterstal eine große Anzahl Industriearbeiter wohnt, die täglich nach Heidelberg gehen müssen, teilweise sogar nach Mannheim, die also ihr Brot weit ab von ihrer Wohnstätte suchen müssen. Da wäre es dringend zu wünschen, daß der Erstellung dieser Linie als Notbehelf näher getreten würde. Wie war es bisher der Arbeiterschaft gegangen, die ihren Wohnsitz weit ab von der Arbeitsstelle hatte? Es war bei 9 und 10stündiger Arbeitszeit so, daß der Arbeiter morgens in aller Frühe in der Dunkelheit aufbrechen, einen Weg von 2 bis 2½ Stunden zu Fuß zurücklegen mußte, dann 8, 9 oder 10 Stunden an der Arbeitsstelle war und dann wieder 2½ Stunden rückwärts zu seinem Wohnsitz brauchte, so daß er 14 bis 15 Stunden von der Familie weg war. Man kann sagen, daß Arbeiter, die bei der Dunkelheit ihre Familie verlassen und sie bei Dunkelheit erst wieder antreffen, nicht Vorsteher ihrer Familien, Erzieher ihrer Kinder und Familienväter sein können, wie sie es sollten. Ein solcher Arbeiter ist nur der Schlaggänger seiner Familie, aber nicht der Vorsteher und der Erzieher seiner Kinder. Es wurde geklagt von Seiten der äußersten Rechten — ich meine das allgemein, nicht eine bestimmte Partei in diesem Hause — über die Verwilderung, die Verrohung der Jugend, die Loderung des Familienlebens, über das Auseinandergehen der Ehegatten. Kein Wunder, wenn der Mann überhaupt kaum zu Hause ist. Ich meine, alle diese Erscheinungen auf diesem Gebiete sind zurückzuführen einmal auf die wirtschaftlichen Verhältnisse, zweitens auf die mangelhaften Verkehrsverhältnisse und drittens auf die kapitalistische Ausbeutung der Arbeiter, die bisher mit diesen Dingen Hand in Hand gegangen ist. Es wäre mir höchst wichtig auf das Familienleben und die Kultur im allgemeinen dringend zu wünschen, daß die Erstellung von Autolinien in Angriff genommen würde zur Förderung des Arbeiterverkehrs und des Warenverkehrs, um alle diese Mißstände wirksam bekämpfen zu können.

Es kommt dann weiter in Betracht die Linie Nedarsteinach — Schönau — Altneudorf. Es ist jüngster Zeit bekannt geworden, daß die Erstellung der Eisenbahnlinie Nedarsteinach — Schönau in nächster Zeit vor sich gehen soll. Es war unser Freund Maier, der 1909 im Landtag die Anregung für den Bau dieser Linie gegeben hat, und die Ausführung hat im Jahr 1913 durch die Aufnahme der Linie in den Voranschlag praktische Gestalt angenommen. Jetzt soll der Ausführung näher getreten werden. Solange aber diese Linie nicht erstellt ist, sollte auch hier eine Autolinie laufen. Von Nedarsteinach — Schönau sollte auch eine Autolinie laufen von Heiligkreuzsteinach über Altneudorf, Schönau nach Nedarsteinach, weil in Schönau und Nedarsteinach nennenswerte Industrie vorhanden ist und die Arbeiter von Altneudorf und von den noch weiter gelegenen Orten darauf angewiesen sind, jene Arbeitsplätze aufzusuchen. Es wurde seinerzeit von unserem Parteigenossen Maier auch noch die Frage aufgeworfen, mit der heftigen Regierung in Verbindung zu treten, um die Durchführung der Linie nach Wein-

heim fertigstellen zu können. Ich möchte das Verkehrsministerium fragen, wie weit diese Frage gediehen ist, ob man dem Weiterbau der Bahn von Schönau bis Weinheim in absehbarer Zeit näher zu treten gedenkt. Weiter ist die Linie Eberbach—Käfenbühl über Unterdielbach, Oberdielbach, Strümpfelbrunn, Waldsachsenbach ins Auge zu fassen von dem Gesichtspunkte aus, daß in Eberbach eine starke Industrie ist und die Arbeiter rings um Eberbach 2 bis 3 Stunden Wegs zu gehen haben, um diese Industrieplätze aufzusuchen. Was ich vorhin sagte über die Hebung des allgemeinen Verkehrsabsatzes von Landesprodukten, Schaffung von besserer Arbeits Gelegenheit, von Notstandsarbeiten, das gilt auch hier im besonderen.

Weiter ist die Autobuslinie zu nennen: Osterburken—Merchingen—Ballenberg, um jene verkehrssarme Gegenden durch Automobile als Notbehelf miteinander zu verbinden, bis die Erstellung der Bahnlinie—Osterburken—Merchingen praktisch durchgeführt werden kann.

Das wären unsere Wünsche, die wir zu 3 und 3a vorzutragen hätten. Ich möchte hier im Zusammenhang mit diesen Fragen einmal bei der Regierung anfragen, wie es steht mit einer Regelung der Grenzverhältnisse zwischen Hessen und Baden. Er betrifft hier die kleinen Orte oder Städtchen: Hirschhorn, Redarhausen und Redarsteinach, ob hier von der Regierung nicht irgend etwa inangiert werden könnte, und es wäre zweifellos im Interesse der Arrondierung jenes Zipfels des hessischen Gebietes, welcher ins badische Land hineinspringt, über diese Frage eine Meinungsäußerung der Regierung an hören zu können.

Wir schließen uns der Interpellation der Abg. Spengler und Gen. an und bitten die Regierung, derselben ehestens praktisch näher zu treten.

Zur Verlesung der Kurzen Anfrage der Abg. Duffner u. Gen. erhält das Wort:

Abg. Duffner (Zentr.):

Unter den von der früheren Regierung zur Erstellung in Aussicht genommenen Autolinien ist als eine der ersten die Linie Furtwangen—Waldkirch und Furtwangen—Trieberg genannt worden.

Ist die vorläufige Regierung bereit, diese Linie bald einzurichten, um den unhaltbaren Verkehrsverhältnissen zwischen den in Betracht kommenden Gegenden ein Ende zu bereiten?

Zur Verlesung der Kurzen Anfrage der Abg. Herbstler und Gen. erhält das Wort:

Abg. Herbstler (D. Dem. P.):

Unter den von der früheren Regierung in Aussicht genommenen staatlichen Autolinien befindet sich eine solche ins kleine Wiesental.

Ist die provisorische Regierung bereit, darüber Auskunft zu geben, wie weit die Vorbereitungen dazu gediehen sind und bis wann diese Autolinie, die ein dringendes Bedürfnis der dortigen Gegend ist, in Betrieb gesetzt werden kann?

Zur Beantwortung der Kurzen Anfragen und der Interpellationen erhält das Wort:

Verkehrsminister Rückert:

Die Regierung teilt den Standpunkt der Ausführungen, wie sie bisher von den Herren Interpellanten gemacht worden sind. In zahlreichen Gegenden unseres Landes besteht sicherlich ein großes Bedürfnis möglichst bald Kraftwagenlinien zu erhalten, besonders für abgelegene Landesteile und um durch Einrichtung solcher Linien insbesondere auch die Nahrungsmittelzufuhr vom Lande nach der Stadt zu erleichtern. Die Regierung hält an ihren in früheren Landtagen gegebenen allgemeinen Zusagen fest.

Es können natürlich nicht alle Linien gleichzeitig zur Ausführung kommen, sondern es muß eine Reihenfolge nach Maßgabe der Dringlichkeit und der vorhandenen Mittel festgesetzt werden. An Mitteln stehen bis jetzt zur Verfügung: Aus früheren Voranschlägen 1 Million Mark. Im Nachtrage zum Voranschlag für den Eisenbahnbau für 1918/19 sind nochmals 1,1 Millionen Mark aufgenommen, also insgesamt für Beschaffung von Kraftwagen, Anhängewagen, für den Bau von Wagenhallen und Werkstätten 2 100 000 M. Außerdem sind

der Wasser- und Straßenbaubewertung zur Straßenverbesserung 1 000 000 M. bewilligt.

Die Verhandlungen über die Einrichtung von Autolinien konnten während der Dauer des Krieges nicht wesentlich gefördert werden. Sie sind aber vor einiger Zeit mit allem Nachdruck wieder aufgenommen worden. In den Verhandlungen ist jetzt Klarheit darüber geschaffen, für welche Strecken staatliche Kraftwagenlinien zunächst eingerichtet werden sollen. Ich werde diese dem Hohen Hause im Nachfolgenden zur Kenntnis geben:

1. Hardheim—Külshausen—Bronnbach und Hardheim—Lauterbachshausen.
2. Osterburken—Merchingen—Krautheim.
3. Redarsteinach—Schönau—Heiligkreuzsteinach.
4. Rot-Malsch—St. Leon—Neilingen—Godenheim.
5. Ringolsheim—Östringen—Wabstadt.
6. Pforzheim—Bauschlott—Bretten.
7. Pforzheim—Tiefenbrunn—Mühlhausen.
8. Offenburg—Sand—Kehl.
9. Waldkirch—Furtwangen.
10. Freiburg—St. Peter—St. Märgen.
11. Freiburg—Todtnau über Schauinsland oder über Kirchgarten—Notzheim.
12. Schopfheim—Tegerau.
13. Schopfheim—Gersbach—Todtnau.
14. Salem—Deggenhausen.
15. Donaueschingen—Valdingen.
16. Willingen—Niedereischach.
17. Singen—Aberlingen am Nied—Kobolzhell.

Außerdem die Linien Griesen-Bahnhof—Zetteten. Diese letztere soll mit Rücksicht auf die besonders hier vorliegenden politischen Verhältnisse bereits am 1. Juli eröffnet werden.

Mit Rücksicht auf den Zustand der Straßen könnten zum Teil in Wäldern unter Benützung leichter Wagen folgende Linien in einigen Wochen oder Monaten betrieben werden:

- Von D. 3. 1 die Teilstrecke Bronnbach—Külshausen,
- Von D. 3. 2 die Teilstrecke Osterburken—Merchingen,
- Von D. 3. 3 und 4 die ganze Strecke,
- Von D. 3. 5 die Teilstrecken Ringolsheim—Langenbrücken, und Östringen—Eichterdsheim,
- Von D. 3. 7, 8 und 10 die ganze Strecke,
- Von D. 3. 11 nur für einzelne Teilstrecken,
- Von D. 3. 12, 14 und 15 die ganze Strecke.

Bei allen übrigen Linien bezw. Teilstrecken sind zunächst erhebliche Straßenverbesserungen auszuführen. Teilweise sind auch bei den ebengenannten Strecken Straßenausbesserungen erforderlich, die aber neben dem Betrieb ausgeführt werden können.

Für die Einrichtung der Linien steht im einzelnen folgendes fest: Der Beizug der Gemeinden wird in schonendster Weise erfolgen. Es ist dem in früheren Landtagen wiederholt vorgetragene Wunsch Rechnung getragen und nicht beabsichtigt die Gemeinden zu den laufenden Ausfällen des Betriebes heranzuziehen. Es sollen vielmehr wie in Württemberg diese nur einen bestimmten einmaligen Zuschuß zu den Kosten der Wagen, der Erstellung der Hallen und Werkstätten tragen. Dieser ist den jeweiligen Verhältnissen entsprechend durch besondere Verhandlungen festzusetzen.

Was die Tarifrage betrifft, so haben sich hier die Berechnungen im Hinblick auf die hohen Selbstkosten vollständig verschoben. Sowie steht fest, daß mit einem Tariffuß von 5 oder 7 Pf. für den Kilometer, wie man ihn früher gehabt hat, nicht mehr auszukommen ist. Dem Staate würden sonst zu erhebliche Betriebsausfälle zur Last fallen. Es ist deshalb ein Einheitsfuß von mindestens 10 Pf. für den Kilometer in Aussicht zu nehmen. Der Fremden- und Ausflugsverkehr kann dabei — wie das auch in Bayern der Fall ist — noch etwas höher belastet werden.

Neben der Straßenherstellung hängt der Zeitpunkt der Eröffnung der Kraftwagenlinien wesentlich von der Beschaffung der Wagen ab. Die Regierung hat, um einige ganz besonders dringliche Linien schon vor der Herstellung der Straßen in Betrieb nehmen zu können, 10 Wagen leichter Bauart bereits in Auftrag gegeben, von denen die ersten beiden Ende Juni geliefert werden sollen. Der weitere Bedarf an Wagen wird vom Verband der staatlichen Kraftwagenlinien, dem außer Baden Bayern, Württemberg, Sachsen und die Reichspostverwaltung angehören, auf gemeinsamer Grundlage gedeckt. Für Baden ist eine genügend große Zahl von Wagen vorgesehen. In derselben Weise soll auch im Interesse größerer Wirtschaft-

lichkeit die Beschaffung von Brenn- und Schmiermaterial sowie von Gummi für die Vereisung erfolgen. Die Regierung wird sich die möglichst rasche Ausführung der Linien angelegen sein lassen. Es darf aber nicht übersehen werden, daß dieser Absicht gegenwärtig erhebliche Schwierigkeiten entgegenstehen, und es muß sich erst zeigen, ob die Automobilfabriken trotz des großen Mangels an Rohstoffen die Wagen liefern können und ob nicht die erhebliche Knappheit an Betriebsstoffen und Gummi hemmend auf die Entwicklung wirken wird.

Im Zusammenhang mit diesen allgemeinen Ausführungen und unter Bezugnahme auf diese möchte ich die Interpellation Nr. 3 und die kleine Anfrage über die Kraftwagenlinie Furtwangen—Waldkirch—Furtwangen—Triberg und die kleine Anfrage über die Kraftwagenlinie Schopfheim—Legernau gleichzeitig beantworten.

Zur Interpellation Nr. 3 ist zu erklären: Es ist anzuerkennen, daß ein Bedürfnis nach Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der zum Amtsbezirk Wertheim gehörigen Orte besteht. Die Erstellung einer staatlichen Kraftwagenlinie war schon vor dem Kriege in Aussicht genommen, und es haben darüber eingehende Verhandlungen unter den Beteiligten stattgefunden, die sich hauptsächlich um die Linienführung und die Deckung des ziemlich erheblichen jährlichen Betriebsausfalles drehten. Zu einer endgültigen Entschließung in der Sache ist es jedoch seinerzeit nicht gekommen, da infolge des Krieges die Sache lange Zeit beruhen blieb.

Die nun wieder aufgenommenen Verhandlungen und Besprechungen zwischen den beteiligten Stellen, von denen eine erst vor kurzem stattfand, hatten das Ergebnis, daß an der Errichtung einer staatlichen Kraftwagenlinie, wie die Strecke Kilsheim—Hardheim berührt, festgehalten werden soll. Ob die Linie ihren Ausgangspunkt auch in Wertheim nehmen soll, werden wir nach den Darlegungen, wie sie heute hier von den beiden Interpellanten gegeben worden sind, nochmals mit allem Wohlwollen prüfen. Nach Inbetriebnahme der Strecke Kilsheim—Hardheim wird die Weiterführung der Linie nach Eubigheim auf Grund der gemachten Erfahrungen ebenfalls geprüft werden. Für diejenige Strecke, auf der der Straßenzustand die baldige Eröffnung der Linie zuläßt, wird alsbald nach dem Abschluß der Verhandlungen zwischen dem Ministerium des Innern und dem Verkehrsministerium wegen Heranzugs der Gemeinden unmittelbar mit diesen ins Benehmen getreten werden. Ich hoffe, daß es gelingt, noch in diesem Jahre den Wünschen der dortigen Gegend Rechnung tragen zu können, damit insbesondere die Städte Mannheim und Heidelberg all die Mengen von Nahrungsmitteln, vor allem die mehr als 100 000 Stück fehlenden Eier in vollgefüllten Autos in ihre Mauern bringen können (Weiterkeit).

