

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 1. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1918

11. Sitzung (10.05.1902)

urn:nbn:de:bsz:31-28968

Elfte öffentliche Sitzung.

Karlsruhe, den 10. Mai 1902.

Gegenwärtig:

Seine Großherzogliche Hoheit Prinz Max von Baden, die Herren: Prälat D. Helbing, Graf Robert von Andlaw, Graf Franz von Bodman, Graf Konstantin von Hennin, Graf Sigmund von Berckheim, Freiherr Ernst August von Göler, Graf Raban von Helmstatt, Freiherr Albrecht von Rüdft, Geheimer Hofrath Dr. Schäfer, Geheimer Hofrath Dr. Rümelin, Oberlandesgerichtspräsident Geheimerath Freiherr von Neubronn, Geheimerath Dr. Engler, Präsident des Verwaltungsgerichtshofs Geheimerath Lewald, Geheimer Kommerzienrath Diffené, Geheimer Kommerzienrath Scipio.

Von Seiten der Regierungskommission:

die Herren: Staatsminister und Minister des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten von Brauer, der Präsident des Ministeriums des Innern Geheimerath Dr. Schenkel, Generaldirektor der Staatseisenbahnen Staatsrath Eisenlohr, Geheimerath Zittel, Geheimer Oberregierungsath Braun, Geheimer Oberfinanzrath Tröger, Geheimer Oberregierungsath Roth, Betriebsdirektor Engler, Oberregierungsath Schulz.

Unter dem Vorsitze des Durchlauchtigsten Präsidenten, Seiner Großherzoglichen Hoheit des Prinzen Karl von Baden.

Der Durchlauchtigste Präsident eröffnete die Sitzung nach 9 Uhr mit der Bekanntgabe folgender neuen Einläufe:

Urlaubsgesuch des Herrn Geheimen Kommerzienraths Sander. Dasselbe wird genehmigt.

Beilage Nr. 183 (ungedruckt).

Entschuldigung der Herren Kommerzienrath Krafft, Frhr. von Röder, Geheimerath Frhr. von Bodman.

Beilagen Nr. 184, 186 u. 187 (ungedruckt).

Mittheilung des Präsidiums der Zweiten Kammer über:

1. die angenommenen Beschlüsse zu dem Gesetzentwurf, das Wohnungsgeld betreffend.

Beilage Nr. 178.

2. die Genehmigung des Budgets des Großministeriums der Justiz, des Kultus und Unterrichts für 1902 und 1903 Titel X der Ausgabe (Unterrichtsweisen) Ziffer II Mittel- und Volksschulen und Ziffer III gewerbliche Unterrichtsanstalten, sowie Titel III der Einnahme.

Beilage Nr. 188.

An Petitionen sind eingekommen:

1. Petition der Vereine „Alt-Heidelberg“ und

„West-Heidelberg“ in Heidelberg, den Bau einer direkten Vollbahn Weinheim—Heidelberg betreffend.

Beilage Nr. 179 (ungedruckt).

2. Petition des Ambros Zimmermann von Greffern, Amts Bühl, Unterstützung aus der Staatskasse betreffend.

Beilage Nr. 181 (ungedruckt).

3. Petition des Gemeinderaths Engen, die Verbindung der Bodenseebahn mit der Schwarzwaldbahn betreffend.

Beilage Nr. 182 (ungedruckt).

4. Petition der Gemeinde Merchingen und anderer Gemeinden, die Erbauung einer normalspurigen Sekundärbahn von Osterburken über Merchingen durch das badische Bauoland betreffend.

Beilage Nr. 185 (ungedruckt).

Es wurden überwiesen die Petitionen D.-Z. 1, 3 und 4 der Kommission für Eisenbahnen und Straßen, D.-Z. 2 der Petitionskommission.

Namens der Kommission für Justiz und Verwaltung erstattete sodann Graf v. Helmstatt Bericht über den Gesetzentwurf, die Auflösung der Gemeinde Handschuhsheim und deren Vereinigung mit der Stadtgemeinde Heidelberg betreffend.

Beilage Nr. 180.

Redner bezieht sich im Allgemeinen auf den im Drucke vorliegenden Kommissionsbericht, dem er nur einige wenige Bemerkungen hinzufügen will. Er wirft einen Blick zurück auf die Geschichte von Handschuhsheim, das seit Jahrhunderten die Geschichte Heidelbergs getheilt habe. Die Beziehungen zwischen Heidelberg und Handschuhsheim seien derart enge, daß sich die mit den Verhältnissen Vertrauten wundern müssen, daß die Vereinigung der beiden Gemeinden nicht schon vor Jahrzehnten vorgenommen worden sei. Redner hebt einzelne dieser Beziehungen hervor; so z. B. gravitire das Leben Handschuhsheims nach Heidelberg und dieses letztere ziehe Nutzen aus dem von den Landwirthen Handschuhsheims mit außergewöhnlichem Fleiße und großem Geschicke betriebenen Feldbau und der Gemüsegärtnerei derselben. Für beide Gemeinden werde die Vereinigung große Vortheile bringen: Handschuhsheim werde im Stande sein, eine Reihe größerer Projekte, deren Ausführung die einfache

Landgemeinde nicht gewachsen war, zur Ausführung zu bringen, für Heidelberg bedeute die Eingemeindung von Handschuhsheim eine nicht unerhebliche Vergrößerung des Stadtgebiets, der Zuwachs einer sehr schönen Gemarkung mit insbesondere prachtvollem Walde. So sei anzunehmen, daß sich beide Theile über die Annahme des vorliegenden Gesetzentwurfes freuen könnten. Diesen dem Hohen Hause namens der Kommission zur Annahme empfehlend, will Redner von sich aus noch einige Wünsche an den Stadtrath Heidelberg richten. Er bitte zunächst dafür zu sorgen, daß der unvermeidliche Schmutz auf den Straßen in Handschuhsheim durch regelrechte Anlagen beseitigt, daß bei der Neuanlage von Ortsteilen und Straßen daselbst nicht zu sehr auf gerade Linien und rechte Winkel Bedacht genommen werden möchte; die Verbindungsstraße zwischen Neuenheim und Handschuhsheim bewege sich in Kurven, er bitte, daß auch die Parallelstraßen in ähnlicher Weise angelegt werden möchten.

Namens der Kommission stelle er den Antrag:

„Dem ungeänderten Gesetzentwurf die Zustimmung zu ertheilen.“

Der Antrag wurde hierauf, nachdem sich Niemand mehr zum Worte gemeldet hatte, in namentlicher Abstimmung einstimmig angenommen.

Es kommt sodann zur Berathung der Bericht der Petitionskommission über die Petitionen des Verbands badischer Gewerbeschulmänner, des badischen Geometervereins und der badischen Steuer-Ober- und Steuerassessoren, deren Gehaltsverhältnisse betreffend.

Beilage Nr. 166.

Der Berichterstatter, Frhr. v. Rüdiger, führte aus:

Auch auf dem gegenwärtigen Landtage hätten sich mehrere Beamtenkategorien beziehungsweise deren Vertretungen an die beiden Häuser des Landtages mit Bitten um Besserstellung und um Aenderungen des Gehaltstarifs gewandt. So der Verband badischer Gewerbeschulmänner, der badische Geometerverein und namens der Steuer-Ober- und Steuerassessoren der Landesverband Baden des Verbands Deutscher Militäranwärter und Invaliden. Die Kommission habe beschlossen, die drei vor-

liegenden Petitionen gemeinsam zur Berathung zu stellen, da sie bezüglich aller zu demselben Ergebniss käme.

Redner kommt sodann auf den Inhalt und die Anträge der einzelnen Petitionen zu sprechen, die auf Besserung der Gehaltsverhältnisse und auf Aenderung des Gehaltstariifs gingen. Im einzelnen nimmt er Bezug auf den dem Hohen Hause im Drucke vorliegenden Kommissionsbericht und die Petitionen selbst. Die Anträge der Petenten würden sämmtliche in ähnlicher Weise damit begründet, daß die Gehaltsverhältnisse der Petenten, insbesondere im Vergleich mit denen anderer Beamtenklassen mit gleicher oder ähnlicher Vorbildung, verbesserungsbedürftig seien.