Bezüglich der Strecken Furtwangen—Waldkirch und Furtwangen—Triberg ist zunächst die Linie Furtwangen—Waldkirch in Aussicht genommen. Die Straße wird zum Teil noch stückweise unterhalten, und es muß dort, wo dies der Fall ist, zur bedenkenweisen Unterhaltung übergegangen werden. Auch einige Brücken müssen noch verstärkt werden. Unter diesen Umständen kann ein bestimmter Zeitpunkt für die Betriebseröffnung nicht angegeben werden.

Günstiger liegen die Verhältnisse auf der Strecke Schopfheim—Legernau. Die Straßen sind, wie der bisherige Betrieb gezeigt hat, im allgemeinen geeignet, wenn die von der Kreisverwaltung begonnene Verbesserung der Straße fortgesetzt wird. Der Zeitpunkt der Betriebseröffnung hängt also im wesentlichen davon ab, wann die Regierung in den Besitz der nötigen Wagen kommt. Darüber aber unter den heutigen Verhältnissen bestimmte Angaben zu machen, ist mir nach dem oben Gesagten nicht möglich. Aber ich möchte die Erklärung abgeben, daß alles geschehen soll, um die berechtigten Wünsche möglichst bald der Erfüllung entgegenzuführen (Beifall).

In der anschließenden Besprechung erhalten das Wort:

Abg. Hertle (D.-Nat. Vp.):

Als Mitglied des letzten Landtags kann ich bestätigen, was einer meiner Herren Vorredner ausgeführt hat, daß die Wünsche der Gemeinden und Höhenorte des Bezirks Wertheim schon alt sind. Im Landtag 1913/14 hatte ich als Mitglied der Kommission für Eisenbahnen und Straßen die Ehre, über eine Petition der Gemeinde Kilsheim, den Eisenbahnbau Kilsheim—Wertheim betr. zu berichten. Damals stellte

sich die Kommission sowie der ganze Landtag geschlossen auf den Standpunkt, daß es an der Zeit wäre, den berechtigten Wünschen des Bezirks Wertheim, insbesondere auch der Höhenorte und der Stadtgemeinde Wertheim Rechnung zu tragen. Ich gebe zu, daß es der Regierung infolge des Krieges nicht möglich war, diese Wünsche zu erfüllen. Der Krieg aber hat auch eine gewaltige Verschiebung der Verhältnisse in unserem badischen Volke herbeigeführt. Mehr und mehr wurde die badische Landwirtschaft vor die Aufgabe gestellt, ihrer Ablieferungspflicht zur Ernährung der Großstädte in jeder Beziehung nachzukommen. Nun besteht in den beteiligten Kreisen der Landwirte die Meinung, daß da, wo Pflichten sind, auch Rechte wären. Wir haben die Pflichten übernommen und haben sie, soweit in unserem Vermögen lag, erfüllt. Was nun die Rechte betrifft, so hat es mich gefreut, daß der Herr Minister für Verkehrsweisen erklärt hat, daß er den berechtigten Wünschen, soweit es an ihm liege, entsprechen und daß er alles tun wolle, um die entlegenen Orte dem Verkehr anzuschließen. Weniger gefreut hat es mich, daß die Autolinie nicht von Hardheim direkt über die Höhenorte nach Wertheim weitergeführt werden soll. Der Herr Minister hat aber zugegeben, daß diese Angelegenheit geprüft werden soll, und ich glaube, daß diese Prüfung der Angelegenheit zu dem Resultat führen wird, daß in Wäld die Linie Hardheim—Wertheim gebaut wird. Das ist insbesondere deshalb ein dringendes Bedürfnis, weil in dem Städtchen Hardheim neben einer großen Ziegelei auch eine große Nahrungsmittelfabrik errichtet ist, in der hunderte von Arbeitern ihr Brot und ihren Verdienst finden. Der Verkehr geht durch diese Nahrungsmittelfabrik auch unmittelbar über die Höhenorte nach Wertheim. Einer meiner Herren Vorredner hat schon darauf hingewiesen, wie gut es wäre, wenn die Industrialisierung unseres Landes eine allgemeinere wäre. Aus diesem Gesichtspunkt heraus ist es Pflicht des Staates, hauptsächlich die Stadt Wertheim mehr als bis jetzt dem Verkehr anzuschließen, denn gerade die Stadt Wertheim könnte sich industriell sehr entwickeln. Den Arbeitern, die in den umliegenden Orten wohnen, wäre Gelegenheit geboten, nach der Arbeitsstätte in Wertheim und wieder nach Hause zu kommen. Also auch in dieser Beziehung möchte ich wünschen und hoffen, daß diese Autolinie weiter geführt wird.

Einen anderen Wunsch hätte ich aber noch vorzutragen, das ist folgender. Die Autolinie, Herr Minister, sollte nicht bei Wertheim Halt machen, sie sollte weitergeführt werden für die Gemeinden Eichel, Urphar, Bettingen und Vertingen. Diese Gemeinden sind sehr daran interessiert. Ihr Verkehr ist unmittelbar an Wertheim angeschlossen. Er gliedert sich an Wertheim an, da die ganze umliegende Gegend eben bährisch ist. Die Bewohner der Gemeinden müssen alle ihre Erzeugnisse per Achse nach Wertheim bringen. Ich erinnere Sie daran, welche Zeit der Landwirtschaft dadurch verloren geht. Die Leute könnten ihr Land besser bestellen, wenn sie nicht genötigt wären, immer diese Fuhrten nach Wertheim zu machen. Aus diesem Gesichtspunkt heraus müßte man auch diesen Gemeinden mehr Entgegenkommen zeigen.

Der Herr Kollege Rauchs hat hingewiesen auf die Ablieferungspflicht des Bezirks Vörsberg. Ich werde jetzt nicht auf diese Angelegenheit eingehen, sondern ich werde darauf zurückkommen, wenn meine Interpellation wegen der Bahnlinie Osterburken—Merchingen zur Sprache kommt.

Abg. Jehn (D. Dem. P.):

Es wird der ruhigen und raschen Erledigung nur förderlich sein, wenn wir heute ohne parteipolitische Seitenhiebe die Frage erörtern, vor die unsere Interpellation uns stellt. Ich will daher mit der gleichen Sachlichkeit auf sie eingehen, mit der Herr Kollege Spengler sie begründet hat. Nur ein Satz sei mir gestattet: Die Interpellationen werden doch nicht eingebracht, um das Sprungbrett für parteipolitische Auseinandersetzungen abzugeben, sondern um den Finger auf Notstände und Bedürfnisse der Zeit zu legen und um mit der Regierung auf Mittel zur Abhilfe zu sinnen. Sie sind also herausgeboren aus einer gewissen Mitverantwortlichkeit und Hilfsbereitschaft, und diese ist doch wohl eine allen Parteien gleichmäßig zukommende Tugend. Wir wollen uns daher künftig eines hilfsbereiten parteipolitischen Ehrgeizes befleißigen, damit unsere Beratungen ein schöneres Bild bieten als gestern Abend, wo eine ernste und wichtige Sache fast ertrinken mußte in den hochgehenden parteipolitischen Wogen. Damit wende ich mich der Sache zu, der Interpellation Spengler über das Verkehrsweisen und die Automobillinien, die heute zur Beratung steht.

Ich muß gestehen, daß ich durch die Antwort des Herrn Verkehrsministers sehr enttäuscht worden bin. Denn die wich-

tigste Linie ist gewiß die von Wertheim ausgehende. Ich sage das nicht aus dem bekannten Wertheimer Lokalpatriotismus heraus, der uns alte Wertheimer alle erfüllt, sondern ich möchte das an Hand der Karten, die mir vorliegen, nachweisen. Diese Automobillinien sollen geschaffen werden, um den Orten, die bisher recht tiefmütterlich behandelt worden sind in dem nördlichsten Zipfel Badens, Anschluß an die Eisenbahn und nach Wertheim hinein zu verschaffen. Sie können nicht einzig und allein beurteilt werden vom Gesichtspunkt der Rentabilität aus, sondern man muß die Hoffnung haben, daß mit Schaffung der Verbindung die Rentabilität sich allmählich steigert. Nun hörten wir soeben, daß geplant ist, die Linie Hardheim—Kilsheim—Bronnbach durchzuführen, zunächst nur die Linie Kilsheim—Bronnbach. Ich gönne gewiß dem Herrn Kollegen Spengler die Möglichkeit besser an die Bahn zu kommen, und ich freue mich, wenn man dort bald mit dem Auto fahren kann. Aber wenn auch die Linie ganz durchgeführt wird, sind es 4 Orte, Hardheim, Müldental, Steinfurt, Kilsheim, die davon profitieren. Die andere Linie dagegen über die Höhe nach Wertheim berührt unmittelbar ein Dutzend und mittelbar etwa 20 Ortschaften, und wir haben vorhin gehört, daß die Orte keine kleinen sind. Einige davon sind landwirtschaftlich so bedeutend, daß ihnen zu wünschen wäre, wenn sie eine bessere Verbindung in die Stadt hinein hätten. Es ist auch zu berücksichtigen, das spreche ich als alter Wertheimer, daß Wertheim, das über gar keine Landwirtschaft verfügt, jedes Ei und jedes Pfund Butter von auswärts erhält. Von diesen Höhenorten und den anderen, die Herr Kollege Hertle vorhin genannt hat, geht eine Frau mit ihren Marktwaren einen halben Tag hin und wieder heim. Was geht da an Zeit und Arbeitskraft verloren! So ist Wertheim darauf angewiesen, von diesen Orten versorgt zu werden, besonders da durch den Krieg die Versorgung aus dem Bährischen, die früher lebhaft war, aufgehört hat. Es wäre daher sehr zu bedauern, wenn der angeblich schlechte Zustand der Straße über die Höhe die Ursache wäre, daß diese Linie nicht errichtet werden kann. Im Grunde genommen betrachte ich nämlich diese Autolinie Hardheim—Wertheim doch nur als Vorläuferin einer Eisenbahnlinie Hardheim—Wertheim, um die schon im Jahre 1910 eine Petition an den Landtag eingereicht worden ist mit einer Kartenskizze, die ich hier vor mir habe. Es ist damals davon geredet worden, daß die Durchführung nicht gut möglich wäre, weil der Anstieg auf die Höhe zu beschwerlich sei. Das ist für eine Autolinie nicht so bedeutend wie für eine Bahnlinie. Allerdings hat die Bodentrotter Steigung auch für eine solche Linie noch ziemlich Gefäll. Aber nachdem Wertheim Festenheid eingemeindet hat, hat es unterhalb, wo der Main aus dem engen Tal herauskommt, viel Gelände für eine spätere industrielle Entwicklung. Ich weise hin, daß eine Seidfabrik vorhanden ist, die 500 Arbeiter beschäftigt, die mit dem Plan umgeht, sich dorthin zu verlegen, damit später einmal die Möglichkeit zu einem Gleisanschluß gegeben ist. Es dürfte daher wirklich erwogen werden, ob nicht diese Linie die, wie vorhin gesagt, 12 und, wenn man weiter greift, 20 Ortschaften erschließen könnte, doch durchführbar sei. Ich habe vorhin auch gehört, daß ein Gutachten der jetzigen Straßenbauinspektion nicht so pessimistisch über den Zustand der Straßen urteile, wie das früher der Fall gewesen ist.

Um aber hinzuweisen, daß diese Automobillinie, die ich auch für meine Heimatstadt Wertheim wünsche, doch nur eine Abschlagszahlung auf die künftige Bahn sein kann, und daß diese künftige Bahn recht notwendig ist, möchte ich noch auf folgendes eingehen. In Hardheim ist, wie vorhin erwähnt wurde, die große Nahrungsmittelindustrie, dann eine große Kalksteinindustrie, dann in Höpfingen auch große Ziegeleien, die ja eine Bahn über Waldbühl haben; sie müssen aber im großen Bogen herum fahren mit einer Ablenkung des Verkehrs nach der bährischen Stadt Miltenberg. Wenn die verlangte Linie erst später gebaut wird, wird sich diese Verkehrsrichtung nach Miltenberg noch mehr festsetzen. Ich habe in meiner Jugend in Wertheim öfters das Wort gehört: „Wenn wir bährisch wären, ging es Wertheim viel besser.“ Es liegt das eben daran, daß es wirtschaftlich nicht gut ist, wenn ein Fluß die Grenze bildet in einem Gebiet, wo die beiden Ufer wirtschaftlich zusammengehören. Wenn der Verkehr dieser Wege nach Wertheim gelenkt werden könnte, hätte er seinen Abschluß in einer badischen Stadt. Wertheim wird hoffentlich in Zukunft eine neue Blüte erfahren, wenn die Mainkanalisation noch verbessert wird und der ganze Wasserverkehr auf dem Main eine Steigerung erfährt.

So möchte ich wünschen, daß, wenn jetzt in den nächsten Monaten auch nur die Linie Hardheim—Kilsheim—Bronnbach eröffnet werden kann, man doch bald daran gehen möge, die

Linie nach Wertheim hineinzuführen. Und ich stimme auch dem Herrn Kollegen Hertle zu, daß sie dann auch über die Tauber hinüber nach Eichel, Urphar, Bettingen und Dertingen hinauf geführt wird. Im Hintergrund steht aber doch der Gedanke, daß recht bald die Bahn kommt; und ich möchte hoffen, daß die Erschließung dieses nördlichsten Zipfels durch eine Autolinie lediglich die Notwendigkeit des Bahnbaues recht dringlich macht, und daß unsere Finanzen es recht bald ermöglichen, diese Bahn zu bauen.

Abg. Kiefer (Zentr.):

Die Interpellation Drucks. Nr. 3a gibt mir Veranlassung, in diesem Hohen Hause auch einige Worte über die Bahn- und Autoverhältnisse zu sprechen. Ich habe hier in erster Linie die Verkehrsverhältnisse des Hohenwalds im Auge, und ich muß da schon zurückgreifen, um hier wirklich die Dringlichkeit der ganzen Angelegenheit erläutern zu können.

Wer schon einmal die Verhältnisse des Hohenwalds kennen gelernt hat, der weiß, daß dort eine überaus verkehrsarme Gegend anzutreffen ist. Die Bewohner dort haben oftmals 3, 4 und 5 Stunden Weg zurückzulegen, bis sie überhaupt nur an irgend eine Bahnverbindung gelangen können. Dann kommen weiterhin Verhältnisse in Frage, die es uns zur dringlichen Aufgabe machen, die Erschließung des Hohenwalds durch einen Bahn- oder Autoverkehr zu ermöglichen. Es sind in erster Linie einmal die landwirtschaftlichen Verhältnisse des Hohenwalds. Seien wir der einen Tatsache versichert: Wenn wir den Hohenwald nicht hätten, wären wir nicht in der Lage, insbesondere auch während der Kriegszeit nicht in der Lage gewesen, die Lebensmittelversorgung so aufrecht zu erhalten, wie das geschehen kann und geschehen ist. Insbesondere aber bin ich der festen Überzeugung, es hätte in mancher Beziehung noch sehr vieles mehr geschehen können, wenn wir bessere Verkehrsverhältnisse gehabt hätten. Es ist Tatsache, die Hohenwälder sind verärgert deswegen, daß man ihnen bisher im Verkehrswesen absolut noch nicht entgegengekommen ist. Die Anebene braucht die landwirtschaftlichen Produkte, die auf dem Hohenwald erzeugt werden. Der Verkehr ist durch die mangelhafte Postverbindung mit dem Rheintal selbstredend außerordentlich erschwert. Es besteht eine Pferdefuhrwerksverbindung, die den ganzen Postverkehr aufrechterhalten soll.