Die Kommission stelle sich den Petitionen gegenüber auf den Standpunkt, daß nicht einzelne Beamtenklassen herausgegriffen und aufgebeffert werden sollten. Es bedeute ein solches Herausgreifen einzelner Beamtenklassen leicht eine Unbilligkeit gegen andere Beamtenkategorien, die, weil nicht petitionirend, nicht berücksichtigt würden. Wollte man ferner in die Berathung der Frage, ob die Gehaltsverhältnisse der einen oder der anderen Klasse von Beamten nicht mehr den heutigen Verhältnissen oder der Stellung der Beamten entsprechen, eintreten, so müßte das unabweislich zur Folge haben, daß auch die Verhältnisse anderer, ähnlicher Beamtenklassen in den Bereich der Erörterungen gezogen werden müßten und solche Erörterungen würden zweifellos zu dem Ergebniss führen, daß auch die Verhältnisse anderer Beamtenklassen verbesserungsbedürftig seien, so daß dies ein Aufrollen der ganzen Gehaltsordnungsfrage zur Folge hätte. Die Kommission habe daher geglaubt, in eine Berathung und Beurtheilung der einzelnen vorliegenden Punkte nicht eingehen zu sollen und sei der Ansicht, daß Wünsche, wie die vorliegenden, nur in einer nach allen Seiten hin befriedigenden Weise Berücksichtigung finden könnten bei Gelegenheit einer allgemeinen Revision des Gehaltstariifs. Die Kommission habe aber bei Beurtheilung der vorliegenden Petitionen nicht verkannt, daß dieselben beachtenswerthe Thatfachen enthielten, Thatfachen, die insbesondere was die beiden ersterwähnten Petitionen betreffe, wohl geeignet seien, eine Aenderung der Gehaltsverhältnisse der Petenten wünschens-

worth erscheinen zu lassen, da aus dem von den Petenten Vorgetragenen, die Richtigkeit desselben vorausgesetzt, sich eine gewisse Ungleichheit der Lage der Petenten mit derjenigen anderer Beamtenkategorien gleicher oder ähnlicher Vorbildung ergebe. Die Großh. Regierung habe übrigens die Verbesserungsbefürftigkeit der Gehaltsverhältnisse der Bezirksgeometer gleichfalls anerkannt und dies durch Gewährung von Dienstzulagen und anderer Vortheile zum Ausdruck gebracht.

Die Kommission sei nach dem Vorgetragenen zu dem Ergebniss gelangt, daß die vorgetragenen Wünsche, soweit sie eine sofortige Aenderung der Gehaltsverhältnisse der Petenten bezweckten, nicht zu berücksichtigen seien, daß dieselben aber bei Gelegenheit der zu erwartenden allgemeinen Revision des Gehaltstariifs zu beachten sein werden. In diesem Sinne stelle sie den Antrag:

„Hohe Erste Kammer wolle die vorliegenden Petitionen der Großh. Regierung zur Kenntnißnahme überweisen.“

Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Namens der Kommission für Eisenbahnen und Straßen berichtete sodann Graf v. Hennin über den Gesetzentwurf, die Erbauung einer schmalspurigen Nebenbahn von Mosbach nach Mudau betreffend.

Beilage Nr. 176.

Der vorliegende Gesetzentwurf habe seinem Inhalte nach das Hohe Haus schon auf dem Landtag 1897/98 beschäftigt. Damals seien zwei konkurrirende Eisenbahnpetitionen zur Berathung vorgelegen, beide mit dem Zweck, den Odenwald durch eine Bahn zu erschließen. Die eine habe eine Bahn Mosbach—Mudau, die andere eine solche von Eberbach nach Mudau erstrebt. Bei dem mangelhaften Material habe damals eine Entscheidung darüber, welche der beiden Linien der Vorzug zu geben wäre, nicht getroffen werden können und die Kommission habe damals beide Petitionen der Regierung zur Kenntnißnahme überwiesen, um ihr dadurch Gelegenheit zu bieten, beide Projekte nach allen Richtungen einer eingehenden Prüfung zu unterziehen. Die Kommission habe schon damals die in beiden Petitionen geschilderte ungünstige wirthschaftliche Lage jener Gegend des Odenwaldes voll und ganz anerkannt und sich für eine weitgehende Berücksichtigung aus-

gesprochen, wenn es sich darum handle, diesen dem großen Verkehr so entlegenen Landestheil durch eine Eisenbahn zu erschließen. Das Ergebnis der Prüfung jener Petitionen sei der vorliegende Gesetzentwurf. Redner nimmt nun Bezug auf den gedruckt vorliegenden Kommissionsbericht und will nur noch einige kurze Bemerkungen hinzufügen. Während es seither Grundsatz der Regierung gewesen sei, den Bau und den Betrieb der Nebenbahnen größtentheils den Eisenbahngesellschaften zu überlassen, denen der Staat hierzu je nach Umständen größere oder kleinere einmalige Zuschüsse à fond perdu bewilligt und sich nur das Rückkaufsrecht gesichert habe, solle im vorliegenden Falle die Herstellung einer schmalspurigen Nebenbahn von Mosbach nach Mudau auf Rechnung des Staats erfolgen. Der Grund, warum die Regierung ausnahmsweise ein Abweichen von den bisherigen Grundsätzen empfehle, liege ausschließlich in der ungünstigen wirtschaftlichen Lage des Landestheils, für den die Bahn erbaut werden solle. Angestellte Erhebungen hätten ergeben, daß zunächst auf eine Verzinsung des aufzunehmenden Anlagekapitals nicht gerechnet werden könne und daß es schon als günstig angesehen werden müßte, wenn mit der Zeit die Einnahmen die Betriebskosten decken würden. Unter diesen Umständen sei es für einen Privatunternehmer nicht möglich, Bau und Betrieb der Bahn, selbst mit einem gegen bisher bedeutend erhöhten Kilometerzuschuß des Staates, zu übernehmen. In Würdigung dieser ganz besonderen Verhältnisse könne sich die Kommission mit dem ausnahmsweisen Vorgehen der Regierung einverstanden erklären, künftig hin sollte jedoch an den seither üblichen Grundsätzen festgehalten werden. Eine Frage dränge sich aber doch auf, nämlich die, ob das ausnahmsweise Vorgehen der Regierung in diesem Falle nicht zur Folge haben werde, daß auch andere Landestheile mit ähnlichen wirtschaftlichen Verhältnissen auf diesem Modus eine Bahn zu erhalten versuchen würden. Die Kommission sei überzeugt, daß wenn andere ähnliche Fälle kommen würden, sie auf das Genaueste geprüft werden würden, wie der Gegend zu helfen sei, ob nach dem bisherigen Modus oder ob wieder eine Ausnahme gemacht werden solle.

In der Kommission sei dann auch die für die Bahn Mosbach—Mudau geplante Spurweite er-

örtert worden. Den von der Regierung für die Anwendung der Schmalspur geltend gemachten gewichtigen Gründen, insbesondere jenen finanzieller Natur, könne die Kommission ihre Zustimmung nicht versagen, wenn sie auch gegen den Bau von schmalspurigen Staatsbahnen im allgemeinen sich aussprechen müsse, sofern nicht besondere wirtschaftliche oder technische Gründe vorlägen.

Die Regierung beabsichtige, Bau und Betrieb der Bahn im Wege des Vertrags einem Unternehmer zu überlassen. Die als leistungsfähig bekannte Firma Bering und Wächter habe ihr ein Anerbieten gemacht, gegen eine zu vereinbarende feste Summe die Bahn auf eigene Rechnung und Verantwortung zu bauen und ohne Gewährung eines staatlichen Zuschusses zu den Betriebskosten den Betrieb auf die Dauer von 20 Jahren zu übernehmen. Der Unternehmerin werden durch Art. II des Entwurfs gewisse Vergünstigungen zugebilligt. Der von der Unternehmerin aufgestellte Kostenvoranschlag, der von der technischen Eisenbahnbehörde geprüft worden sei, ergebe einen Gesamtaufwand von rund 2 400 000 Mark. In der Kommission sei die Frage aufgeworfen worden, wem das Eigentum am Wagenmaterial zustehen solle, dem Staat oder der Gesellschaft; er wäre der Regierung um Beantwortung dieser Frage dankbar. Wie bei der Anlage anderer Bahnen, sollten auch hier die Gemeinden zu den Kosten des Grunderwerbs herangezogen werden; diese glaubten aber nicht, daß sie, selbst mit Hilfe sonstiger Interessenten, mehr als 160 000 Mark zusammenbringen können und hoffen, daß die noch weiter nöthigen 50 000 Mark auf die Staatskasse übernommen werden. Die Regierung habe sich die Entscheidung hierüber noch vorbehalten. Wenn man die wirtschaftliche Lage der einzelnen Gemeinden mit den Beiträgen, die sie zum Geländeerwerb zu leisten sich verpflichtet hätten, vergleiche, so gewinne man den Eindruck, daß mit diesen Beiträgen nahezu die Grenze der Leistungsfähigkeit erreicht sein dürfte. Die Kommission sei der Ansicht, daß die bei der Beitragszusicherung durch die betreffenden Gemeinden bekundete Opferwilligkeit thunlichste Berücksichtigung verdiene. Die über die vorausgesetzlichen Betriebsausgaben und Einnahmen vorgenommenen Berechnungen hätten bei Führung von vier Zügen täglich nach jeder Richtung einen Fehl-

betrag für's Jahr von rund 15 000 Mark ergeben. Wenn trotz dieses ungünstigen Rechnungsergebnisses die Firma Bering und Wächter sich bereit erkläre, die Bahn Mudau—Mosbach zu bauen und den Betrieb auf die Dauer von 20 Jahren zu übernehmen, so thue sie dies in der Erwartung, daß nach mehrjährigem Betrieb der Wohlstand dieser Gegend sich heben, eine Industrie sich entwickeln werde und durch den vermehrten Verkehr alsdann ein kleiner Ueberschuß erzielt werden könne. Diese Entwicklung der Verhältnisse wünsche auch die Kommission. Redner bespricht sodann noch die von dem Eisenbahncomité in Eberbach eingereichte Petition, die Erbauung einer Bahn von Eberbach über Mudau nach Buchen betreffend.

In der Petition werde gebeten, die Vorlage der Großh. Regierung, die Erbauung einer Bahn von Mosbach nach Mudau abzulehnen und die Großh. Regierung ersucht, das Eberbacher Projekt auf Grund neuerlicher Vorschläge des Comités einer nochmaligen Prüfung zu unterziehen.

Nachdem das Comité erfahren habe, daß die Großh. Regierung wegen der technischen Schwierigkeiten und der Höhe der Baukosten der Eberbacher Linie sich dem Mosbacher Projekt zugewendet habe, sei es bei der Großh. Regierung dahin vorstellig geworden, es wolle noch verschiedene weitere Linien für eine Schmalspurbahn vorschlagen, die billiger als die zuerst gedachte, an der Neckarhalde aufwärts nach Schollbrunn führende, gebaut werden könnten. Die eine dieser projektirten Linien sollte vom Bahnhof Eberbach durch das Itterthal und den Höllegrund hinauf nach Strümpfelbrunn führen, eine andere, erst von Gaimühle, einer Station der Hessischen Odenwaldbahn, abgehend, gleichfalls in den Höllegrund einbiegen, wo sie mit der ersteren zusammenträfe, und endlich eine dritte, welche durch den Holdergrund direkt Oberdielbach erreichen soll, wobei aber wegen der bedeutenden, für eine Adhäsionsbahn unzulässigen Steigung eine Zahnradstrecke von ungefähr 6,5 Kilometer eingelegt werden müßte. Möge man nun das eine oder das andere der verschiedenen Projekte für das vortheilhaftere halten, die Schwierigkeiten, die sich allen Eberbacher Projekten entgegenstellen, blieben dieselben; sie seien eben in der geographischen Lage

der Stadt begründet. Eberbach, im tief eingeschnittenen Neckarthal gelegen, werde von dem auf der Straße 5,4 Kilometer entfernten nächsten Orte Oberdielbach schon um 370 Meter überhöht. Um diese Höhe zu überwinden, bedürfe es für die Bahn einer Längenentwicklung von 15 bis 20 Kilometer, wobei der ungünstigen Gefällverhältnisse wegen die Maximalsteigung von 1:40 auf zwei Fünftel der Strecke in Anwendung kommen müßte. Dabei sei zu bemerken, daß das als Endpunkt gedachte Mudau wieder um 80 Meter tiefer liegt als die zu überwindende Wasserscheide, so daß ein Theil der Steigung für die Bahn verloren ginge. Dies und ihre weit ausgedehnte Längenentwicklung würden sehr ungünstig auf die Betriebskosten einwirken.

Was die Baukosten des ersten Eberbacher Projekts betrifft, so sei von der Generaldirektion von diesem und dem Mudauer Projekte für normalspurige Ausführung eine Kostenberechnung ausgearbeitet worden, die für die Eberbacher Bahn 6 625 000 M. und die Mosbacher 4 020 000 M. ergeben habe. Bei Anwendung der Schmalspur, die in Anbetracht der sehr hohen Kosten den Vorzug erhalten habe, hätten sich die Kosten um zwei Drittel bis drei Fünftel herabgemindert gezeigt, immerhin wäre für das Eberbacher Projekt ein Mehrexforderniß von 1 500 000 M. bis 1 900 000 M. nöthig gewesen. Mit diesen von der Großh. Regierung in der Begründung zur Gesetzesvorlage gemachten Ausführungen werde die Beanstandung des Comités hinfällig, als sei gegenüber dem Mosbacher Projekt nicht auch das Eberbacher in Beziehung auf seine Bauwürdigkeit als Schmalspurbahn einer Prüfung unterzogen worden. Dort finde auch die Ansicht des Comités, als gereiche die Eberbach—Mudauer Linie den meisten und bedeutendsten Gemeinden jenes Theils des Odenwaldes zum Vortheile, ihre Richtigstellung in der ziffermäßigen Darstellung der Bevölkerungszahl, wie sie theils jeder der beiden Linien einzeln, theils den beiden gemeinschaftlich zugerechnet werden müssen.

Was nun endlich das Petitum des Eberbacher Comités betrifft, es möge die Mosbach—Mudauer Linie abgelehnt und die verschiedenen Eberbacher Projekte einer nochmaligen Prüfung unterzogen

werden, so könne eine Befürwortung desselben nicht empfohlen werden. Unumwunden solle anerkannt werden, daß auch die Bewohner an einer Linie Eberbach—Mudau in ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnissen sich befinden und ihnen gern durch eine Bahn die Mittel zur Besserung ihrer Lage geboten worden wären, allein beim Vergleich der beiden Linien könne es kaum einem Zweifel begegnen, daß die Mosbacher den Vorzug verdiene sowohl vom technischen wie vom wirtschaftlichen und finanziellen Standpunkt aus. Daran würde auch eine wiederholte Prüfung der Eberbacher Projekte nichts ändern, und es sollte doch wenigstens den andern benachbarten Gebieten des Odenwaldes die Wohlthat einer Eisenbahn nicht noch länger vorenthalten werden.

Die Kommission gelange daher zum Antrag:

Hohe Erste Kammer wolle

1. dem vorliegenden Gesetzentwurf, die Erbauung einer schmalspurigen Nebenbahn von Mosbach nach Mudau betr., die Zustimmung erteilen und
2. die Petition, die Erbauung einer Bahn von Eberbach über Mudau nach Buchen betr., für erledigt erklären.

Fehr. v. Müdt dankt als ein in der durch die Bahnlinie Mosbach—Mudau berührten Landesgegend ansässiger Mann der Großh. Regierung dafür, daß jene arme und fleißige Gegend die ersehnte Bahnverbindung erhalte, und ferner dafür, daß die Großh. Regierung so rasch vorgegangen sei. Es ständen sich zwei Parteien gegenüber, die eine wolle die Bahnlinie Eberbach—Mudau—Buchen, die andere die Linie Mosbach—Mudau gebaut wissen. In diesem Streit der Parteien sollten aber die Rücksichten auf die Städte erst in zweiter Linie geltend gemacht werden, in erster Linie komme das Interesse der betreffenden Landesgegend in Betracht. Er wolle als seine persönliche Meinung hervorheben, daß der von der Regierung eingeschlagene Weg der einzig mögliche sei, auf dem der in Frage stehende Landestheil eine Bahn bekommen könnte. Eine Normalspurbahn sei vielleicht besser gewesen, aber es scheine, daß sie unter den obwaltenden Umständen nicht ausführbar sei.