Fernerhin kommt noch ein weiterer Umstand hinzu, das ist die Industrialisierung des Hohenwalds. Auf dem Hohenwald besteht schon seit vielen Jahren und Jahrzehnten Hausindustrie und Fabrikindustrie, die allerdings nur ein kümmerliches Dasein fristet. Ich bin aber der festen Überzeugung, es wäre möglich, die Hausindustrie noch weiter auszubehnen, wenn Rohmaterialien und Maschinen hinaufgeschafft werden könnten. Ich denke absolut nicht an eine Abwanderung der Bevölkerung des Hohenwaldes, wenn bessere Verkehrsverhältnisse geschaffen werden. Ich bin vielmehr der festen Überzeugung, wir würden dadurch eine bodenständige Bevölkerung heranziehen und heranbilden und dadurch der ganzen Umgebung, den Bezirken Säckingen und Waldshut einen außerordentlichen Dienst erweisen.

Die Eisenbahnwünsche des Hohenwalds sind ja schon sehr alt, und auch in der letzten Zeit sind sie wieder aufgetaucht und zwar mit großer Heftigkeit. Es sind mir wiederholt Eingaben zugelaufen vom Stammkomitee des Hohenwalds, die unbedingt verlangen, daß die badische Regierung dahin wirken soll, daß möglichst bald und rasch eine Bahnverbindung geschaffen wird über den Hohenwald. Die badische Regierung hat die Angelegenheit überlegt und erwogen und ist zu dem Schluß gekommen von einer Eisenbahnverbindung für den Hohenwald abzusehen.

Nun hat es mich aber außerordentlich unangenehm berührt, daß vorhin der Herr Verkehrsminister 17 Bezirke aufgeführt hat, in denen staatliche Autolinien hergestellt werden sollen, kein einziges Wort aber gefunden hat über den Autoverkehr des Hohenwaldes (Sehr richtig!) Die Verhältnisse des Hohenwaldes liegen doch bisher folgendermaßen: Wir hatten 3 Auto-Gesellschaften, eine für die Linie Säckingen—Herrischried, eine für Murg—Herrischried und eine für Gornwühl—Albbrud. Diese Gesellschaften haben das Bestreben sich aufzulösen und bitten den badischen Staat, den ganzen Verkehr in Form einer Rundbahn in eigene Regie zu übernehmen. Es ist infolgedessen auch am 15. März d. J. dem badischen Ministerium des Innern eine Eingabe zugegangen, die diese Angelegenheit in der eingehendsten Weise auseinandersetzt. Ich hätte gewünscht, daß der Herr Verkehrsminister mit einigen Worten wenigstens auf den Verkehr des Hohenwaldes eingegangen wäre. Die bisherigen 3 Gesellschaften können nicht mehr weiter bestehen. Die Gesellschaft Säckingen—Herrischried hat fast vollständig

bankrott gemacht. Die 45 000 M., die vorhanden gewesen sind, sind kaum zur Hälfte mehr da. Trotzdem muß gesagt werden, wir müssen alles tun, um den Hohenwald zu erschließen im Interesse der Industriebevölkerung des Rheintals wie auch im Interesse der Gesamtbevölkerung des Hohenwalds. Ich wünsche daher, daß die Regierung hier noch einmal in eingehender Weise prüft, wie die Verkehrsverhältnisse des Hohenwalds besser geregelt werden können, als es bisher der Fall war. Ich möchte bitten, daß man dazu übergeht, einen staatlichen Autoverkehr — sofern die Errichtung einer Eisenbahn nicht möglich ist, wie von der Regierung bereits gesagt wurde — für Personen- und Güterverkehr einzuführen. Die Forderung geht also auf eine Rundschlufbahn, und sie soll den Weg nehmen: Säckingen—Herrisried, Murg—Herrisried und Gährmühl—Albrud. Wenn der Hohenwald im Interesse der ganzen Bevölkerung erschlossen werden soll, und er muß erschlossen werden, so kann das nur geschehen mit einem modernen Verkehrsmittel; das ist entweder eine Eisenbahn oder eine Autoverbindung. Eine Autoverbindung wird ja wohl die nächstliegende Einrichtung sein, die geschaffen werden kann. Deshalb bitte ich auch dringend gerade die Eingabe der 3 Autogesellschaften, die am 15. März beim Ministerium eingegangen ist, zu berücksichtigen und alles zu tun, was möglich ist, damit hier endlich einmal den langgehegten Wünschen der Bevölkerung Rechnung getragen wird.

Ich darf mir wohl auch noch erlauben, wie es der Herr Minister von einem anderen Bezirk getan hat, eine scherzhafte Bemerkung zu machen. Er hat davon gesprochen, daß, wenn jetzt der Autoverkehr aufgenommen sei, dann die Eierablieferung besser von statten gehe. Ich denke, das wird auch beim Hohenwald der Fall sein, und ich möchte nicht annehmen, daß die Regierung der Auffassung wird, daß man in Zukunft auf die Eier- und Butterablieferung des Hohenwalds verzichten möchte, weil die Bedürfnisse und Anforderungen des Hohenwalds bezüglich der Erschließung mittels Autoverkehr noch nicht erfüllt sind. Ich bitte die Regierung also, den Autoverkehr des Hohenwaldes in jeder Art und Weise zu fördern, soweit das unter den gegenwärtigen Verhältnissen nur möglich ist, damit die Bevölkerung in der Lage ist, ihren Geschäften so nachzugehen, wie es bei den jetzigen Zeitverhältnissen und Zeitumständen erforderlich ist.

Abg. Seubert (Zentr.):

Der Herr Kollege Fejn hat im wesentlichen das gesagt, was ich sagen wollte. Ich will nur warmstens unterstreichen, was er verlangt hat, besonders, daß die Höhenorte berücksichtigt werden müssen. Es kommen dort in Frage, wie ich festgestellt habe, die Gemeinden Dörlesberg mit rund 600 Einwohnern, Gundheim mit 800, Nassig mit 1000, Sonderriet mit 500, Steinbach mit 700, Rodenrot mit 300, Ebenheid, Wessental und Rauenberg mit rund 1100 Seelen, zusammen 5000 Seelen. Diese müssen berücksichtigt werden, und nicht bloß die paar Orte, die der Herr Kollege Fejn vorhin erwähnt hat. Die Straßen sind nach den neueren Gutachten in Ordnung, und ich möchte nur bitten, daß man mit Kilsheim auch den Höhenorten mit Wertheim die Wohlthat einer staatlichen Autolinie zuwendet.

Abg. Schön (D. Dem. P.):

Auch ich kann ein Gefühl der Enttäuschung nicht unterdrücken. Der Herr Verkehrsminister hat die Linien aufgeführt, die als Automobillinien vom Staate eingerichtet und betrieben werden sollen. Er hat die erfreuliche Mitteilung gemacht, daß die Gemeinden nicht in dem Maße herangezogen werden sollen, wie es früher in der Denkschrift der Regierung niedergelegt war, die Gemeinden sollen vielmehr nur zu den Kosten der erstmaligen Wagenanschaffung und zu den Kosten der Unterbringung der Wagen in Automobilhallen beitragen. Wenn die Heranziehung zu den Kosten aber in den Grenzen bleiben soll, in denen die Regierung die Gemeinden überhaupt heranziehen wollte, so dürfen diese Beiträge nicht sehr hoch sein, denn früher war nur eine Garantiesumme der Gemeinden in Aussicht genommen, und es sind unter dem vom Staate vorgesehenen Linien gewiß solche, die ohne hohe Zuschüsse betrieben werden können.

Was mich aber bedrückt, ist die Tatsache, daß eine der Automobillinien, die aufgeführt sind, an 15. Stelle gerückt ist, während sie früher nach den Plänen und Absichten der Regierung, die uns bekannt gegeben wurden, viel weiter oben stand, das ist die Linie Donaueschingen—Walldingen. Die Linie zählt zu denen, die eingerichtet werden, weil es sich um Gemeinden handelt, die wirtschaftlich von großer Bedeu-

tung sind für die Beseferung meiner Stadt Donaueschingen, aber auch für die Lieferung an Plätze wie Karlsruhe und Mannheim, um Landgemeinden mit einer hochentwickelten Viehzucht und mit einer Landwirtschaft, die keine Aussicht hat, in absehbarer Zeit eine Bahnverbindung mit dem Hauptverkehrs-ort ihres Bezirks zu bekommen. Wir haben geglaubt, nach den früheren Mitteilungen, daß etwa 14 Linien eingerichtet würden, und müssen nun jetzt zu unserem Bedauern hören, daß die Linie, auf deren Einrichtung in diesem Jahre vielleicht noch bei uns gehofft wurde, an die 15. Stelle gerückt ist. Nach den Erklärungen des Herrn Verkehrsministers müssen wir auch glauben, daß die Reihenfolge, in der er die Linien aufgeführt hat, die Reihenfolge darstellt, in der die Regierung eine Dringlichkeit anerkannt hat. Nun fällt aber schon an sich auf, daß die Linien aufgeführt sind beginnend im Hinterlande, man möchte sagen, geographisch das Land hinauf. Das legt doch den Gedanken nahe, daß die Reihenfolge nicht ganz der Dringlichkeit entsprechen mag und die Tatsache, daß man uns in früheren Jahren und noch bis vor wenig Wochen zugesichert hat, daß unter den 14 vom Staate vorgesehenen Autolinien eine der ersten Linien die in die Ostbaar sei, legt die Frage nahe, woher der Widerspruch kommt, daß heute diese wichtige von uns als dringlich betrachtete Linie an die 15. Stelle hinausgeschoben wird, wobei die Gefahr besteht, daß die Einrichtung sich verzögert zum Schaden der zu beliefernden Städte.

Es ist eine heute schon hier behauptete Erscheinung, die wir auch beobachtet haben, daß Gemeinden, die herkömmlich wenig Verkehr hatten, auch in der Ablieferung nicht die besten Gemeinden sind, auch wenn im übrigen die wirtschaftlichen Voraussetzungen für die Lieferungen bei ihnen durchaus gegeben sind. Es fehlt bei den Gemeinden die Angewöhnung an eine Lieferung, und diese Gemeinden sind schlecht und werden es noch einige Zeit bleiben, bis die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auch die Absatzverhältnisse bessert, wo sich dann auch die Anpassung an den Verkauf findet, und diese Gemeinden dann entsprechend ihrer wirtschaftlichen Fähigkeit auch besser abliefern werden. Je früher deswegen in diesen Gemeinden — und dazu zählen auch die Gemeinden der Ostbaar — die Automobilverbindung erreicht wird, umso besser für die zu beliefernden Städte. Wir zählen ja leider nicht zu den Städten, die schon in nächster Zeit von Auslandswaren Vorteil haben werden, und wir müssen unsomehr darauf sehen, daß wir von Seiten der Ostbaar entsprechend beliefert werden, die der Gamtere von Seiten der Industrieorte unseres Nachbarstaates Württemberg außerordentlich ausgeföhrt sind.

Nicht aufgeführt ist unter den Linien, die der Herr Minister genannt hat, die Linie Triberg—Schönwald—Furtwangen. Es ist wohl genannt die Linie Furtwangen—Gutenbach—Walldorf—Freiburg, aber beide Linien gehören wirtschaftlich zusammen, und es wird eine Frage sein, ob der Betrieb der einen Linie, der dem Fehlen jeder Verbindung abhelfen soll, allein für sich so wirtschaftlich ist wie der Betrieb der beiden Linien, die die Gemeinden antreiben, das ist die Verbindung der Linie Triberg—Furtwangen mit der Linie Furtwangen—Walldorf. Für die Gemeinde Gutenbach und die weiteren dort beteiligten Gemeinden freue ich mich aufrichtig, daß die Regierung die Linie aufgenommen hat, und ich möchte gern hoffen, daß die Brückenverstärkungen und die Wegeherstellungen, die dort noch nötig sind, mit Hilfe der vorgesehenen außerordentlichen Mittel so rasch gefördert werden können, daß diese Gemeinden, die vom Verkehr förmlich abgeschnitten sind, recht bald an den Verkehr herankommen, zum Segen der dort wohnenden Einwohner und auch zur Erleichterung des Verkehrs aller derer, die eine der landschaftlich reizvollsten Gegenden unseres Landes einmal aufsuchen wollen.

Unter den Gemeinden, die unter schlechten Verkehrsverhältnissen außerordentlich leiden und die deshalb schon selber durch Gesellschaften solche Linien eingerichtet haben, befindet sich die Gegend um Bonndorf herum. Diese Gegend hat eine eingerichtete Autolinie in der letzten Zeit wegen Mangels an Gummi einstellen müssen. Entgegenkommenderweise sind nun Freigabescheine erwirkt worden. Ich möchte nicht unterlassen, die Bitte auszusprechen, den Bonndorfern sowohl als den Tribergern für die Linie Triberg—Furtwangen, falls es nicht möglich ist, die Linie staatlich zu betreiben, Zuschüsse zu gewähren. Denn das dürfen wir doch wohl voraussetzen, daß die Linien, die mit privaten Opfern und Opfern der beteiligten Gemeinden inzwischen schon betrieben wurden, auch fernerhin eine staatliche Förderung durch weitgehende Zuschüsse erfahren, wenn andere Landesgegenenden Automobillinien ganz auf Kosten des Staates eingerichtet erhalten.

Verkehrsminister Rüderst:

Ich war mir von vornherein darüber klar, daß in dem Augenblick, wo ich die zunächst beschlossenen Linien hier bekannt gebe, eine ganze Reihe von anderen Wünschen auftauchen würden. Ich habe deshalb bei meinen Ausführungen Wert darauf gelegt, das Wort „zunächst“ mit aller Deutlichkeit zu betonen. Es ist unmöglich, alle die Wünsche, die das Haus und das Land haben, von heute auf morgen zu befriedigen.

Es dreht sich hier um eine neue Einrichtung. Als vor 70 Jahren die Eisenbahnen gebaut worden sind, hat man auch irgendwo angefangen und hat die Eisenbahnen dann bis zu ihrem heutigen Stadium ausgebaut. Ebenso muß es natürlich auch mit den Autolinien gemacht werden, wenn auch 70 Jahre dazu nicht nötig sind. Aber ich wiederhole die Bitte, das Wort „zunächst“ mit Betonung anzunehmen. Das, was wir Ihnen vorgetragen haben, ist das Ergebnis eingehender Besprechungen auch mit dem Ministerium des Innern. Es mußten alle Fragen geprüft werden, nicht allein das Bedürfnis, sondern auch die Frage: Wo kann zunächst in Bälde begonnen werden, wo sind die Voraussetzungen gegeben, insbesondere auch der erforderliche Zustand der Straßen? Ich stelle mir vor, daß wir in absehbarer Zeit ein ganzes System von Autolinien bekommen müssen, daß wir weit über die Wünsche, wie sie heute vorgetragen worden sind, hinausgehen müssen (Beifall). Es wird wahrscheinlich nicht möglich sein, in absehbarer Zeit die Eisenbahnlagen überall dort zu bauen, wo das Bedürfnis besteht und wo der Wunsch besteht, und daher werden wir uns, als armes Land, mit Autolinien helfen müssen, die natürlich nicht entfernt die Kosten verursachen, wie der Eisenbahnbetrieb oder wie der Bau neuer Eisenbahnen.

Dem Herrn Abg. Schön möchte ich zur Beruhigung mitgeben, daß die Ordnungszahlen nicht so zu verstehen sind, daß nun zuerst Linie 1 und dann Linie 2 gebaut wird, sondern wir haben oben an der Landkarte angefangen und haben Nr. 1, Nr. 2 bis Nr. 15 oder 16 herunterrubriziert, sodas, wenn alle Voraussetzungen gegeben sind, die Linie Nr. 15 vielleicht die erste ist, die in Betrieb genommen wird (Beifall). Das ist aber kein Versprechen, ich habe ausdrücklich gesagt: „vielleicht“.