Geheimerath Fehr. v. Neubronn: Schon der

Herr Berichterstatter habe hervorgehoben, daß gegen den vorliegenden Gesetzentwurf Bedenken in der Kommission bestanden hätten. Daß in der That gewichtige Bedenken vorliegen, dieser Ueberzeugung werde sich wohl Niemand im Hohen Hause entziehen können und man könne dem Gesetzentwurf nur dann zustimmen, wenn man die Erwägungen, die gegen die Vorlage sprächen, hinter jene stelle, die für dieselbe geltend gemacht werden könnten. Seiner Ueberzeugung nach seien die gegen den Entwurf vorzubringenden Bedenken so erheblich, daß es angezeigt wäre, den Gesetzentwurf zurückzustellen, um so mehr, als auch die Finanzlage kaum Grund dafür sein könnte, ihm jetzt die Zustimmung zu erteilen. Er persönlich sehe sich zu letzterem außer Stande, so sehr er anerkenne, daß die Gegend, um die es sich handle, zurückgeblieben sei. Er habe zwar seiner Zeit dem Gesetzentwurf über die Ausgestaltung der Bahnlinie von Wertheim nach Miltenberg zugestimmt, aber dort habe es sich einmal um einen nur geringen Betrag und dann darum gehandelt, eine klaffende, sehr unangenehm empfundene Lücke in der Bahn längs des Maines auszufüllen. Hier aber handle es sich um Derartiges nicht. Auch die Regierung scheine, wie aus der Begründung des Gesetzentwurfs zu entnehmen sei, dem Projekte nicht ganz ohne Bedenken gegenüber gestanden zu haben. Die Regierung komme nun, ausgehend von der ungünstigen wirtschaftlichen Lage eines Theiles des Odenwaldes, zu dem Schlusse, daß es bei den vorliegenden Verhältnissen gerechtfertigt sein werde, hier in der Behandlung der Eisenbahnfrage ausnahmsweise von den Grundsätzen abzuweichen, die bisher bei Unterstützung von Nebenbahnen maßgebend gewesen seien und auch künftighin noch festgehalten werden sollen. Sie glaube, daß hier der Staat sich seiner allgemeinen fördernden Aufgaben den Nebenbahnen gegenüber durch Leistungen von Zuschüssen à fond perdu entschlagen und selbst eine Nebenbahn bauen solle. Dies deshalb, weil eine Landesgegend in ungünstiger wirtschaftlicher Lage sich befinde, der durch den Bau einer Bahn abgeholfen werden könne. Neben Rücksichten auf die allgemeine Finanzlage bildet gerade dies Verlassen der bisher dem Bau von Nebenbahnen gegenüber angewandten Grundsätze

an und für sich ein Hauptgrund für ihn, dem Entwurf seine Zustimmung zu versagen.

Mit vollem Rechte habe schon der Herr Berichtserstatter hervorgehoben, daß wenn der Staat, fußend auf die alleinige Thatsache der wirthschaftlich mifflischen Lage eines Landestheiles, seine seitherigen Grundsätze durchbreche, die Gegenden zahlreich sein werden, die ebensolche ungünstige ökonomische Verhältnisse vorbringend den Bau einer Nebenbahn durch den Staat für sich geltend machen.

Vom Standpunkt der Rücksicht auf die allgemeine Finanzlage verstehe er nicht, wie man auf einmal mit einem Projekte hervortreten könne, das den Staat 2 1/2 Millionen Mark koste. Auf sonstige Einwände, die gegen den Gesetzentwurf geltend gemacht werden könnten — so die Frage der Schmalspur, die Gründe, die für eine Berücksichtigung der Linie Eberbach—Mudau sprächen — wolle er nicht besonders abheben, sondern nur noch bemerken, daß auch auf die Frage, ob die Linie Mosbach—Mudau oder Eberbach—Mudau gebaut werden solle, die allgemeine Finanzlage ihre Schatten werfe — denn wäre diese besser, dann hätte wohl auch die bessere Lösung des Projektes der Erschließung des inneren Odenwaldes mit einem Anschluß an Eberbach und durch eine Normalspurbahn erreicht werden können. Er lege sich dann aber weiter die Frage vor: sind unsere finanziellen Verhältnisse derart, daß der vorliegende Entwurf im gegenwärtigen Zeitpunkt genehmigt werden könne?

Was zunächst die allgemeine Lage des Staatshaushalts anlange, so sei darüber ja früher bereits eingehend gesprochen worden.

Der gesammte Staatshaushalt schließe mit einem Defizit von 25 Millionen ab und die Regierung sei genöthigt, außerordentliche Mittel anzuwenden, um ihn in Ordnung zu bringen. Im anderen Hohen Hause habe der Herr Finanzminister ausgeführt, daß die derzeitige Lage der Eisenbahnen keine günstige wäre und daß hierdurch die allgemeine Finanzlage beeinflusst werde. Was nun die Eisenbahnen im Besonderen anlange, so trete hier zunächst der Rückgang der Erträgnisse aus denselben entgegen.

So sei 1901 noch knapp die Verzinsung herausgekommen, 1902/03 lasse ein erhebliches Defizit

erwarten, und es stehe einem Zinsenbedarf von 16 1/2 Millionen ein Erträgniß von 14 3/4 Millionen gegenüber, so daß überhaupt nur unter Zuhilfenahme des Zuschusses aus allgemeinen Staatsmitteln von 2 Millionen und der den früheren Postgefallen entsprechenden fiktiven Dotation von 500 000 Mark und eines Theils des badischen Antheils am Reinertrag der Main-Neckarbahn das Eisenbahnbudget in Einklang gebracht werden könne. Wir ständen in einer Zeit der progressiv herabgehenden Erträgnisse unserer Bahnen und zugleich in einer Zeit der wirthschaftlichen Depression, deren Dauer nicht zu übersehen sei.

Betrachte man die Eisenbahnschuld, so sei der Stand derselben derart, daß wir nicht in der Lage wären, weitere Schulden zu ertragen. Von 1898 bis 1900 sei sie um 30 Millionen (von 325 Millionen auf 355 Millionen) gestiegen. Das Eisenbahnbudget endlich sei auf das Neueste gespannt. Es seien hier 49 Millionen für Neubauten eingestellt. Dazu kämen 33 Millionen für aufrecht zu erhaltende Kredite. Das Eisenbahnbudget schließe somit mit einer Summe von 82 Millionen ab.

Bei diesem Stand unserer Finanzen müsse man sich doch fragen, wohin soll es führen, wenn der Staat vom bloßen Gesichtspunkte der Hebung der wirthschaftlichen Lage einzelner Landestheile aus auf seine eigenen Kosten Bahnen baue. Es werde dies zur Folge haben, daß die Eisenbahnschuld immer mehr anwachse, daß der Zinsenbedarf ein immer größerer werde, daß die Betriebsergebnisse nicht ausreichten, die Zinsen zu zahlen. Dafür müßte dann der Zuschuß aus der allgemeinen Staatskasse erhöht werden und es würde dann dieser Zuschuß, den man sich nur als ein vorübergehendes Uebel gedacht habe, zu einer stehenden Einrichtung. So werde der Eisenbahnbesitz zu einem lästigen Besitz. Lästiger Besitze suche man sich aber zu entledigen, Mittel und Wege dazu würden sich schon finden. Redner will hierauf nicht näher eingehen. Die Sache müsse aber nicht diese Entwicklung nehmen, der Staat habe ein Mittel, sich größere Einnahmen zu verschaffen in der Erhöhung der Steuern. Auch von diesem Gesichtspunkte aus eröffne sich keine rosige Perspektive in die Zukunft, besonders auch, wenn man in Er-

wägung ziehe, daß Baden — wie auch der Herr Finanzminister früher einmal erklärt habe — schon die höchsten Steuern im Deutschen Reiche zahle.

Nun werde man wohl einwenden, daß es sich doch im vorliegenden Falle nur um einen kleinen Betrag, 2½ Millionen, handle, der der sonstigen Eisenbahnschuld gegenüber nicht in's Gewicht falle. Allein hier handle es sich nicht um die Höhe des Betrags, sondern darum, daß im vorliegenden Falle ein seither angewandter Grundsatz durchbrochen und dies seine Konsequenzen zeitigen werde. Es handle sich um eine prinzipielle Frage und es gelte hier der Satz *principii obsta!*

Aus diesen Erwägungen werde er gegen den Entwurf stimmen.

Staatsminister und Minister des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten v. Brauer dankt zunächst der Kommission und dem Herrn Berichterstatter für die Entschiedenheit, mit der sie sich für die von der Regierung vorgeschlagene Trace Mudau—Mosbach ausgesprochen haben. Herr Frhr. v. Müdt habe mit Recht darauf hingewiesen, daß die Regierungsvorlage eine ungetheilte Zustimmung in der betreffenden Gegend nicht gefunden habe. Die Stadt Eberbach und die nächstgelegenen Ortschaften hätten eine sehr starke Agitation in's Leben gerufen, damit die Bahn nicht nach Mosbach, sondern nach Eberbach geführt werde. Allein selbst dann, wenn beide Linien finanziell gleichwerthig wären und auch in Bezug auf die Baumwürdigkeit und Baufähigkeit gleich daständen, so hätte doch der Linie Mudau—Mosbach der Vorzug gegeben werden müssen; denn Mosbach sei der natürliche Verkehrsmittelpunkt für den in Betracht kommenden Odenwald und es müsse als unzumuthig und unbillig bezeichnet werden, wenn man ohne Noth den natürlichen Verkehrsweg in eine andere Richtung ablenken wollte. Mosbach sei aber ferner Amtstadt jener Gegend, der Sitz eines Amtsgerichts und Landgerichts, sei Kreisstadt, kurzum die ganze hintere Odenwaldgegend gravitire nach Mosbach. Beim Bau einer derartigen kleinen Nebenbahn müsse darnach gestrebt werden, daß der natürliche örtliche Mittelpunkt mit der Bahn erreicht werde; in Hintergrund habe die Frage zu treten, ob der Weg nach den größeren und fernegelegenen

Verkehrszentren, wie z. B. Heidelberg und Mannheim, näher oder weiter sei. Nun seien die beiden Linien aber gar nicht gleichwerthig; die Linie Mudau—Eberbach sei so gut wie nicht ausführbar, nicht in dem Sinne, daß sie technisch unmöglich sei, sondern sie würde so bedeutende Kosten verursachen und trotzdem so ungünstige Betriebsverhältnisse haben, daß es nach jeder Richtung hin zweifellos verfehlt wäre, dieser Linie den Vorzug zu geben. Wie der Herr Berichterstatter hervorgehoben habe, wäre der höchste Punkt dieser Linie in allernächster Nähe von Eberbach selbst gelegen; dieser Punkt könnte nur auf langen Serpentinaen oder mit Hilfe einer Zahnradstrecke erreicht werden. In beiden Fällen würde sich ein ungünstiger und theurer Betrieb ergeben, ganz abgesehen von den hohen Anlagekosten. Redner habe sich nach den späteren Ausführungen des Herrn Geheimrath Frhr. von Neubronn gewundert, daß er bei dieser Bahn den Kostenpunkt so gering angeschlagen habe. Bei der Linie Mudau—Mosbach würden einmal 7 bis 12 Kilometer Bahnlänge gespart, je nach dem, welcher Trace nach Eberbach man den Vorzug gegeben hätte, ferner würden einige hundert Meter Höhe und an Geld 1 bis 2 Millionen erspart. Dies dürfte aber beim Bau der Nebenbahn in hohem Maße ausschlaggebend sein, vielleicht nicht allein, aber jedenfalls dann, wenn noch nebenbei die Linie Mudau—Mosbach auch wirtschaftlich mindestens gleichwerthig sei.

Erzellenz v. Neubronn habe sich überhaupt gegen den Bau einer Bahn ausgesprochen und zwar wesentlich aus finanziellen Erwägungen. Redner kann aber nicht glauben, daß wir uns in so prekärer Lage befänden, daß wir jetzt mit unserer ganzen bisherigen Eisenbahnpolitik brechen und aufhören sollten, unrentable Nebenbahnen zu bauen; es sei — glaube er — im Gegentheil gerade jetzt bei der wirtschaftlichen Depression Pflicht des Staates, mit dem Bau solcher Nebenbahnen fortzufahren, die den betreffenden Landestheilen von großem Nutzen seien. Nun müsse ja allerdings Jahr für Jahr ein außerordentlich großes Baubudget verwendet werden, es handle sich hier um 50, mit den Restkrediten um 80 Millionen Mark. Demgegenüber spiele aber doch eine Nebenbahn mit

einem Kostenaufwand von 2 Millionen Mark eine recht untergeordnete Rolle, und wenn man das große Baubudget daraufhin vorsichtig prüfen würde, ob nicht da und dort etwas gespart werden könne, so glaube er, daß weit eher dort vielleicht Bauten noch zurückgestellt werden könnten, als daß man nöthig hätte, den Bau einer solchen kleinen, aber nützlichen Nebenbahn aufzugeben. Ebenjowenig wie die Rücksicht auf das Eisenbahnbaubudget und auf die Höhe der Eisenbahnschuld sollte der gegenwärtig vorübergehende Rückgang der Renten unserer Bahnen uns abhalten, mit dem Bauen von Nebenbahnen fortzufahren. Von dem Herrn Berichterstatter sowohl als auch von Seiner Exzellenz v. Neubronn sei die Frage der Schmalspur erörtert worden; nach Ansicht des letzteren Herrn wäre es besser gewesen, eine Normalspurbahn zu bauen. Der Schmalspurbahn sei aber einmal der Kosten wegen und dann deshalb der Vorzug gegeben worden, weil sie es eher ermögliche, sich an das Hügelterrain anzuschmiegen und so an einzelne Orte ohne besondere Kunstbauten näher heranzukommen. Im allgemeinen solle aber der Grundsatz beibehalten werden, daß die Normalspurweite auch das Normale sein solle. Der Herr Berichterstatter habe sodann die Frage angeregt, ob der Wagenpark, der angeschafft würde, im Eigenthum des Staats stehe oder in das der Unternehmerfirma übergehe. Der Wagenpark sei eine Accidens der Bahn und gehöre mit zu der Bahn, die in unserem Eigenthum verbleibe; wollten wir die Bahn zurücknehmen, dann müßte auch der Wagenpark mit übergeben werden. In der Zwischenzeit müßten die Reparaturen von der Unternehmerfirma ausgeführt werden.

Der Wunsch des Herrn Berichterstatters, es solle beim Grunderwerb armen Gemeinden gegenüber mit möglichster Schonung vorgegangen werden, solle berücksichtigt werden.

Geheimerath Dr. Engler spricht sich gleichfalls gegen den vorliegenden Gesetzentwurf aus, dem er aus den gleichen Erwägungen heraus, die von Herrn Geheimerath Frhr. v. Neubronn ausgeführt worden seien, nicht zustimmen könne. Damit wolle er aber nicht etwa zum Ausdruck bringen, als sollte mit dem Ausbau von Nebenbahnen nicht weiter gegangen werden, als sollte in dieser Beziehung

still gestanden werden. Allerdings sei angesichts der Finanzverhältnisse auch hier Vorsicht geboten. Jedes Eisenbahnnetz ertrage nur eine begrenzte Summe unrentabler Nebenbahnen. In den letzten Jahrzehnten sei bei uns auf dem Gebiete der Nebenbahnen Bedeutendes geleistet worden. Er wolle noch hinzufügen, daß wenn er dem Gesetzentwurfe heute nicht zustimme, er damit denselben nicht etwa für alle Zeiten abgethan wissen wolle, sondern er sei nur bei der gegenwärtigen Finanzlage nicht in der Lage, ihm beizutreten.

Geheimerath Frhr. v. Neubronn will einige thatsächliche Bemerkungen des Herrn Ministers richtig stellen. Der Herr Minister habe angedeutet, daß er (Redner) trotz seiner vorsichtigen Abwägung der Finanzverhältnisse dem Eberbacher Projekte gegenüber den Kostenpunkt in den Hintergrund gestellt habe. Demgegenüber müsse er aber betonen, daß er im Kampfe um die beiden Bahnlagen ganz neutral sei. Seine Ausführungen hätten sich dahin gerichtet, daß es verfehlt wäre, mit dem seither den Nebenbahnen gegenüber eingehaltenen Verfahren zu brechen, besonders bei der gegenwärtigen Finanzlage. Auf andere gegen den vorliegenden Entwurf sprechende Erwägungen einzugehen, habe er ausdrücklich unterlassen. Den Kostenpunkt bezüglich der beiden Linien Eberbach—Mudau und Mosbach—Mudau habe er nur insofern berührt, als er gesagt habe, die finanzielle Lage werfe auch auf diese Frage ihre Schatten; denn sie würde seiner Ansicht nach anders entschieden worden sein, wenn keine aus der Finanzlage abgeleiteten Bedenken beständen.