Im übrigen darf ich vielleicht noch sagen, daß wir nicht vorhaben, jetzt, wo ja auch die Gemeinden durch den Krieg ungeheuer belastet worden sind, diese in besonders scharfem Maße heranzuziehen, da das ja unter Umständen eine Beeinträchtigung der Durchführung unserer Arbeit sein würde. Wir werden also auch hier unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Verhältnisse die Zuschüsse von den Gemeinden erheben müssen. Ich glaube nicht, daß wir im allgemeinen über 20 Prozent hinausgehen werden.

Was nun die anderen Fragen anbetrifft, die von den Herren Abgeordneten hier aufgeführt wurden, insbesondere W e r t h e i m, so habe ich bei meinen Ausführungen bereits erwähnt, daß wir diese Frage, die wichtig erscheint, um so wichtiger, als die Ausführungen der Herren nicht von der Hand zu weisen sind, daß wir diese Frage noch einmal besonders prüfen, ob nicht bei diesen 16 oder 17 Linien auch diese Linie sofort in Angriff genommen werden kann (Beifall).

Ich gebe auch zu, daß die Frage des H o h e n w a l d e s außerordentlich aktuell ist. Auch hier werden wir noch einmal prüfen müssen. Das ist allerdings ein sehr großes Gebiet, das dem Verkehr nicht angeschlossen, abseits der Welt steht, und wir werden prüfen müssen im Interesse der Gemeinden vom Hohenwald, die — das möchte ich gleich erklären — eine Eisenbahn in absehbarer Zeit nicht bekommen können, ob der Hohenwald nicht auch dem Verkehr angeschlossen werden kann.

Abg. S c h e i l (Zentr.):

Es war ein vom ganzen hohen Hause freudig begrüßter Fortschritt, als die Regierung im Jahre 1913 in den Staatsvoranschlag einen Posten einstellte für die Errichtung von Automobilinien. Der Fortschritt, den die frühere Großherzogliche Regierung damals gemacht hat, ist leider etwas spät gekommen, denn unser Nachbarstaat Bayern ist in der Errichtung von Autolinien um ungefähr 10 Jahre voraus gegangen (Sehr richtig!), und wir haben daher einen Vorsprung von 10 Jahren nachzuholen, um endlich auf den Stand zu kommen, auf dem sich Bayern schon befindet.

Wenn nun die neue Regierung mit aller Energie diese Aufgaben wieder in Angriff nimmt, so darf sie sicher sein, daß

sie der Sympathie des ganzen hohen Hauses begegnet. Daß die Autolinien kommen müssen und noch viel zahlreicher kommen müssen, als die heutige Regierungserklärung zunächst einmal bestimmt, das halte ich für ganz selbstverständlich. Es ist ganz richtig, daß gerade die Autolinien für solche Gegenden, welche in absehbarer Zeit auf eine Bahn nicht rechnen können, wenigstens ein Ersatzmittel für die Eisenbahn darstellen können und darstellen müssen. Ich freue mich deswegen, daß gerade in einer der verkehrsärmsten Gegenden, in der ich zu Hause und angestellt bin, drei Linien in Aussicht genommen worden sind. Es sind allerdings verhältnismäßig kurze Linien.

Ich vermisste bei der Aufstellung, die wir vorhin aus dem Munde des Herrn Verkehrsministers gehört haben, einen gewissen großzügigen Plan. Wir haben ja an unserem Eisenbahnetz die Miseren oft genug wahrnehmen müssen, wie es gerade an einem großzügigen Plan gefehlt hat, um das ganze Land mit einem Netz von Eisenbahnen zu überziehen, die planmäßig angelegt sind. Das stückweise Bauen hat noch selten etwas Ganzes und etwas Geschlossenes bringen können.

Ich stelle mir gerade für die Gegend, das nordöstliche Baden vor, daß zunächst die Eisenbahnlinie Hardheim—Königsheim ausgebaut wird. Darüber haben wir aber heute nicht zu verhandeln, dazu wird später Gelegenheit sein.

Dann sollte von Bertheim über Gundheim—Hardheim nach Eubigheim, ebenso von Bronnbach über Hardheim nach Eubigheim eine Linie errichtet werden. Dann würde das ganze Gebiet durch eine Eisenbahn durchzogen werden und außerdem querüber noch zwei Autolinien errichtet werden können. Es wird wohl kaum irgendwo im Lande noch Ortschaften geben, deren Bewohner bis zu 22 und 23 Kilometer zu Fuß an ihren Amtssitz zu gehen haben, und deswegen halte ich es für notwendig, daß auch der Odenwald mit Buchen und mit dem Bauland verbunden wird. Ich möchte deswegen eine Linie, die vorhin schon erwähnt wurde, noch ergänzen, und zwar die Linie von Eberbach nach Dielbach über Strümpfelbrunn—Mudau nach Buchen und dann hinüber nach Altheim, etwa anschließend nach Rosenberg und vollends hinüber nach Meringingen. Das wäre ein Plan, der die ganze Gegend erschließen würde.

Der Verkehr auf der Strecke Eubigheim—Hardheim, den ich selbst zu beobachten Gelegenheit genug habe, läßt es mir merkwürdig erscheinen, daß nicht die Linie Hardheim—Eubigheim von der Regierung ebenfalls als dringlich bezeichnet worden ist. Es kommt Tag für Tag vor, daß Reisende mit der Post nicht mehr fahren können, weil die Post voll besetzt ankommt und voll besetzt wieder weiter fährt. Es ist vorgekommen, daß Pakete tagelang in den Postorten liegen bleiben mußten, weil die Postwagen die Pakete nicht befördern konnten. Ich erkläre mir diese Distrepang damit, daß der Privatpostfuhrmann oder Privatpostunternehmer von Hardheim—Eubigheim die Fahrpreise selber in Empfang nimmt, statt daß die Reisenden die Fahrpreise an den Poststellen selbst lösen. Wenn die Statistik über den Verkehr aufgenommen wird, erscheinen selbstverständlich nur diejenigen Fahrpreise, die in den Bureaus an den einzelnen Poststellen eingetragen sind. Nun weiß ich aber aus persönlicher Wahrnehmung, daß mehr als die Hälfte aller Reisenden ihren Fahrpreis dem Postfuhrmann selbst in die Hand geben; nur auf diese Weise kann ich mir erklären, daß eine Dringlichkeit zu der Ausführung dieser Linie Hardheim—Eubigheim von der Regierung verneint worden ist (Zustimmung).

Die Ausführungen des Herrn Kollegen R a u s c h veranlassen mich zu einer kurzen Erwiderung, und zwar die Ausführungen über die etwas mangelhafte Ablieferung von Lebensmitteln gerade in unserer Gegend. Ich anerkenne von vornherein, daß die Ausführungen des Herrn Kollegen R a u s c h in durchaus verständlichem Geiste gehalten waren, und ich werde mich bemühen, es ihm gleichzutun. Ich darf vielleicht dabei auf einige Gründe aufmerksam machen, die den Rückgang in der Ablieferung von Milch und Eiern wohl einigermaßen erklären. Ich möchte aber hier öffentlich sagen, daß daraus nicht wieder mir ein Vorwurf gemacht werden möge, wie es die letzte Woche geschehen ist, aus den Ausführungen, die ich hier gemacht habe über die hohen Preise der Lebensmittel. Wenn die Milchablieferung in den letzten Wochen und Monaten zurückgegangen ist, so liegt dies meiner Überzeugung nach vor allem an zwei Gründen. Der erste Grund ist der, daß die Fütterung von Milchvieh jetzt auf einem außerordentlichen Tiefpunkt angekommen ist. Es ist tatsächlich in vielen Scheunen nur noch Stroh zur Fütterung des Viehes vorhanden. Wer nur noch Stroh zu verfüttern hat, der wird aber wahrschein-

lich eine große Milchablieferung nicht zustande bringen können. Das ist ausgeschlossen. Außerdem war der Winter verhältnismäßig mild und die Feldarbeiten haben eigentlich den ganzen Winter über nicht geruht. In unseren Gegenden werden die Feldarbeiten vor allem mit Kühen besorgt. Es gibt wenig Ochsen und auch die Pferde sind ja erst in späterer Zeit zur Abgabe an die Landwirte gekommen. Wenn nun das Vieh Tag für Tag den ganzen Winter hindurch auf dem Felde arbeitet und manchmal auf sehr steinigem und schwer zu bearbeitendem Feld beschäftigt ist, dann wird ebenfalls die Milchzeugung außerordentlich gering.

Auch was die Eierabgabe angeht, so ist es eine sehr bellagene Erscheinung, daß die diesjährige Ablieferung außerordentlich gering ist. Einer der Gründe, warum die Eierablieferung geringer geworden ist, liegt meiner Ansicht darin, daß eben jetzt unsere Soldaten wieder zu Hause sind, vom Feld nach Hause gekommen sind, und wenn ein Soldat vom Felde nach Hause gekommen ist, dann ist er nicht mehr so willig in der Abgabe von Eiern, die er im eigenen Haushalt gebrauchen kann. Und wenn die Frauen im letzten Jahre eifriger waren in der Ablieferung, so ist es wohl verständlich, wenn die Soldaten, die nach Hause gekommen sind, sagen: zuerst will ich einmal etwas haben, und was übrig ist, werde ich abliefern. Das ist einer der Gründe, warum jetzt weniger abgeliefert wird.

Außerdem noch ein physiologischer Grund. Es ist mir von einer Reihe von Hühnerhaltern gesagt worden, daß die Fruchtbarkeit der Hühner wesentlich zurückgegangen sei, und zwar bei größeren wie kleineren Hühnerhaltern, daß die Eierproduktion bei weitem nicht mehr diese Ziffer ergibt, die sie bisher ergeben hat. Die Gründe dafür mögen Physiologen herausfinden. Ich bin nicht imstande dazu. Aber die Tatsache liegt vor.

Bei all diesen Gründen, die ich jetzt angegeben habe, möchte ich aber keineswegs verhehlen, daß tatsächlich auch der Schleichhandel und die heimliche Verforgung eine Hauptursache für diesen Rückgang in der Ablieferung bildet. Es ist ja über diesen Punkt schon sehr eingehend gesprochen worden. Ich kann mich deswegen darauf beschränken, noch einmal auf diesen Grund hinzuweisen. Verschonen Sie uns mit den heimlichen Verforgern auf dem Lande draußen und verschonen Sie uns mit den Schleichhändlern, dann wird die Ablieferung ganz automatisch wieder besser werden, als sie in den letzten Wochen leider Gottes gewesen ist. Ich darf vielleicht noch, um den Herrn Verkehrsminister etwas williger und geneigter zu machen, den Verkehrswünschen, die ich bis jetzt geäußert habe, entgegenzukommen, darauf hinweisen, daß gerade der Bezirk Buchen zu den Bezirken gehört, die am besten und am reichlichsten abgeliefert haben. Wir haben aus dem Munde des Herrn Ernährungsministers dieser Tage gehört, daß gerade der Bezirk Buchen 100 Prozent, zum Teil über 100 Prozent der Lebensmittel abgeliefert hat, die ihm auferlegt worden sind. Wenn Sie uns den Schleichhandel vom Halbe bringen, dann wird vielleicht die Ablieferung noch höher steigen. Ich möchte wünschen, daß auch diese Bereitwilligkeit in der Lieferung von Lebensmitteln ein Moment sein möge, das die Regierung veranlaßt, unseren Verkehrswünschen besser entgegen zu kommen (Beifall im Zentrum).

Abg. Fleig (Soz.):

Nach den Ausführungen des Herrn Verkehrsministers ist die Regierung bereit, da Automobilverbindungen einzurichten, wo es nicht möglich ist, Eisenbahnverbindungen herzustellen. Ich möchte betonen, daß dies von der Regierung sehr lobenswert ist. Aber andererseits ist es auch ihre Pflicht, da einzugreifen und einen Verkehr herzustellen, wo andere Möglichkeiten nicht existieren. Ich möchte speziell auf die Verhältnisse im hohen Schwarzwald hinweisen. Der Schwarzwald ist ein Gebiet, welches dem Verkehr, hauptsächlich dem landwirtschaftlichen und dem gewerblichen Verkehr noch nicht so erschlossen ist, wie es eigentlich erschlossen sein sollte. Es sind eine Unmenge von größeren Orten mit vorwärts strebender Landwirtschaft und Industrie vorhanden, und diese Orte werden deshalb mehr oder weniger vernachlässigt, weil es ihnen an richtigen Verkehrsmitteln fehlt. Auch ich möchte darauf hinweisen, daß speziell die Lebensmittelbelieferung auf dem Schwarzwald besser sein könnte, wenn auch die Verkehrsverhältnisse bessere wären. Eine Unmenge Produkte der Landwirtschaft können deshalb nicht auf den Markt gebracht werden, und die Industrie und das Gewerbe sind in ihrem Vorwärtstommen gehemmt. Die Gemeinden Furthwangen und Triberg petitionieren schon längere Zeit um eine Automobilverbindung mit dem Elztal. Ein Teil dieser

Linien soll nun nach dem Versprechen des Herrn Verkehrsministers zur Ausführung gelangen. Aber ich möchte betonen, daß mit dieser Teilstrecke den Verhältnissen nicht Rechnung getragen ist. Ich möchte darauf hinweisen, daß eine direkte Verbindung mit Triberg hergestellt werden muß. Ebenso liegt schon längere Zeit eine Petition von Billingen vor, in der um eine Verbindung mit Böhrenbach gebeten wird. Auch diese Verbindung von Billingen mit Böhrenbach ist notwendig, weil an dieser Linie industriereiche Orte liegen, für die eine Bahnverbindung ein Bedürfnis ist.

Des ferneren hat der Herr Verkehrsminister zugesagt, daß die Verbindung zwischen Billingen und Niedereschach hergestellt werden soll. Ich meine, daß hauptsächlich in diesem Gebiet von Hinterbilingen noch Orte liegen, welche eine Verbindung ebenfalls notwendig brauchen, und zwar denke ich mir die Verbindung so, daß eine Kraftwagenlinie von Billingen—Niedereschach über Königsefeld nach Bahnhof Peterzell hergestellt wird. Dadurch wäre es möglich, all die vielen Ortschaften an den Verkehr anzuschließen. Es ist notwendig, daß wir diesen Petitionen entgegenkommen, und zwar deshalb, weil dann die industriereichen Orte ebenfalls mit Arbeitskräften versehen werden können, was bei der heutigen Verkehrslage nicht möglich ist.

Abg. Massa (D. Dem. P.):

Der Herr Minister hat uns eine ganze Reihe von Automobillinien vorgelesen, welche zunächst errichtet werden sollen. Ich habe nun zu meinem größten Bedauern festgestellt, daß auch nicht eine einzige dieser Linien in der Ortenau zwischen Offenburg und Freiburg gelegen wäre, trotzdem man nicht behaupten wird können, daß diese Gegend etwa bessere Verkehrsverhältnisse aufweist als andere Teile des Landes. Nun ist im Landtag 1913/14 eine Petition behandelt worden, eingebracht von den Gemeinden Dinglingen, Hugsweier, Kürzell, Allmannsweier, Nonnenweier, Wittenweier, Stippenheimweiler mit Unterstützung des Stadtrates Lahr wegen der Errichtung einer Automobilinie, die diese verkehrreichen Orte, welche abseits der Bahn liegen, untereinander und mit der Bezirksstadt Lahr verbinden sollte. Sind doch in diesen reichen Niedergemeinden nicht weniger wie 10 Zigarrenfabriken gelegen und zwei jetzt bestehende Postwagenkurse lämen dadurch in Wegfall, wodurch allein schon die Errichtung bezw. Unterhaltung der Automobilinie sich verbilligen würde, ganz abgesehen davon, daß die fortgeschrittene Entwicklung dieser Gemeinden nach der landwirtschaftlichen wie industriellen Seite hin eine starke Benützung dieser Linie garantiert. Ich möchte daher den dringenden Wunsch an den Herrn Minister richten, diese Linie unter diejenigen einreihen zu wollen, welche zunächst errichtet werden müssen, umso mehr als damals die vorgenannte Petition auf meinen Antrag hin der Regierung empfehlend überwiesen worden ist und unter den genannten manchen Linien ist, deren Errichtung nicht so dringlicher Natur ist, wie diese Linie.

Präsident Kopf:

Die Herren Stenographen haben sich soeben beschwert, daß sie den Herrn Abg. Massa größtenteils nicht verstanden haben. Ich muß die folgenden Redner bitten, bei der Übung zu bleiben, daß sie hier vorn vom Rednerpult aus sprechen. Das ist auch wegen der Herren, die in der Mitte des Saales sitzen absolut nötig (Sehr richtig!).

Abg. Spang (Zentr.):

Bei der Befriedigung der vielen Verkehrswünsche rächt sich jetzt jenes alte System, das vor Jahrzehnten die Bahnen nicht nach wirtschaftlichen, sondern nach politischen Gesichtspunkten gebaut hat. Wir haben ja im badischen Lande in erster Linie zwei Gegenden, die von den früheren Regierungen bei der Erbauung von Bahnen systematisch verbummelt worden sind. Das ist in erster Linie das badische Hinterland (Sehr richtig!) und dann der Bezirk St. Blasien. Im Bezirk St. Blasien hat man ja bekanntlich deswegen keine Bahn gebaut, weil so manche Kurgäste, die sich dort befinden, ihre Ruhe vor der Bahn haben wollten und weil auch die Aktionäre der großen Kurhäuser ein Interesse daran hatten, daß kein besserer Verkehr für das breite Publikum bestand (Sehr richtig!). Darunter hat natürlich auch der Hohenwald gelitten. Der Herr Minister hat uns heute eine Liste von Autolinien vorgelesen, die nun eingerichtet werden sollen. Ich kann aber nicht behaupten, daß dabei überall eine Sachkenntnis mitgespielt hat,

denn sonst könnte nicht eine Anzahl von Linien darunter sein, die wir als nicht dringend nötig bezeichnen müssen gegenüber anderen Linien, die nicht genannt sind. Ich darf z. B. daran erinnern, daß eine Linie von Singen nach Radolfzell jedenfalls nicht so notwendig ist, wie eine Linie auf den Hohenwald, von Albrud über Görtwühl, Herrischried nach Säckingen, hinunter. Auch Schopfheim—Todtmoos ist nicht so notwendig, weil auf dem Hohenwald Gemeinden liegen, die bis zu vier Stunden zur Bahn haben, wie Herrischried, Hartschwand, Segeten usw. Dabei weise ich darauf hin, daß man per Bahn von Schopfheim nach Wehr in 10 Minuten fahren kann, von wo bereits eine Autoverbindung nach Todtmoos auf schöner Straße besteht.

Ich möchte den Herrn Minister bitten, daß bei der Beurteilung der einzelnen Linien in Zukunft mit einer größeren Sachkenntnis vorgegangen werde. Dann wird es auch nicht passieren, daß Gegenden wie der Hohenwald in der Weise vernachlässigt werden (Zuruf und Heiterkeit), wie es hier beachtlich ist.

Der Herr Minister hat dann gesagt, die Linien, die er heute genannt hat, seien nur „zunächst“ vorgesehen, es könnten dabei auch noch weitere Linien in Frage kommen. Er wird natürlich anführen, es müßten zuerst die Straßen ausgebaut werden und wir müßten auch Autos haben. Die Autolinie Albrud—Görtwühl ist z. B. ja bereits im Betrieb; infolge der teuren Betriebsmittel aber arbeitet sie immer mit Unterbilanz. Die Straße ist für Autos fahrbar; die Wagen sind auch vorhanden. Die Regierung kann also sofort diese Autolinie übernehmen und ich möchte den Herrn Minister bitten, hier gleich energisch zuzugreifen, damit diese Wagen und der Betrieb in den Besitz des Staates übergehen und die Autolinie über Görtwühl, Herrischried nach Säckingen garantiert ist (Zuruf: Aber dann muß man Sachverständige beiziehen!).

Abg. Albieß (Zentr.):

Nach der Zusammenstellung der in Betrieb zu nehmenden Autolinien, die der Herr Verkehrsminister erwähnt hat, sind eine Anzahl solcher vorgesehen, die wirklich notwendig sind. Ich möchte hier die Autolinie Schopfheim—Legernau nennen. Es ist wirklich ein Bedürfnis, daß diese Linie gebaut wird. Dagegen möchte ich als Dritter im Bunde mit den Herren Kollegen Kiefer und Spang sagen: Ich kann nicht finden, daß die Linie Schopfheim—Gersbach—Todtmoos solch ein dringendes Bedürfnis ist. Von Wehr aus fährt dem Talzug entlang nach Todtmoos eine Privatautolinie. Es käme hier nur der Ort Gersbach in Betracht. Dieser kann aber durch die Privatautolinie Wehr—Todtmoos erreicht werden. Außerdem wäre eine staatliche Autolinie Schopfheim—Gersbach—Todtmoos im Winter nicht aufrecht zu erhalten (Sehr richtig!); man muß die Höhenlage und die Schneeverhältnisse berücksichtigen, die dort oben herrschen.

Wenn der Herr Abg. Fejn gesagt hat, nicht aus parteipolitischen Erwägungen heraus, sondern aus dem Bedürfnis solle man an diese Frage herantreten, so möchte ich auch diese Worte unterstreichen und betonen, daß wenn irgendwo ein Bedürfnis herrscht, das auf dem Hohenwald der Fall ist (Sehr gut! rechts). Wie der Herr Verkehrsminister selbst zugegeben hat, bildet der Hohenwald ein großes Gebiet, das noch ganz vom Verkehr ausgeschlossen ist. Wer die Verhältnisse dort kennt, muß sagen, daß es sich für jene Gegend um eine brennende Frage, um die Frage der Existenzfähigkeit für die Bevölkerung dort oben handelt. Vor dem Kriege sind dort ganze Gegenden wieder aufgeforschet worden, was uns heute hinsichtlich der Ernährung zum Nachteil wird. Jetzt hätte man ganz gut dort die Weiden anlegen können, aber alles ist aufgeforschet worden — und warum? Gerade eben deshalb, weil die Gegenden so sehr vom Verkehr abgeschlossen sind. Das bedeutet doch auch für die Zukunft eine schwerwiegende Frage, daß wir ein solches Gebiet nicht außer Acht lassen können; denn dort ist Hilfe am allerersten notwendig.

Wenn man dann den schlechten Stand unserer Finanzen berücksichtigt, so muß man sagen, daß die Frage, wo eine Autolinie eingerichtet werden soll und wo nicht, besonders scharf geprüft werden sollte.

Deshalb kann ich nur noch einmal wiederholen: eine Linie Schopfheim—Gersbach—Todtmoos ist in der jetzigen Zeit überflüssig. Sind wir wieder in besserer Lage, dann gönne ich sie den in Betracht kommenden Bewohnern. Aber es sind nicht alle vom Verkehr ausgeschlossen. Todtmoos ist direkt mit Wehr verbunden; es kann ein Verkehr in einer Stunde hergestellt werden.

Todtmoos wird aber sehr bald mit einem anderen Wunsch kommen: Es wird eine Autoverbindung von Todtmoos in seine Amtstadt St. Blasien wünschen. Dann ist nachher diese Gegend dem Verkehr angeschlossen, während nach meinem Ermessen eine Linie Schopfheim—Gersbach—Todtmoos überflüssig ist.

Abg. Jhrig (D. Dem. P.):

Mit einem Worte möchte ich dem Gefühl der Freude darüber Ausdruck geben, daß unser Verkehrsministerium bestrebt ist, den Wünschen nach Anschluß der abgelegenen Landesteile an das große Verkehrsnetz nun Rechnung zu tragen, indem überall da, wo ein Bahnbau zunächst nicht tunlich erscheint, wenigstens eine Autoverbindung erstellt wird. Der Herr Minister hat vorhin in dieser Beziehung ein Füllhorn von freundlichen Gaben über das ganze Land ausgegossen und wird mancherorts damit Freude erregt haben. Mich hat es besonders gefreut, daß diese Mal die Aufzählung nicht wieder oben, mit Konstanz, Villingen, Waldshut usw., angefangen worden ist, sondern daß man, wenigstens auf der Linie zunächst einmal seine Aufmerksamkeit dem badischen Hinterlande zugewandt und den Weg durch das Land von Wertheim aus gemacht hat (Sehr richtig! rechts). Nun hören wir ja, das solle nicht bedeuten, daß die Wünsche vom Hinterland in erster Linie geregelt werden müßten. Ich möchte aber doch den schon wiederholt geäußerten Gedanken unterstützen, da tatsächlich das badische Hinterland lange Jahre stiefmütterlich behandelt worden ist, dort entschieden eine Besserung einsehen muß.

Unter den Linien die nun genannt worden sind, habe ich eine vermist, die vorerst zu meinem großen Bedauern noch nicht zu denen gehört, die „zunächst“ eingerichtet werden sollen. Schon seit einem Menschenalter bemühen sich die Gemeinden des Winterhauches — Strümpfelbrunn, Waldshut, Diehlbach, Mülsen, Schollbrunn — um einen Anschluß, eine Bahnverbindung nach Eberbach zu erhalten. Schon auf früheren Landtagen hatten wir eine Reihe von Petitionen in dieser Beziehung. Es ist ihnen nie gelungen, die Erfüllung ihres Wunsches zu erreichen, obwohl die Gemeinden darauf hinweisen können, daß sie in die Amtstadt, nach Eberbach, zwei bis drei Stunden haben. Nun sollen sie nicht einmal „zunächst“ bedacht werden, wenn es sich um eine Autolinie handelt. Das wäre außerordentlich schmerzhaft. Ich glaube, daß noch einmal eine Prüfung nach dieser Richtung eintreten muß; denn auch ich habe den Eindruck, daß manche der Linien, die jetzt in Bau und Betrieb genommen werden sollen, eine weniger starkes Bedürfnis darstellen, als eben diese Verbindung.

Weiter möchte ich den Gedanken unterstützen, den vorhin der Herr Kollege Scheil geäußert hat und den ich auf früheren Landtagen wiederholt vertreten habe: daß dort hinten die Verkehrserschließung großzügiger vorgenommen werden müsse. Wir brauchen eine Verbindung, die von Eberbach aus einsetzt und quer durch den Obenwald in das Taubertal geht. Sie muß also die Höhenorte des Winterhauches durchqueren, dann über Wagenschwend, Buchen und Walldürn gehen, und an irgend einer geeigneten Stelle — vielleicht bei Wertheim, vielleicht bei Tauberbischofsheim — in das Taubertal einmünden. Solange man aber dort eine Bahn in dieser Richtung nicht erstellen kann, ist eine Autoverbindung unbedingt geboten.

Ich möchte mich daher den schon geäußerten Wünschen anschließen und auch meinerseits die dringende Bitte aussprechen, es möge dem Gedanken nähergetreten und diese Linie zu denen gerechnet werden, die man in erster Linie erstellt. Es handelt sich dort um Orte, die wirtschaftlich nicht sehr stark sind. Man wird von den Gemeinden dort wohl keine sehr großen Beiträge erlangen können. Aber wir wollen ja diese Linien errichten, um einem Bedürfnis zu genügen, auch dann, wenn eben Staatsmittel dabei notwendig werden, wenn die Zuschüsse, die eventuell von den Gemeinden dazu zu erhalten sind, nicht sehr bedeutend ausfallen. Ich bitte, das Bedürfnis dieser Gegend mit in erster Linie in Erwägung ziehen zu wollen, und hoffe, daß auch dort bald eine Autolinie erstellt wird, bis man später vielleicht einmal die Mittel findet, eine Eisenbahn in dieser Richtung zu erbauen.

Abg. Duffner (Zentr.):

Von einigen Rednern ist vorhin ausgeführt worden, daß die Automobillinie ein Ideal nicht sei. Das ist bis zu einem gewissen Grade richtig, gemessen an der Leistungsfähigkeit der

Eisenbahn. Im Gebirge dagegen, wo der Bau von Eisenbahnen großen Schwierigkeiten begegnet, ist das Auto schon eine ideale Einrichtung, namentlich dann, wenn Verkehrseinrichtungen, wie dies auf dem Schwarzwald häufig der Fall ist, überhaupt fehlen. Ich habe auf früheren Landtagen wiederholt — und auch der Herr Kollege Scheil hat das vorhin getan — auf das Beispiel Bayerns hingewiesen, das schon längst Automobilien eingeführt und sogar neben den gewöhnlichen Personenlinien Gillinien eingerichtet hat. Von der früheren badischen Regierung ist gegenüber derartigen Wünschen immer der Standpunkt eingenommen worden, daß die Errichtung von Automobilien, der Bau von Klein- und Nebenbahnen nicht Aufgabe des Staates sein könne, daß das dem Privatkapital überlassen werden müsse. Ich habe mich gegen diesen Standpunkt oft ausgesprochen und freue mich deshalb, daß der Herr Verkehrsminister vorhin gesagt hat, daß nach und nach ein großes Netz von staatlichen Autolinien über unser Heimatland gezogen werden soll. Wir müssen das Beispiel Bayerns nachahmen, denn auf dem Schwarzwald droben wie auf dem Odenwald — wir haben das ja heute im Laufe der Debatte gehört — bestehen noch eine Reihe von Wünschen in Bezug auf die Ausgestaltung des Verkehrs, und ich möchte nach den Erfahrungen, die wir auf früheren Landtagen so oft gemacht haben, hoffen, daß die Zusage des Herrn Verkehrsministers, daß alles geschehen soll, was nur möglich ist, um unsere Verkehrsverhältnisse zu verbessern, nicht nur eine Verhöhnung ist, wie wir das leider in den vorhin genannten Gebirgsgegenden unseres Landes so oft erfahren mußten.

Ich gebe ja ohne weiteres zu, daß das Drängen nach Erstellung neuer Verbindungen durch den Krieg und durch die Vorgänge der letzten Monate an die Regierung Anforderungen stellt, die sie selbst bei gutem Willen kaum bewältigen kann. Aber trotzdem darf ich die Bitte aussprechen, daß namentlich in den Fällen, in denen Vorarbeiten für die Einrichtung von Autolinien wie Verbesserung von Straßen, Einführung des Decksystems, Verbreiterung von Brücken usw. nötig sind, diese Arbeiten so rasch wie möglich in Angriff genommen und rasch abgeschlossen werden, daß wir auch darauf hoffen dürfen, noch diesen Sommer die Wagen laufen zu sehen. Das gilt besonders für die Linie Waldkirch—Furtwangen—Triberg. Wir haben droben auf dem Schwarzwald während des Krieges willig und ruhig die Lasten getragen, die der Mangel an Verkehrsmitteln uns auferlegt hat. Jetzt aber, da wir doch wohl hoffen dürfen, daß mit der Annahme der Verfassung nach und nach geordnete Verhältnisse wiederkehren, und daß uns der bevorstehende Friedensschluß, wenn ja wohl auch keine guten, so doch wenigstens stabile Zustände bringen wird, jetzt muß auch alles geschehen, um das darniederliegende Wirtschaftsleben wieder aufzurichten. Dazu gehört auch die Wiedereinrichtung der während des Krieges eingestellten Postverbindungen, zu denen auch die Postverbindung Waldkirch—Furtwangen und Furtwangen—Triberg gehören.