Wenn der Herr Minister dann erklärt habe, es solle mit der bisherigen Eisenbahnpolitik nicht gebrochen werden, so müsse demgegenüber doch betont werden, daß mit dem Gesetz ein solcher Bruch sich vollziehe, indem der seitherige Grundsatz, den Bau von Nebenbahnen nur durch Zuschüsse allgemein zu fördern, verlassen werde und der Bau einer derartigen Bahn nunmehr auf Kosten des Staats erfolgen solle. Wie vorausgesehen, sei ihm eingewendet worden, daß 2½ Millionen doch ein verhältnißmäßig kleiner Betrag sei. Allein um den Betrag handle es sich für ihn nicht, sondern darum, daß durch den Gesetzentwurf auch die Basis ge-

schaffen werde, auf der andere ähnliche Forderungen aufkommen. Die Frage sei eine prinzipielle.

Wenn schließlich der Herr Minister gesagt habe, es könnte vielleicht an anderer Stelle im Eisenbahnbudget gespart werden, so sei aber doch die Frage, ob sich da in der That sparen lasse. Diese Erwägung, daß man sparen könne, dürfe aber den prinzipiellen Bedenken gegenüber, die er geäußert habe, kaum eine durchschlagende Kraft besitzen.

Geh. Kommerzienrath Scipio ist für den Entwurf. Er kann die geltend gemachten Bedenken sehr wohl begreifen; allein, wenn er auch das seither auf die Nebenbahnen angewendete Prinzip nicht bekämpfe, so glaube er doch, daß es an Bedeutung verloren habe und verlieren werde, je mehr der Ausbau der Nebenbahnen fortschreitet. Dem Prinzip gegenüber kämen auch praktische Bedürfnisse in Betracht und dann habe es stets der badische Staat als seine Aufgabe betrachtet, wirthschaftlich bedrängten Landestheilen Hilfe zu gewähren. Diese Hilfeleistung sei Pflicht den Landestheilen gegenüber, die in so prekärer Lage seien, daß sie aus der wirthschaftlichen Entwicklung ausgeschaltet worden seien. Da sei der Anschluß an den Verkehr Pflicht und deshalb stimme er für den Entwurf. Die Frage der Schmalspurbahn werde, falls noch andere Landestheile erschlossen werden sollten, immer mehr in Vordergrund treten. In Preußen seien durch das Kleinbahngesetz schmalspurige Bahnen vorgesehen und er glaube, falls ein solcher Staat, der noch mehr bedacht sein müsse, an bestimmten Prinzipien sich zu halten, den Bedürfnissen soweit entgegenkomme, so dürfe dies auch von einem kleinen Staate wie Baden geschehen.

Der Berichterstatter Graf v. Hennin weist darauf hin, daß auch die Kommission nicht unbeachtet an dem Verlassen des mehrfach erwähnten Prinzipes vorübergegangen sei, aber nachdem die Großh. Regierung in der Begründung der Vorlage ausgeführt habe, daß ein Aufgeben desselben nur ganz ausnahmsweise und aus durchaus triftigen Gründen erfolgen soll, habe die Kommission sich hiermit einverstanden erklärt, aber trotzdem die Konsequenzen, die aus diesem Vorgehen entstehen könnten, in Erwägung gezogen.

Verhandlungen der Ersten Kammer 1901/1902. Protokollheft.

Er bitte, den Antrag der Kommission anzunehmen.

Der Antrag wird sodann in namentlicher Abstimmung mit 10 gegen 6 Stimmen angenommen.

Geheimerath Dr. Engler erstattete sodann namens der Budgetkommission Bericht über das Spezialbudget der Verkehrsanstalten und zwar:

1. der Eisenbahnbetriebsverwaltung,
2. der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
3. über den Antheil Badens am Reinertrag der Main-Neckarbahn

für das Jahr 1902/1903.

Beilage Nr. 177.

Im Anschluß an den vorliegenden Bericht, auf den verwiesen wird, bemerkt der Berichterstatter, daß die Vorlage des Berichts diesmal wesentlich andere Empfindungen erwecke, als in den früheren Budgetperioden, in denen man vor stets wachsendem Aufblühen und Gedeihen des Eisenbahnbetriebs stand. Aber das alte Naturgesetz habe sich wieder einmal bewahrheitet, daß aller Fortschritt sich nicht in stetig aufsteigender Linie bewege, vielmehr von Zeit zu Zeit Rückschläge zeige, die speziell im Wirtschaftsleben zumeist mit Krisen in Verbindung ständen. Ein solcher Rückschlag sei in Handel und Industrie Deutschlands in den letzten zwei Jahren eingetreten und habe sich naturgemäß gerade auch im Eisenbahnverkehr und dessen Ergebnissen in nachtheiliger Weise geltend gemacht; die Reineinnahme sei von fast 25 Millionen im Jahre 1899 auf 17 $\frac{1}{2}$ Millionen im Jahre 1900 und auf 13,9 Millionen im Jahre 1901 zurückgegangen. Für die Jahre 1902 und 1903 seien je 13 940 450 M. Reineinnahmen vorgesehen, was zusammen mit dem eingestellten Antheil Badens am Reinertrag der Main-Neckarbahn von 840580 M. und den 500000 M. Antheil an dem Ueberschuß der Reichspost- und Telegraphenverwaltung, sowie unter Abzug des Defizits der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung von 56990 M. einer Gesamteinnahme von 15 224 040 M. aus den Verkehrsanstalten entspreche. Die Eisenbahnschuld habe Anfang dieses Jahres 377 188 888 M. betragen, so daß sich aus der erwähnten Einnahme eine Verzinsung zu rund 4 Prozent berechne, be-

zogen auf die Eisenbahnbetriebseinnahmen allein, von nur 3,7 Prozent. Die Verpflichtungen der Eisenbahnschuldentilgungskasse für Zinsen, Tilgungsquoten und Verwaltung betragen aber schon jetzt rund 22 $\frac{1}{2}$ Millionen jährlich, so daß sich also ein erheblicher Fehlbetrag ergebe. Es sei auch kaum zu hoffen, daß im Verlaufe der beiden Budgetjahre eine nennenswerthe Minderung dieses Fehlbetrages eintrete, jedenfalls könne damit nicht gerechnet werden, denn wenn auch auf eine Wiedergesundung und Wiederbelebung unserer wirtschaftlichen Verhältnisse zu rechnen sei, so vollzögen sich derartige Prozesse erfahrungsgemäß doch immer sehr langsam. Die Situation sei aber, wie der Herr Staatsminister im andern Hohen Hause betont habe, dadurch eine so ernste, daß die Betriebsausgaben ein so unerwartet gewaltiges Anschwellen aufweisen; sie hätten 1890 noch rund 28 Millionen, in den Jahren 1900 und 1901 dagegen je 60 Millionen betragen und damit seien die ordentlichen Ausgaben dieses Nebenbetriebes schon nahe an die Ausgaben für die allgemeine Staatsverwaltung mit 75 Millionen herangerückt, ja sie überstiegen dieselben bereits, wenn man auch die außerordentlichen Ausgaben mit jährlich 25 Millionen für Eisenbahnbau gegen nur rund 7 Millionen jährlich des allgemeinen Staatshaushalts hinzunehme.