Ich meine, zusammenhängende Linien, wie die Linien Waldkirch—Furtwangen und Furtwangen—Triberg es sind, sollten doch nicht auseinandergerissen werden, namentlich dann nicht, wenn zwischen diesen Linien auch noch Orte liegen wie beispielsweise Güttenbach, das ein Interesse daran hat, nach Triberg in die Amtsstadt zu gelangen. Die Linie Triberg—Furtwangen ist nur eine Teilstrecke der ganzen Strecke. Sie würde die Strecke Waldkirch—Furtwangen wie umgekehrt die andere Strecke Furtwangen—Triberg nur günstig beeinflussen. Wenn es aber aus technischen oder gegenwärtig aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich ist, daß die genannte Linie als staatliche Linie errichtet wird, dann möchte ich wenigstens bitten, daß den Gemeinden durch Gewährung von Staatszuschüssen an die Hand gegangen wird. Die Gemeinden Furtwangen, Schönwald und Triberg, und ich glaube, auch Schonach wird sich hier anschließen, möchten diese Linie, wenn sie als staatliche Linie nicht eingerichtet wird, als eine private Linie errichten. Voraussetzung ist natürlich dafür, daß ihnen die Regierung einmal die Automobile verschafft und dann auch den nötigen Staatszuschuß gewährt. Ein Staatszuschuß ist schon deswegen nötig, weil diese Gemeinden dann auch in der Lage und bereit wären, die Postverbindung im Winter mittels Schlitten zu unterhalten, wenn es unmöglich ist, die Automobile weiterlaufen zu lassen. Ich bitte den Herrn Verkehrsminister, gerade diesen Punkt mit in seine Rechnung einzustellen. Ich bin ja persönlich durchaus kein Freund davon, daß derartige Verkehrseinrichtungen als Privatlinien eingeführt werden, und habe mich früher immer dafür ausgesprochen, daß die Einrichtung von Verkehrsmitteln Staatsaufgabe ist. Aber in einem Falle wie dem gegenwärtigen bleibt schließlich nichts anderes übrig, wenn die Regierung glaubt, die Linie als staatliche Linie nicht einführen zu können.

Ich möchte den Herren Kollegen Schön und Fleig danken, daß sie für die Linie Triberg—Furtwangen ein Wort eingelegt haben. Es besteht wirklich eine dringende Notwendigkeit, sie einzurichten. Ich will auf eine Beschreibung der örtlichen Notwendigkeiten nicht eingehen, es ist das alles in den früheren Akten niedergelegt, wir haben ja schon häufig über diesen Gegenstand gesprochen. Den einen etwaigen Einwand, daß wir ja eine Eisenbahn von Furtwangen nach Triberg hätten, möchte ich aber doch gleich damit erledigen, indem ich darauf hinweise, daß wir mittels dieser Eisenbahn durch ein paar Amtsbezirke fahren müssen, um wieder in den eigenen zu kommen und schließlich für die 15 kg lange Strecke von Furtwangen nach Triberg rund 40 kg gebrauchen. Um in ihre Amtsstadt Triberg zu gelangen, brauchen die Güttenbacher natürlich noch erheblich mehr.

Zusammenfassend möchte ich die Bitte aussprechen, daß alles, was über die Notwendigkeit staatlichen Eingreifens zur raschesten Wiederherstellung unseres auseinandergerissenen und lückenhaften Verkehrsnetzes gesagt worden ist, für die Gesamtheit des Landes gelten muß, und daß namentlich ein Argument, das wir früher so häufig gehört haben, die Schwierigkeit der Einrichtung von Verkehrsmitteln auf dem Schwarzwald und im Odenwald, in unseren Bergen, verschwindet, und daß aus diesem Grunde keinesfalls irgendwelche Einrichtungen, die als notwendig erkannt werden, zurückgestellt werden dürfen (Weißall).

Abg. Gummel (D. Dem. P.):

Ich nehme bei solchen Debatten nicht gern das Wort, aber ich war doch so etwas wie vor den Kopf geschlagen, als in dem Verzeichnis der demnächst zu errichtenden Autolinien die Verbindung Triberg—Furtwangen und Triberg—Schönach nicht vorfand. Ich glaube, die Notwendigkeit, diese Verbindung herzustellen, ist schon so häufig und so ausführlich hier erörtert worden, und die Vorarbeiten waren schon so weit gediehen, daß man nicht hätte annehmen sollen, daß diese Automobil- oder Bahnverbindung aus dem Gedächtnis der Eisenbahndirektion verschwinden könnte. Ich muß sagen, ich betrachte eine Verbindung von Furtwangen ins Elztal und ins Rheintal als etwas durchaus Wichtiges. Aber, wenn man auf dem Standpunkte steht, daß solche Kraftwagenverkehrslinien in erster Linie lokalen Bedürfnissen Befriedigung bringen sollen, dann scheint mir die Verbindung von Triberg nach Furtwangen und von Güttenbach nach Triberg über Furtwangen und die Verbindung von Schonach mit Triberg doch mindestens ebenso wichtig zu sein, als der andere Teil der Linie, den man nun scheint zu beginnen will. Ich glaube, wenn das in der Öffentlichkeit bekannt wird, daß man die Verbindung von Triberg und Furtwangen noch nicht für dringend notwendig hält, dann wird das dort droben wie eine Provokation wirken, und ich kann wohl heute schon voraussagen, daß Ausbrüche der lebhaftesten Art über diese Stellungnahme der Regierung dort droben zum Ausbruch kommen werden. Wenn der Staat auf dem Standpunkte steht, daß er solche Kraftwagenlinien nur mit staatlichen Mitteln bauen will und die Privatinitiative ausschalten will, dann hat er die Pflicht, dafür zu sorgen, daß wenigstens die Linien gebaut werden, die bauwürdig sind, und dazu gehört die Verbindung von Triberg und Furtwangen. Wenn der Staat aus irgend welchen Gründen nicht dazu kommen sollte, diese Verbindung selbst zu bauen, dann muß eben ein Weg gefunden werden, auf dem dann unter Umständen diese Verbindung hergestellt wird. Ich möchte aber doch dazu raten, wenn man die Verbindung von Waldkirch nach Furtwangen in Angriff nimmt, gleichzeitig die Verbindung von Furtwangen nach Triberg zur Ausführung zu bringen und auch an die Herstellung einer Verbindung von Schonach mit Triberg zu denken.

Im Verlaufe obiger Ausführungen hat I. Vizepräsident Kemmle die Leitung der Verhandlungen übernommen.

Abg. Herbst (D. Dem. P.):

Im Gegensatz zu den Herren Kollegen Spang und Albieh möchte ich meiner Freude darüber Ausdruck geben, daß die Autolinie Schopfheim—Gersbach—Todmooß unter denjenigen genannt worden ist, die ihrer Verwirklichung in Wälde entgegengehen sollen. Ich möchte dem Herrn Verkehrsminister nicht vorgreifen, auf die Angriffe der genannten Herren zu antworten. Ich glaube aber doch sagen zu dürfen, daß hier wohl kaum politische Momente, sondern nur wirtschaftliche Rücksichten Platz gegriffen haben. Meiner Ansicht nach bildet die Linie Schopfheim—Gersbach—Todi-

moos eine sehr schöne Ergänzung der Linie Wehr—Lodtmoos. Wir haben vorhin von einzelnen Herren gehört, daß die Regierung in großzügiger Weise Autolinien errichten soll. Hier ist sie nun in großzügiger Weise vorgegangen, denn durch die Errichtung der Linie Lodtmoos—Schopfheim wird eine Art Rundlinie gebildet, die allen Anforderungen eines modernen Verkehrswezens entspricht, und jetzt, wo wir sehen, daß wirklich Großzügigkeit bei der Regierung geherrscht hat, wird sie nun wieder getadelt.

Es ist ja jetzt schon der Ort Lodtmoos ein sehr bekannter und auch sehr besuchter Luftkurort, und wenn die Linie von Schopfheim nach Lodtmoos errichtet wird, so nimmt der Fremdenverkehr eine neue Entwicklung, von der auch die Gemeinde Wehr nur profitieren wird. Ich glaube also, auch im Namen der Bevölkerung, die hier in Betracht kommt, die Freude darüber ausdrücken zu dürfen, daß die Linie Schopfheim—Gersbach—Lodtmoos in aller Eile errichtet werden wird.

Abg. Großhans (Soz.):

Es ist wohl kein Bezirk in unserer badischen Heimat, der nicht Verkehrswünsche vorzutragen hätte und der nicht wünschen könnte, daß sein Bezirk möglichst großzügig dem wirtschaftlichen Verkehr erschlossen werden möchte. Auch die Bodenseegegend, Oberbaden, ist in dieser Hinsicht vielleicht in den letzten Jahrzehnten ein wenig vernachlässigt worden.

Aber nicht, um das zu sagen, habe ich mich veranlaßt gefühlt, mich zum Worte zu melden, sondern lediglich um auf das einzugehen, was der Herr Abg. Spang hier ausgesprochen hat, nämlich daß das Projekt der Automobilverbindung von Singen über Arlen—Worblingen—Wohlingen und von dort nach Überlingen am Ried und Radolfzell nicht so wichtig sei wie das Projekt, das er Ihnen hier in diesem hohen Hause vorgetragen hat. Ich meine, daß es nicht gut angeht, die Notwendigkeit eines Projektes, das einem besonders nahe liegt, weil man aus dem betreffenden Bezirk in das Parlament entsandt ist, darauf abzustellen, indem man ein anderes Projekt, das einen anderen Bezirk ebenso tief berührt und für ihn von ebenso hoher volkswirtschaftlicher Bedeutung ist, herabmindert. Der Herr Abg. Spang — ich verzeihe ihm das — ist ja nicht vom Oberlande und kennt jedenfalls auch nicht die Verhältnisse, wie sie in dem Bezirke Singen und Radolfzell zutage liegen. Singen ist ein ganz besonders vor dem Kriege rasch emporgekommener Industrieort. Er zählt heute, wenn ich nicht irre, etwa 10 000 Einwohner, hat große industrielle Niederlassungen, vor allem die Waggiwerke, dann aber auch die Stahlwerke usw. Zu den aufstrebenden Industrieorten gehört aber auch Radolfzell, auch dort haben wir Betriebe von ganz hervorragender Bedeutung, woraus hervorgeht, daß sich nach und nach diese Städte mit ihrer Umgebung zu Niederlassungszentralen der Arbeiterschaft entwickelt haben. Alle Morgen und Abend strömen aus den umliegenden Orten die Arbeiter und Arbeiterinnen in die Fabriken von Singen und Radolfzell, um dann abends wieder zurückzukehren. Und nun ist es ganz richtig, wie der Herr Abg. Spang hier betont hat, daß ja von Singen nach Radolfzell eine Bahn geht. Dem möchte ich aber doch entgegenhalten, daß diese Bahn doch die Orte, die durch den Automobilverkehr erschlossen werden sollen und die der nach Tausenden zählenden Arbeiterschaft Verbindungsgelegenheiten geben sollen, nicht erfassen kann. Singen—Rielasingen hat eine Bahn, die Bahn zweigt aber dann ab und läßt die ganze Gegend, die erschlossen werden soll, links liegen (Abg. Kiefer: Das sind nur 5 Minuten!). Es sind nicht nur 5 Minuten, sehr geehrter Herr Kollege Kiefer! Wenn Sie die Gegend einmal bereisen, werden Sie finden, daß die 5 Minuten von Rielasingen nach Worblingen und Überlingen der Fuchs gemessen hat, es ist eine ganz ordentliche Strecke! Ich will damit bloß sagen, daß die Arbeiterschaft ein Anrecht darauf hat, daß das Projekt, das die Regierung aufgestellt hat, auch zur Ausführung kommt.

Dann aber darf ich doch auch das, was hier schon mit Recht heute vormittag ausgeführt worden ist, für den Bezirk dort oben in Anspruch nehmen, daß auch die landwirtschaftliche Bevölkerung ganz besonders ein Interesse an dieser Verkehrsverbindung hat. Das nur zu dem Projekt, das hier der Herr Abg. Spang berührt hat. Ich möchte die Regierung dringend bitten, das, was sie in ihren Projekten vorgesehen hat, bezüglich dieses Bezirkes so durchzuführen.

Dann aber noch ein Wort zu einem Bezirke, der, wenn man von stiefmütterlicher Behandlung spricht, wohl mit Recht zu den Bezirken gerechnet wird, die auf diese Bezeichnung Anspruch haben. Der Bezirk Pfullendorf, so gut wie der

Bezirk Meßkirch würden für eine Regierung, die eine großzügige Verkehrspolitik treiben will, die beste Gelegenheit bieten, da anzusetzen (Zustimmung). Gehen wir zu dem Bezirk Pfullendorf, so dürfen wir sagen, daß der ganze große Bezirk eigentlich vom Verkehr vollständig abgeschlossen ist. Gewiß, es geht eine Bahn von Radolfzell über Stodach nach Schwadenreuthe, nach Ling und nach Pfullendorf, und es geht ferner die Bodenjuggürtelbahn von Radolfzell nach Überlingen—Marldorf—Friedrichshafen. Aber der ganze große Geländestreifen, der zwischen der Bahn von Nach-Ling nach Pfullendorf liegt und derjenige, der von Überlingen über Marldorf nach Friedrichshafen führt, ist vollständig von jedem Verkehr abgeschlossen, und darum begrüße ich es doppelt, und ich darf der Regierung namens der dortigen Bevölkerung danken, daß in dem Projekt vom Deggenhauser Tal gesprochen wird. Es müßte Gelegenheit geschaffen werden, daß man nicht gezwungen ist, wenn man vielleicht nach Ulmensee oder in das Deggenhauser Tal will, zuerst über Radolfzell, Überlingen usw. zu fahren, sondern daß man auch Anschluß an den Schiffsverkehr des Bodensees gewinnen könnte. Insofern begrüße ich das Projekt und bitte die Regierung, alles daran zu setzen, gerade diesen Teil des Amtsbezirks Pfullendorf durch Automobilverbindung dem Verkehr zu erschließen.

Dann ein kurzes Wort, wenn Sie es mir noch gestatten wollen, zum Amtsbezirk Meßkirch. Dort liegen die Verhältnisse genau so, wie sie im Hohenwalle liegen und bezüglich dieses hier vorgetragen worden sind. Es führt nur eine Bahn über Stodach—Schwadenreuthe nach Meßkirch, und alles, was links und rechts zwischen dem Bahnstreifen Pfullendorf—Meßkirch liegt und bis hinüber an die württembergische Grenze, ist unerschlossen. Es wäre sehr wohl möglich, gerade der Landbevölkerung im Amtsbezirk Meßkirch eine Automobilverbindung zu geben, die wenigstens die hauptsächlichsten Orte verbinden könne. Es wird der Zukunft vorbehalten bleiben, hier mit positiven Vorschlägen und zusammengefaßten Wünschen an die Regierung heranzutreten. Ich möchte also die Regierung dringend bitten, das Projekt, das bezüglich der Automobilverbindung von Singen über Worblingen nach Radolfzell aufgestellt ist, durchzuführen, sie wird sicher für die Durchführung den herzlichsten Dank der oberbadischen Bevölkerung sich erwerben.

Verkehrsminister Küfert:

Die Ausführungen des Herrn Abg. Summel veranlassen mich noch zu einer kurzen Bemerkung. Ich habe schon zweimal hier dargelegt, daß es sich bei der erstmaligen Errichtung von Automobillinien nicht darum handelt, daß man nur diese durchführt und alle anderen Wünsche unberücksichtigt läßt, sondern daß es nur ein Anfang ist. Das gilt natürlich auch für die Linie von Furtwangen nach Triberg. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß auch diese Linie äußerst wichtig ist, und ich glaube die Erklärung abgeben zu dürfen, daß wir auch diese Linie nochmals prüfen und, wenn es möglich ist, mit den anderen hier vorgetragenen Linien durchführen werden (Beifall).

Abg. Goerlach (Zent.):

Mein Freund Schell hat es als ein Kuriosum bezeichnet, daß in seinem Wahlkreise Ortschaften 20 und 25 Kilometer entfernt von der Amtsstadt liegen und nicht mit der Eisenbahn oder durch Automobilverbindung erreicht werden können, sondern daß die Bewohner jener Ortschaften den Weg zur Amtsstadt zu Fuß zurücklegen müssen. Ich kann meinem Freunde Schell zur Beruhigung sagen, daß ähnliche Verhältnisse auch auf dem Schwarzwalde herrschen, nur mit dem Unterschiede, daß es bei uns noch weitaus schlimmer aussieht, insofern der Bodenverhältnisse und Straßenverhältnisse, daß dort Ortschaften 20 Kilometer von der Amtsstadt entfernt liegen, die, namentlich im Winter bei Schnee und bei schlechten Wegen, bergauf und bergab zu Fuß gegangen werden, bei 5 und 10 Prozent Steigung (Abg. Schell: Ein schlechter Trost!), und daß infolgedessen die Bedürftigkeit für eine Automobilverbindung oder bessere Verkehrsverhältnisse dort mindestens so dringlich ist wie im Wahlbezirk meines Freundes Schell.

Nun ist uns ja heute gesagt worden, daß ein Gebiet zwischen Willingen und Niedereschach für eine Automobilinie erschlossen werden soll. Es ist das ja ein alter Wunsch, diese Linie war auch schon im Budget 1913/14 eingestellt und ist nur nicht zur Ausführung gekommen, weil der Krieg dazwischengekommen ist. Es ist aber noch mit einer Schwierigkeit verbunden, diese Automobilinie herzustellen, die darin be-

steht, daß die Straßenverhältnisse ungünstig sind. Es soll zuerst eine Straße zwischen Obereßbach und Kappel neu hergestellt, dann die Straße zwischen Kappel und Niedereßbach verbreitert werden. Die Projekte sind, wie mir von der Wasser- und Straßenbauinspektion mitgeteilt wird, ja ausgearbeitet, und ich habe schon vor Wochen den Wunsch ausgesprochen, man möge die Arbeiten so bald als möglich vergeben.

Ich sehe nun ein, daß es unter den gegenwärtigen Verhältnissen nicht leicht möglich ist, die Arbeiten an den Mann zu bringen, weil sich wenig Unternehmer finden. Aber es wäre dringend zu wünschen, daß doch mit den Vorarbeiten soweit weitergefahren wird, daß in allernächster Zeit, wenn wieder bessere Verhältnisse bei uns eintreten, und ich hoffe, daß das recht bald der Fall sein wird, wenn wir einmal Nahrungsmittel vom Auslande bekommen, daß also mit der Arbeit in allernächster Zeit, mit der Herstellung der Straßen zwischen Obereßbach und Kappel und Kappel und Niedereßbach begonnen werden könnte. Es fährt jetzt nur noch ein Postwagen, früher, vor dem Kriege und noch im Anfange des Krieges sind zwei Postwagen gefahren, aber wegen Mangels an Pferden mußte der Verkehr beschränkt werden. Niedereßbach ist ein sehr bedeutender Industrieort, und man kann sich denken, was es für einen Ort mit Industrie für Unannehmlichkeiten mit sich bringt, nur einmal am Tage Post zu bekommen. Diese Unannehmlichkeit würde behoben werden, sobald wir eine Autolinie haben.

Nun hat der Herr Minister heute von leichten Wagen gesprochen. Es wäre vielleicht möglich, daß es mit einem leichten Wagen gelingt, in Anbetracht der Straßenverhältnisse, den Dienst zu versehen, weil z. B. mit schweren Wagen die Straße nicht zu befahren ist. Wünschenswert wäre natürlich, wenn so bald als möglich die Straßen hergestellt würden, damit auch Lastautomobile die Straße befahren könnten, die die Industrie mit Kohle und Rohmaterial versehen würden.

Nun hat der Herr Kollege Fleig auch von einer Automobilverbindung über Fischbach und Königsfeld gesprochen. Die Straßenverhältnisse sind auch dort, wie der Herr Kollege Fleig weiß, außerordentlich schwierig, aber ich halte es für möglich, mit einem leichten Wagen, von dem der Herr Minister gesprochen hat, auch diesen Weg zu befahren, so daß auch diese Orte an die Automobillinie angeschlossen würden. Wenn eine Automobilstation in Willingen ist, ist wohl anzunehmen, daß diese Kraftwagen nicht brauchen, sondern tunlichst Verwendung finden werden, und es wird dann nur eine Frage von Tagen sein, daß auch die Linie Mönchweiler—Königsfeld angeschlossen wird. Die Straße von Mönchweiler nach Willingen ist außerordentlich günstig, und ebenso die von Königsfeld, so daß mit Leichtigkeit dieser Kraftwagenverkehr eingeführt werden könnte.

Dann ist heute auch schon davon gesprochen worden — Herr Kollege Hummel hat ja die Sache berührt, und der Herr Minister hat eine befriedigende Erklärung dazu abgegeben —, daß die Linie Furtwangen—Waldkirch nicht in dem Maßstabe ausgebaut werden soll, wie das der Herr Minister ursprünglich vorgetragen hat, sondern daß auch da die Linie Furtwangen—Triberg weiterzuführen ist. Das möchte ich unterstützen, weil ein dringendes Bedürfnis vorliegt. Man läuft zu Fuß von Triberg nach Furtwangen so rasch, als man mit der Bahn von Triberg nach Furtwangen fährt, und schon in den letzten Sommern noch vor dem Kriege sind Automobile gelaufen, Privatautomobile, von Triberg nach Schonach und von Triberg nach Furtwangen. Ich glaube, wenn sich die rentieren, wird sich ein staatlicher Automobilverkehr ebenfalls rentieren.

Dann hat der Herr Kollege Fleig auch von einer Verbindung von Willingen nach Wöhrenbach gesprochen. Auch das ist ein alter Wunsch der Gemeinde Willingen und der Gemeinde Wöhrenbach. Wöhrenbach gehört zur Amtsstadt Willingen, und es macht sich dort der Mangel einer besseren Verbindung außerordentlich fühlbar, weil man, um von Wöhrenbach nach Willingen zu gelangen, über Donaueschingen fahren muß, man hat dort oft keinen passenden Anschluß, und es ist tatsächlich so, daß man von Wöhrenbach nach Willingen rascher zu Fuß als mit der Bahn die Amtsstadt erreichen kann. Ich möchte auch diesen Wunsch der beteiligten Gemeinden, dem sich auch mein Freund Duffner anschließt, dringend befürworten. Wenn diese Linien alle erbaut werden, so geht ein langgehegter Wunsch der Bevölkerung des Schwarzwaldes in Erfüllung, und ich darf der Regierung versichern, daß sie dort eine dankbare Bevölkerung findet (Weißfall im Zentrum.)

Abg. Martin (Zentr.):

Im allgemeinen kann ich den Ausführungen meines Herrn Kollegen Großhans über die äußerst mangelhaften Verkehrsverhältnisse des badischen Oberlandes nur zustimmen und sie lebhaft unterstützen. Dies gilt insbesondere bezüglich der Verkehrsverhältnisse des Amtsbezirks Melsrich. Daß hier äußerst mangelhafte und lückenhafte Verkehrsverhältnisse bestehen, geht schon daraus hervor, daß unter den über 80 Gemeinden des Amtsbezirks Melsrich nur 7 oder 8 als Bahnstationen in Betracht kommen, und dabei handelt es sich um das sehr ausgedehnte Gebiet, mit zum Teil weit auseinanderliegenden Ortschaften, insbesondere des äußeren Heubergs. Nicht viel besser sind aber auch die Verkehrsverhältnisse in anderen Amtsbezirken des badischen Oberlandes, und da möchte ich gleichfalls die Ausführungen des Herrn Kollegen Großhans unterstützen, die er der Erstellung der Kraftwagenlinien für die Sörriegemeinden gewidmet hat. Auch die hier in Betracht kommende Verkehrseinrichtung erachte ich als eine sehr dringliche und höchst notwendige. Im Zusammenhang damit dürfte ich vielleicht der Regierung auch noch anheim geben, darauf Bedacht nehmen zu wollen, ob nicht in alsbaldiger Zeit auch eine Verbesserung der Schiffsverkehrsverhältnisse auf dem Bodensee zu ermöglichen wäre.

Im besonderen möchte ich die Wünsche nach Erweiterung des Verkehrswesens und insbesondere des Ausbaues der Kraftwagenlinien noch um eine Nummer vermehren. Nach meiner Kenntnis bemüht sich die Stadt Stodach mit den in Betracht kommenden Gemeinden sehr lebhaft um die Erstellung einer Kraftwagenlinie von Stodach nach Tuttlingen. Bereits vor dem Kriege bestand eine solche Kraftwagenlinie auf dieser Strecke als Privatunternehmen. Die Kriegslage hat zu einer Einstellung dieses Betriebes gezwungen. Inzwischen hat sich die Gesellschaft, die diese Linie betrieben hatte, aufgelöst, und niemand will jetzt von privater Seite diesen Betrieb mehr aufnehmen. Die Stadt Stodach stellt nun mit den in Betracht kommenden anderen Gemeinden das dringende Ersuchen an die Regierung, diese schon früher bestandene Kraftwagenlinie in staatlichen Betrieb zu übernehmen. Die Linie berührt eine Anzahl von zum Teil größeren Ortschaften, welche sehr abgelegen sind und für welche ein Verkehrsanschluß in Anbetracht der gesamten wirtschaftlichen Verhältnisse dringendste Notwendigkeit ist. Ich glaube, bei der Ermägung und Erörterung dieser Frage auch darauf aufmerksam machen zu dürfen, daß einzelne der hier beteiligten Gemeinden für ein Eisenbahnprojekt in Betracht kommen, dessen Ausführung bereits seit 45 Jahren gesetzlich genehmigt, aber bis zum heutigen Tage noch nicht vollzogen ist (Hört, hört! im Zentrum). Ich glaube auch von diesem Gesichtspunkt aus hätten die hier in Betracht kommenden Gemeinden das allererste Anrecht darauf, bei der Erstellung von Kraftwagenlinien berücksichtigt zu werden. Ich möchte also der Regierung nochmals mit aller Dringlichkeit anheimgeben, der hier in Betracht kommenden Kraftwagenlinie das größte Wohlwollen entgegenzubringen und darauf Bedacht zu nehmen, daß diese Linie in allernächster Zeit in Betrieb genommen werden kann.

Im Verlaufe obiger Ausführungen hat Präsident Kopf die Leitung der Verhandlungen wieder übernommen.

Abg. Weißhaupt (Zentr.):

Unserer badischen Regierung und hauptsächlich der Generaldirektion sind heute so viele Wünsche unterbreitet worden, daß, wenn sie sie alle erfüllen wollte, jedenfalls das Personal ganz bedeutend vermehrt werden und die staatlichen Finanzen jedenfalls in einem anderen Zustande sein müßten, als sie es tatsächlich sind. Ich bin der Meinung, daß heute wieder ein Tag ist, an dem draußen im Volke recht viele falsche Hoffnungen erweckt werden, denn es gibt viele Leute draußen, die die Sache anders auffassen, als sie hier aufgefaßt wird, die alles als bare Münze nehmen und später furchtbar enttäuscht sind, wenn nicht das alles sofort in Erfüllung geht, was hier heute besprochen oder der badischen vorläufigen Volksregierung als Wunsch unterbreitet wird.

Ich hätte auf das Wort verzichten können, wenn nicht der Herr Abg. Großhans hier Projekte zur Sprache gebracht und der Regierung Wünsche unterbreitet hätte, für die ich seit 14 Jahren, nämlich seitdem ich dem Landtag angehöre, in jeder Tagung gekämpft habe und für die ich auch auf Seiten des Hauses und von allen Parteien immerwährend gute Unterstützung gefunden habe, weil es sich um Projekte

handelt, deren Ausführung wirklich notwendig ist. Die Regierung hat uns vom Oberland, heute in ihrer Antwort einigermaßen befriedigt, indem es in ihrer Mitteilung jetzt heißt, daß sie gewillt ist, mit der Erstellung der Kraftwagenlinie Salem—Deggenhausen einen Anfang zu machen. Das Projekt für die Erbauung einer Eisenbahn von Salem durch das Deggenhaufertal bis Pfullendorf ist ein altes Projekt, und es ist von der Regierung als eines der dringendsten anerkannt worden, weil es fruchtbare Gebiete erschließt, Gebiete, in denen auch noch Wasserkräfte ruhen, die sehr gut ausgenützt werden können und die für jene Gegend jedenfalls von außerordentlichem Vorteil sind. In der Erstellung einer Kraftwagenlinie Salem—Deggenhausen sehe ich natürlich nur einen Notbehelf. In gründlicher Weise kann jenen trostlosen Verhältnissen nur durch die Erstellung einer Eisenbahn abgeholfen werden. Wie sich diese Dinge in der nächsten Zeit entwickeln, läßt sich ja jetzt natürlich nicht voraus sagen, umföweniger, als ja, wie allem Anscheine nach anzunehmen ist, in nächster Zeit unser Eisenbahnwesen an das Reich übergehen wird. Wie von dort aus die Projekte in Baden weiter behandelt werden, darüber können wir heute noch nicht urteilen. Aber zu wünschen ist, daß, wenn Bahnbau und Bahnbetrieb vom Reiche aus geleitet wird, er gerecht geleitet wird und überall da zuerst Verkehrswege gebaut werden, wo sie wirklich dringend notwendig sind. Wenn wirklich nach diesem Grundsatz, der ja der erste Grundsatz einer Regierung sein muß, gehandelt wird, dann habe ich alle Hoffnung, daß wir im badischen Oberland recht gut bei der Sache wegkommen, daß der Bahnbau durch das Deggenhaufertal recht bald ausgeführt wird; aber jedenfalls auch der eine Bahnbau, für den der Herr Kollege Martin soeben gesprochen hat, für den schon seit über 40 Jahren, seit dem Jahre 1872, ein Gesetz vorliegt, das seine Genehmigung sowohl in der Ersten Kammer wie in der Zweiten Kammer gefunden hat. Es handelt sich um die Erschließung der Gegend zwischen Schwadenreuth und Gattingen. Durch die Erstellung jener Bahnlinie wird die über 40 Kilometer lange Kurve über Engen—Singen abgesehritten und der Verkehr von Westen nach Osten direkt der Grenze nach ermöglicht. Es handelt sich um die direkteste Linie, die gedacht werden kann vom äußersten westlichen Ende von Baden hinüber nach Bayern und auch nach Württemberg. Es ist ja bereits ein Bahnhof für diesen Zweck erstellt; in Schwadenreuth ist eine große Bahnhofsanlage errichtet worden, die der Anfang für die Verwirklichung dieses Projektes, Schwadenreuth—Gattingen sein sollte.

Ich möchte also hoffen, daß diese dringendsten Wünsche, die heute der Regierung unterbreitet werden, recht bald erfüllt werden, aber nach dem Grundsatz der Gerechtigkeit, daß also dort, wo die größte Bedürftigkeit vorhanden ist, zuerst Abhilfe geschaffen wird (Beifall im Zentrum).

Das Schlußwort für die Interpellanten erhalten:

Abg. Spengler (Zentr.):

Ich hätte lieber auf das Schlußwort verzichtet; nach Kenntnisnahme von der Stellung der Regierung zu dieser Angelegenheit muß ich aber noch einige Worte hinzufügen.