Mit Recht hätten deshalb in der Zweiten Kammer verschiedene Redner die Frage aufgeworfen, woher denn eigentlich dieses gewaltige Anwachsen der Betriebskosten in der badischen Eisenbahnverwaltung käme. Seines Erachtens habe der Herr Generaldirektor auf diese Frage in der Zweiten Kammer die sehr richtige Antwort ertheilt, daß man in den Aufwendungen für Betrieb und Bau der Bahnen zu opulent vorgegangen sei. Wir hätten einen kostspieligeren Betrieb als die übrigen Länder des Deutschen Reiches, namentlich auch als Preußen. Nach jener Auskunft käme in Baden auf je 3 $\frac{3}{4}$ Kilometer, in Preußen erst auf je 5 $\frac{2}{3}$ Kilometer eine Station, ferner fielen in Baden auf einen Betriebskilometer je 36, in Preußen und dem übrigen Deutschland nur je 28 Züge, auf 10 000 Einwohner in Baden 11, in Preußen und dem übrigen Deutschland 9 $\frac{1}{2}$ Kilometer Bahnlänge, und für die badischen Bahnen berechneten sich die Kilometerkosten zu rund

360 000 M., für die preußischen auf nur 260 000 M., wobei allerdings betont werden müsse, daß diese hohen Kilometerkosten durch die topographische Beschaffenheit unseres Landes mit einerseits langer Rheingrenze und dadurch erforderlichen theuren Ueberbrückungen, andererseits seinem gebirgigen Charakter, wodurch der Bahnbau ebenfalls erheblich vertheuert werde, bedingt seien. — Immerhin dränge sich aber die Frage auf, woher es komme, daß gerade Baden so opulente Einrichtungen und infolge dessen so hohe Betriebskosten in seinem Bahnbetrieb habe. Man könne nur annehmen, daß in den disponirenden Kräften der Ausgestaltung unserer Eisenbahnen irgend etwas nicht in voller Ordnung funktioniere, es müsse an einem richtig wirkenden Regulator gegenüber zu weit gehenden Aufwendungen in Bau und Betrieb fehlen. In Ländern mit Privatbahnbetrieb wirkten als naturgemäßer Regulator die Verhältnisse der Konkurrenz und der Rentabilität, durch welche ganz bestimmte Grenzen in Anlage neuer Bahnen, Stationen u. s. w. und in der Einrichtung des Betriebs gezogen würden. In den Ländern mit Staatsbahnbetrieb aber würden die Aufwendungen durch die gesetzgebenden Faktoren, durch Regierung und Volksvertretung, regulirt, und dies sei thatsächlich auch in einem großen Staate wie Preußen der Fall, in welchem man zu weit gehenden Anforderungen einzelner Interessenten, auch lokalen Bedürfnissen, nur dann Rechnung trage, wenn sich Opfer der Allgemeinheit aus wirtschaftlichen Rücksichten oder aus Gründen ausgleichender Gerechtigkeit rechtfertigen ließen. Anders sei dies in einem kleineren Staate wie Baden der Fall. Da habe bald jeder Landestheil und jede größere Stadt ihre besonderen Eisenbahnwünsche, und diese besonderen und lokalen Interessen wüßten sich in viel höherem Maße als in einem großen Staatswesen Geltung zu verschaffen, zumal da unsere politischen Parteien eine gewisse zärtliche Hingabe und Rücksichtnahme gegenüber den Wünschen des Volkes, das heißt der Wähler, zeigten. Gerade darin liege die Hauptursache des zu vielen Anregens, Forderns und Bewilligens durch unsere Volksvertretung. Angesichts der Unmöglichkeit, aus diesem Dilemma herauszukommen und gesunde Zustände zu schaffen, drängten sich Redner unwillkürlich

die Worte auf, „Landgraf werde hart“, die er hiermit dem Herrn Staatsminister als Eisenbahnminister zuzurufen möchte.

Ausdrücklich müsse er aber erklären, daß es sich keineswegs darum handeln könne, stehen bleiben zu wollen, Stillstand sei Rückschritt. Davon könne ja auch bei einem Eisenbahnminister wie dem unfrigen nicht die Rede sein, vielmehr handle es sich darum, unsere Bahnen im richtigen Verhältnis zu der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung weiter auszugestalten. Zweifellos würde die Bedeutung der Eisenbahnen von Vielen überschätzt, namentlich von denjenigen, welche eben immer nur an die Bahnen dächten und nicht berücksichtigten, daß zu der wirtschaftlichen Entwicklung eines Landes und Landestheils noch mehr gehöre als Eisenbahnen, daß günstige Lage, Kapitalkraft, Entwicklung der Technik und günstige Konjunkturen des Weltbetriebes erforderlich seien, um die Existenz irgend einer Industrie möglich zu machen. Gerade in jetziger Zeit der Stellungnahme fast aller fremden Staaten gegenüber deutschem Export durch hohe Zollschranken und dem erbitterten Kampf der amerikanischen Konkurrenz, unterstützt durch Welttrübs, träten Momente der letzteren Art bei der Frage industrieller Entwicklung sehr in den Vordergrund. Er müsse aber wiederholt betonen, daß mit Eisenbahnen allein nicht gedient sei, es komme vielmehr darauf an, die Eisenbahnen entsprechend dem Fortschreiten der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung auszugestalten; gerade so gut wie zu wenig könne darin auch zu viel geschehen und könne unser Bahnnetz mit unrentablen Bahnen und mit kostspieligen Betriebseinrichtungen in bedenklicher Weise überlastet werden. Es müsse endlich auch noch ganz besonders gewarnt werden vor zu plötzlichen Sprüngen in der Schaffung neuer Bahnanlagen, eine Entwicklung, in der wir uns gerade jetzt zu befinden schienen; denn während beispielsweise in den Budgetperioden von 1892 bis 1897 in das Eisenbahnbaubudget je nur 11 bis 12 Millionen eingestellt gewesen seien, weise das Budget pro 1898/99 schon 29, dasjenige pro 1900/1901 rund 54, pro 1902/1903 gegen 50 Millionen auf. Er erachte es schon deshalb im Allgemeinen als nicht richtig, derartige plötzliche große Aufwendungen zu machen, weil die Einrich-

tungen der Eisenbahn stets entsprechend dem raschen Fortschreiten der Technik weiter entwickelt werden müßten. Was heute neu und modern, sei in 10 bis 20 Jahren zweifellos veraltet und müsse wieder durch Neues und Besseres ersetzt werden; ein allmähliches stetiges Fortschreiten auch in den Aufwendungen für Eisenbahnbau erscheine deshalb als das einzig Richtige. Leider sei es ein wenig glückliches Zusammentreffen, daß gerade zu einer Zeit, in welcher der Eisenbahnbau infolge Zummachung einer neuen Energieform, der Elektrizität, in einer großartigen Umwandlung begriffen zu sein scheine, so gewaltige Aufwendungen für neue Anlagen gemacht werden sollten. Er hoffe sehr, daß gerade in Rücksicht auf diesen in technischer Beziehung kritischen Augenblick, vor Allem aber auch in Rücksicht auf die schwierige Finanzlage wenigstens einige der großen Bauprojekte vorerst noch zurückgestellt werden könnten, zu denen er auch die Verlegung des Karlsruher Bahnhofes nach Beiertheim rechne, die ja außerdem auch noch andere schwerwiegende Bedenken gegen sich habe. Aus den Verhandlungen einer Versammlung hervorragender Eisenbahningenieure, die unlängst in Berlin stattgefunden habe, müsse geschlossen werden, daß der elektrische Betrieb für den Schnellverkehr demnächst zu großer Bedeutung gelange, daß unser jetziger Oberbau dabei durch eiserne Hochbahnen werde ersetzt werden und daß man in nicht fernher Zeit zu einer vollständigen Trennung des Betriebs der Schnellbahnen von dem des lokalen Personen- und Güterverkehrs kommen werde. Daß gerade unmittelbar vor einer solchen Neuentwicklung der Technik des Eisenbahnbetriebs eine so weitgreifende Neugestaltung unserer größten Bahnhofsanlagen zur Durchführung kommen solle, sei sehr zu beklagen.

Damit solle aber der Eisenbahnverwaltung keineswegs ein Vorwurf gemacht sein. Ausdrücklich und dankbar erkenne die Budgetkommission vielmehr an, daß unsere Eisenbahnverwaltung innerhalb der Grenzen, welche gesteckt sind, sich in ihren Maßnahmen, sowohl was Technik als auch was Verwaltung anlange, stets auf voller Höhe ihrer Aufgabe zu halten gewußt habe und die Einrichtungen der badischen Eisenbahnverwaltung gehörten hinsichtlich Sicherheit, Schnelligkeit, Bequemlichkeit des

Verkehrs und in fast allen ihren übrigen Betriebseinrichtungen zweifellos zu den besten aller Bahnen; er verweise auch auf das im gedruckten Bericht schon besprochene Fortschreiten in der Tarifreform durch Einführung langzieliger Rückfahrkarten und die von der Ersten Kammer wiederholt befürworteten Kilometerhefte dritter Klasse zu 500 Kilometern, auf die Einführung der Perronsperre, die Versuche mit Motorwagen u. a. m., woraus hervorgehe, daß man allen Neuerungen der Technik Rechnung trage.