Anerkennung verdient, daß der Herr Verkehrsminister sich den Projekten gegenüber so wohlwollend ausgesprochen hat. Nur muß ich in Bezug auf den Antrag des Bezirkes Wertheim mein Befremden aussprechen, daß man sein Augenmerk nur auf einer Teilstrecke haften läßt und nicht gleich die Hauptlinie energisch in Angriff nehmen will. Ich muß erklären, daß es für den Bezirk mit der Ausführung einer Teilstrecke nicht getan, daß ihm damit nicht gedient ist. Sie würde nur Unwillen erzeugen; wir erreichen durchaus nicht das, wonach wir streben. Es muß doch auch gesagt werden, daß bei dem Wunsche nach einer Verbindung mit der Amtstadt Wertheim nicht allein lokale Verkehrsverhältnisse und Verkehrsinteressen in Betracht kommen; es müssen doch auch Leute, die weiterreisen wollen, Verbindung dorthin finden. Es ist zu berücksichtigen: Wertheim ist ein Eisenbahnnotenpunkt in der Richtung Miltenberg—Lohrbach—Lauda; nach dieser Richtung hin und auch von den Höhenbewohnern ist schon der Wunsch auf bessere Verkehrsverhältnisse geäußert worden. Zur Zeit aber verkehrt von Dandheim nach Wertheim ein Postwägelchen im Tag; das ist, muß ich doch sagen, soviel wie nichts. Mit allem Nachdruck müssen wir darauf bestehen und die Regierung auf eindringlichste erziehen, daß, wenn einmal der Sache nähergetreten wird, gleich die Gesamtlinie in Betracht gezogen werde. Denn ich möchte die Vermutung aussprechen, es werde, wenn man nicht gleich das ganze Projekt anlegt, nur etwas ge-

schaffen werden, was dann später der Ausführung dieses Gesamtplanes während im Wege stehen könnte; es würde bei einer solchen Anlage etwas gemacht werden, was man vielleicht mit den später auftretenden Bedürfnissen nicht vereinbaren kann. Es ist ein Gebot der Dringlichkeit, daß die Gesamtstrecke über Hardheim nach Wertheim über Dandheim und die Abzweigung Kilsheim—Bronnbach in einem ausgeführt werden.

Die Hindernisse, die in Bezug auf die Beschaffenheit der Straße geltend gemacht wurden, glaube ich, doch auch aus dem Wege geräumt. Ich habe hier vor mir liegen das Gutachten der Straßenbauinspektion Wertheim vom 22. Juli 1914 Nr. 2721, welches besagt, daß die Kreisstraße Nr. 7 Wertheim—Ddengesäß—Raffig—Sonderriet und die Kreisstraße Nr. 8 Ddengesäß—Dandheim und Steinbach bis zur Straße 167 — das ist die von Kilsheim — ohne weiteres für den Kraftwagenbetrieb geeignet sind (Abg. Seubert: Hört! hört!). Ich möchte den Herrn Verkehrsminister doch bitten, hiervon Kenntnis zu nehmen, darnach seine Stellungnahme abzuändern und vielleicht eine ergänzende Erklärung dahin abgeben zu wollen, daß die Regierung plane, das Gesamt-Projekt in Angriff zu nehmen. Nur damit ist unserem Bezirke gedient, nicht aber mit der Ausführung einer Teilstrecke (Abg. Seubert: Sehr richtig!).

Nur noch ein Wort zu den Ausführungen des Herrn Kaufsch. Ich habe die hier sich bietende Gelegenheit benützt, um, wo es sich um die Leistungen eines Bezirkes handelte, gleichzeitig die Aufklärung eines Vorkommnisses damit zu verbinden. Ich muß aber sagen, daß Herr Kaufsch in der Nennung seiner Zahlen aus dem ganzen Lieferungsgebiet zunächst einen Teil herausgerissen hat. Denn er sagte ganz richtig: die Zahlen an Raufutter gelangen an die Stadt oder an den Kommunalverband Heidelberg. Das verhält sich so: Nachdem unser Raufutter abgehoben, d. h. fortgeführt war, wurde dieser Stadtgemeinde Heidelberg oder diesem Kommunalverband noch ein Teil zugewiesen, der aber unmöglich mehr aufzubringen war. Ich bestehe fest auf den Zahlen, die ich hier vorgebracht habe, und die ich in Prozenten des Lieferungsolls ausdrückte. Diese Zahlen sind sämtlich vom Kommunalverband. Ich bin es dem Kommunalverband Wertheim und dem Schutze seines Ansehens schuldig, die von mir genannten Zahlen hochzuhalten.

Ich erwähne ferner noch, daß im vorigen Wirtschaftsjahr im Bezirke Wertheim vonseiten der Militärverwaltung 4000 Pentner Heu auf gewaltmäßigem Wege herausgerissen wurden. Da wurde dasjenige Heu, welches die Bauern mit dem Ausdruck „Heustod“ benennen — und welches den eisernen Bestand darstellt — weggeräumt. Der Kommunalverband war garnicht auf eine solche Gewaltmaßnahme vorbereitet. Die Soldaten erschienen in einem Kommando von 31 Mann unter Befehl eines Leutnants und griffen einfach zu (Hört, hört! rechts). Wir wurden nicht gefragt, ob wir unsere Scheuern aufmachen — es wurde einfach die Wegräumung vollzogen. Sie werden doch Alle zugeben, daß dann, wenn man dem Bauern das ganze Heu wegnimmt und ihn rein auf Strohfütterung setzt, das Milchergebnis ein läppisches sein muß. Das möchte ich hier ausdrücklich festgestellt haben (Beifall).

Abg. Kaufsch (Soz.):

Was zunächst die Wirkung unserer Interpellation über die Erstellung von Autolinien anbelangt, so kann erfreulicherweise bemerkt werden: sie hat wenigstens das Ergebnis gezeitigt, daß ein Teil der Wünsche jetzt realisiert werden soll. Ich glaube im Namen der Redner aller Parteien sprechen zu dürfen, wenn ich das Verkehrsministerium bitte, es möge auch diejenigen Wünsche, die heute nicht im Kreise der Verückfichtigung des Verkehrsministeriums liegen, einer erneuten und wohlwollenden Prüfung unterziehen, es solle der Gesichtspunkt, der bisher bei der Schaffung von Verkehrseinrichtungen allein ausschlaggebend war, insofern die Rentabilität und das fiskalische Moment eine Rolle spielten, mehr zurücktreten, und es sollten Verkehrseinrichtungen mehr vom Gesichtspunkte des allgemeinen Bedürfnisses einer Bevölkerung aus getroffen werden (Sehr richtig!). Wir verkennen nicht die Schwierigkeiten, die jetzt der Errichtung von Automobilinien entgegenstehen; im Interesse der Allgemeinheit aber muß versucht werden, diese Schwierigkeiten zu bewältigen.

Ich möchte nun dem Herrn Abg. Scheil gegenüber einige Bemerkungen machen und auf seine Ausführungen erwidern. Ich habe ja vorhin ausdrücklich dargelegt, daß mir die Faktoren wohl bekannt sind, welche die Ursache bilden, warum weniger abgeliefert worden ist, und daß ich nicht der Meinung bin, der Mangel an Verkehrseinrichtungen sei allein die Schuld gewe-

fen. Ich habe von verschiedenen Leuten, Landwirten usw., erfahren, wie es auf diesem Gebiete bestellt ist. Es war interessant zu hören, wie der Herr Abg. Schell einen Teil der Schuld darauf schob, daß die Soldaten, die nunmehr zu Hause sich aufhalten, selbst Konsumenten eines beträchtlichen Teiles der Produktion sind und daß dementsprechend natürlich die Frauen früher mehr abliefern konnten. Ich will das nicht bestreiten, es scheint mir sehr wahrscheinlich und naheliegend; aber ich möchte den Wunsch aussprechen, daß der Appetit dieser Herren vielleicht nicht gar zu sehr ins Große gehen möge, damit für uns in den Städten auch noch etwas übrig bleibt (Heiterkeit).

Dann hat der Herr Abg. Schell weiter bemerkt, eine Hauptschuld und Hauptursache für den Rückgang der Ablieferung, des „Haben“ gegenüber dem „Soll“ bildet der Schleichhandel und die Großhändlererei; man möge die Landbewohner mit Hamstern und Schleichhandel verschonen. Ich gehe hier konform mit den Mitgliedern des parlamentarischen Ernährungsbeirats, dem anzugehören ich die Ehre habe. In diesem parlamentarischen Ernährungsbeirat war die Bekämpfung des Schleichhandels, des Schleichverkehrs, die Bekämpfung der Großhändlererei, Gegenstand der Aussprache; man hat dabei nicht an diejenigen gedacht, die nur mit dem Kleinen Rucksack sich 5 oder 10 Pfund Kartoffeln holen, sondern lediglich an die Großhändler, die Schleichhändler, die Schieber. Ich glaube im Namen der Mitglieder des Ernährungsbeirats sprechen zu dürfen, wenn ich an die badische Landbevölkerung oder an die Vertreter der Landbevölkerung die Bitte richte, mit uns Hand in Hand zu gehen und diese Auswüchse zu bekämpfen, damit den Großstädten wenigstens das Allernötigste, das Mindestmaß an Nahrung zugeführt werden kann.

Im „Heidelberger Tageblatt“ von gestern lese ich eine Lokalnotiz, wonach am Hauptbahnhof von Heidelberg ein Waggon Ware beschlagnahmt worden ist; der war aus der Gegend von Wimpfen her zusammengehamstert und „geschleichhandelt“. Der Wagon enthält: Fett, Schinken, Saatkartoffeln, 22 Faß Schnaps mit insgesamt 1800 Litern und eintige Häute Sohlenleder (Zuruf rechts: Da werden aber die Heidelberger froh sein! — Heiterkeit). Wir sind auch froh deswegen; ich will nicht kritisieren, daß wir bekommen haben; ich will nur damit charakterisieren, wie es möglich ist, im Hinterland waggonweise die Sachen „zusammenschleichen“ (Widerspruch rechts: Kommt das vom Hinterland?). Es ist aus der Gegend, wo es noch etwas gibt: in Mannheim kann man das nicht zusammenbringen und in Heidelberg auch nicht, mein lieber Herr Kollege. Man nimmt es eben dort, wo es noch etwas gibt und wo noch etwas wächst.

Heute Mittag hat dieser parlamentarische Ernährungsbeirat wieder eine seiner schwierigen Sitzungen abzuhalten, aus denen man zu später Stunde mit knurrendem Magen herauskommt: An die Herren vom Lande draußen möchte ich die bringende Bitte richten, daß sie die Bestrebungen dieses Ernährungsbeirats unterstützen, damit wir im Interesse der großen Städte nachdrücklich den Schleichhandel und den Schleichverkehr unterbinden. Eier, Fett, Butter und Milch sind ja Dinge, die wir in den Städten heute kaum noch vom Hörensagen kennen. Man muß sich schon ordentlich auf die Zeit befinnen, in welcher man zum letzten Mal ein gekochtes Ei oder so etwas gegessen hat. Wir ist es schon lang nicht mehr erinnerlich. Wenn uns, in dieser Beziehung, die zuständigen Instanzen auf dem Lande an die Hand gehen könnten, damit es in den Städten etwas besser werde, wäre ihnen der Dank der städtischen Bevölkerung ganz gewiß sicher.

Nun hat der Herr Kollege Spengler noch erklärt, die Ziffern hinsichtlich der Abführung von Raufutter seien nicht ganz authentisch. Ich kann nur sagen, daß ich die Zahlen vom Kommunalverband Heidelberg amtlich erhoben habe; mehr kann man nicht tun. Warum nun Ihre Ziffern mit unseren nicht in Einklang stehen, ob da vielleicht auf der Fahrt bis Heidelberg ein Wagen verschwunden ist, das weiß ich nicht und das kann ich nicht kontrollieren. Jedenfalls steht amtliche Aussage gegen amtliche Aussage.

Wenn Dinge vorkommen wie das, was Herr Spengler angeführt hat, daß „ein Leutnant mit 10 Mann“ — in diesem Falle waren es 39 — hinkommt und das Heu herausholt, dann ist das ein bedauerlicher Vorgang, bei dem wir in den Städten dazu gezwungen sind, die Beute für diese Geschäfte zu bezahlen. Meine Ausführungen sollten keinen Angriff auf den Kommunalverband Wertheim darstellen, das lag mir fern. Ich habe die Zahlen, die mir zur Verfügung stehen, benützt, um zu belegen, daß die Verpflegung für die großen Städte durch Ausbau und Hebung des Verkehrs verbessert werden könnte. Ich bin der Meinung, daß heute nicht die Zeit ist, in der sich Kommunalverband und Lieferungsverband gegenseitig am Hals kriegen sollen; ich bin vielmehr der Meinung, wenn jetzt zwischen den beiden Verbänden ein tiefgehender Streit entstehen würde, wären wir, d. h. wäre die Stadt, der Dumme bei der Geschichte. Ich als Städter habe keine Ursache, mich selbst zu strangulieren. Wir haben alle Ursache, gegenseitig in bestem Einvernehmen zu arbeiten, natürlich unter energischer Bekämpfung der Auswüchse, wo sie erscheinen. Dann werden wir im Interesse beider Teile Gutes und Wertvolles schaffen können (Beifall).

Zu einer persönlichen Bemerkung erhält noch das Wort:

Abg. Spang (Zentr.):

Es wird mir mitgeteilt, der Herr Kollege Großhans habe ausgeführt, ich hätte gesagt, eine Linie von Singen nach Adolfszell sei „nicht notwendig“. Der nicht korrigierte stenographische Bericht weist nach, daß ich gesagt habe: „eine Verbindung von Singen nach Adolfszell ist nicht so notwendig als eine auf dem Hohenwalb.“ Im Zusammenhang damit habe ich auch die Linie Schopfheim—Todtmoos genannt, die ich ebenfalls nicht für so notwendig halte, weil bereits von Wehr nach Todtmoos eine Automobilinie besteht.

Ich bitte, davon Kenntnis zu nehmen, damit nicht wieder eventuell ein Mißverständnis entsteht in der Agitation, wie man es gestern in der Affaire Kieslich gegen Albieß konstataieren konnte.

Nach einer kurzen Geschäftsordnungsdebatte über die Frage, ob der Gesekentwurf, die Abänderung des Verwaltungsgesetzes betr., auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung zu setzen ist, obwohl der beschlossene gedruckte Kommissionsbericht noch nicht vorliegt, gibt der Präsident noch den Eingang einer Petition der Volkswehr Karlsruhe um Teuerungszulagen bekannt.

Die Petition wird an die Haushaltskommission überwiesen.

Schluß der Sitzung nach 12 Uhr.

Rednerverzeichnis umstehend.

Rednerverzeichnis:

	Seite
Anzeige neuer Eingänge:	
Präsident Kopf	609
Begründung und Beantwortung der Interpellationen der Abgg. Spengler u. Gen., sowie Kausch u. Gen., das Verkehrs- wesen betr., und damit in Verbindung: die Anfragen der Abgg. Duffner und Dr. Schöfer, sowie Herbster und Müller-Schopfheim, den Automobilverkehr betr.:	
Abg. Spengler (Zentr.)	610, 635
" Kausch (Soz.)	612, 636
" Duffner (Zentr.)	615, 628
" Herbster (D. Dem. P.)	615, 630
Verkehrsminister Rückert	615, 628, 632
Abg. Hertle (D. Nat. Vp.)	617
" Fehn (D. Dem. P.)	618
" Kiefer (Zentr.)	620
" Seubert (Zentr.)	621
" Schön (D. Dem. P.)	621
" Schell (Zentr.)	623
" Fleig (Soz.)	625
" Rassa (D. Dem. P.)	626
" Spang (Zentr.)	626
" Abich (Zentr.)	627
" Ybrig (D. Dem. P.)	628
" Hummel (D. Dem. P.)	630
" Großhans (Soz.)	631
" Gorclacher (Zentr.)	632
" Martin (Zentr.)	634
" Weishaupt (Zentr.)	634