Der Antrag der Kommission gehe dahin

Hohe Erste Kammer wolle dem Budget der Verkehrsanstalten, und zwar

1. der Eisenbahnbetriebsverwaltung,
2. der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
3. über den Antheil Badens am Reinertrag der Main-Neckar-Eisenbahn

nach Maßgabe des Beschlusses der Hohen Zweiten Kammer ihre Genehmigung erteilen.

Nach Worten des Dankes an den Herrn Berichterstatter für den vortrefflichen Bericht bespricht der Herr Staatsminister und Minister des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten v. Brauer das Zurückgehen der Eisenbahnrente, die im Jahre 1900 von 24 auf 17 Millionen und im Jahre 1901 sogar auf 13,9 Millionen gefallen sei, also, wie der Herr Vorredner mit Recht bemerkt habe, auf nicht sehr viel mehr zurückgegangen sei, als zur Verzinsung des Anlagekapitals erforderlich erscheine. Läge nun — fährt der Minister fort — der Rückgang der Eisenbahnrente ausschließlich in dem Rückgange unserer Roh-einnahmen begründet, so würde er dies für wenig bedenklich ansehen; denn es folge auf einen außerordentlichen Aufschwung des gesammten industriellen und kommerziellen Lebens mit regelmäßiger Sicherheit — das habe die Erfahrung vieler Jahre gezeigt — ein Rückschlag, der kürzere oder längere Zeit andauere. Immer werde sich aber der Verkehr wieder auf die alte Höhe erheben und nicht bloß auf diese, sondern noch darüber hinaus. So könnte also mit Sicherheit darauf gerechnet werden, daß wir nicht allein die Roh-einnahmen der 90er Jahre wieder erreichen, sondern diese noch über-

schreiten würden. Bedenklicher erscheine der Rückgang der Eisenbahnrente, wenn man die so sehr gesteigerten Ausgaben, also den hohen Betriebskoeffizienten, in Betracht ziehe. Es hätten die Ausgaben der Eisenbahnverwaltung das Eigenthümliche, daß sie nicht elastischer Natur seien, sich an die Einnahmen nicht anschmiegen derart, daß sie mit diesen zurückgehen, wenn diese fallen. Trotz des Rückgangs der Roh-einnahmen blieben die Ausgaben, wenn sie einmal organisationsmäßig festgestellt seien, beinahe in gleicher Höhe bestehen. Es gäbe sogar Ausgaben, so die Gehalte der Beamten, da der Beharrungszustand nach der Novelle von 1894 noch nicht erreicht sei, die in den nächsten Jahren auch bei weiterem Zurückgehen der Einnahmen steigen müßten.

Was den Betriebskoeffizienten anlange, so würden wir — das sei nicht zweifelhaft — zu einem so günstigen, wie ihn Preußen habe, niemals gelangen. Das habe einmal seinen Grund darin, daß unser Bahnbetrieb demjenigen Preußens gegenüber den Charakter des Kleinbetriebs trage, wodurch die Generalunkosten für uns Preußen gegenüber erheblich höher wären; dann sei dies begründet in der topographischen Konfiguration unseres Landes und schließlich auch darin, daß wir mit einer großen Zahl kleiner Stationen belastet seien, die sehr nahe — und näher wie dies in Preußen der Fall sei — bei einander liegen; Preußen habe eine ganze Reihe großer volks- und industriereicher Städte mit 200 000 bis 500 000 Einwohnern, denen gegenüber relativ weniger kleine unrentable Stationen vorhanden seien. Wenn also auch ein so günstiges Verhältniß der Ausgaben zu den Einnahmen wie in Preußen nicht erreichbar sei, so müsse doch unser Streben dahin gehen, den Betriebskoeffizienten annähernd auf die gleiche Höhe wie früher zu bringen und wie er in Württemberg und Elsaß-Lothringen bestehe. Die momentane Höhe unseres Betriebskoeffizienten habe zum Theil eine vorübergehende Ursache, indem für die Verstärkung des Oberbaues unserer Bahnen viele Millionen hätten ausgegeben werden müssen; die Verstärkung des Oberbaues sei bald vollendet, wodurch eine erhebliche Mehrausgabe wegfalle.

Wenn der Herr Berichterstatter — und nicht mit

Unrecht — bemerkt habe, daß in Baden in dem Entgegenkommen gegenüber den Wünschen des Publikums und den Bedürfnissen des Verkehrs vielleicht weiter gegangen werde als in manchem anderen deutschen Lande, und wenn er gemeint habe, daß man vielleicht allzu entgegenkommend gegen die Wünsche des Publikums gewesen wäre, so müßte er (Redner), falls hiermit ein Vorwurf ausgesprochen werden wollte, diesen vornehmlich auf sich beziehen; denn er habe, wie er das Ministerium übernommen habe, darauf gedrängt, daß gerade in dieser Richtung eine gewisse freie, weitgehende Auffassung Platz greifen sollte. Er habe nie daran gezweifelt, daß das Lob, das er für diese Haltung in guten Zeiten geerntet, sich in das Gegentheil umwandeln werde, wenn die Zeiten schlechter würden; das werde ihn aber nicht irre machen in der Ueberzeugung, daß das bisherige Verfahren nicht unrichtig gewesen sei, daß man im großen Ganzen an dem jetzigen Systeme festhalten sollte, wenn auch die gegenwärtige Finanzlage dazu führen müsse, mit noch größerer Vorsicht an Ausgaben heranzugehen, als dies vielleicht bisher der Fall gewesen sei. Allein so verzweifelt sei die Finanzlage nicht, daß nothwendige Ausgaben für die Betriebssicherheit oder Konkurrenzfähigkeit unserer Bahnen zurückgestellt werden müßten. Es sei richtig, was der Herr Berichterstatter ausgeführt habe, daß wir uns in einer gewissen Uebergangszeit befänden und sehr unbequem sei, daß gerade in der Zeit, in welcher die elektrische Kraft immer mehr dem Betrieb der Haupt- und Großbahnen sich nähere, als ob sie auch diesen demnächst erobern wolle — daß gerade in dieser Zeit unser Eisenbahnkleid sich überall zu eng erweise. Wenn auch das Bedürfnis nach Erweiterungen der Bahnhofsanlagen gegenwärtig infolge des zurückgegangenen Verkehrs vielleicht minder stark hervortrete, so müßten wir uns doch für den Fall des wiedererstarkenden Verkehrs rechtzeitig rüsten, und wir können nicht warten, ob nicht vielleicht im Verlaufe von 10 oder 20 Jahren eine völlige Umwälzung des Eisenbahnverkehrs die Folge von Erfindungen auf dem Gebiete der Elektrizität sein werden. Zum Schlusse dankt der Minister dem Berichterstatter für das Lob, das er am Ende seiner Ausführungen der Eisenbahnverwaltung und ihren Beamten gespendet habe.

Die allgemeine Diskussion wurde hierauf geschlossen.

In der Spezialdiskussion erhält das Wort zu I. Eisenbahnbetriebsverwaltung, Ausgabe, Titel I Geh. Kommerzienrath Diffené. Er dankt der Großh. Regierung namens der Handelskammer Mannheim dafür, daß sie die Betriebsinspektorsstelle in Mannheim mit einem — glücklich gewählten — Mitglied der Generaldirektion besetzt habe. Redner will auch nicht unterlassen, den Beamten und dem Personal des Eisenbahnbetriebs volle Anerkennung zu zollen für die mustergiltige Erledigung des Verkehrs anlässlich der Jubiläumsfesttage. In derselben Weise haben sich die Beamten und das Personal bei den Kaisermanövern 1899 bewährt, was auch außerhalb Badens überall anerkannt worden sei.

Zu Einnahmetitel I trägt Graf v. Helmstatt den Wunsch vor nach einer besseren Anschlußverbindung von Heilbronn—Jagstfeld nach Heidelberg zu über die Meckesheimer Linie. Falls es sich nicht machen ließe, den jetzigen letzten Zug später laufen zu lassen, könnte vielleicht ein weiterer späterer Zug eingelegt werden.

Generaldirektor der Staatseisenbahnen Staatsrath Eisenlohr: Auf der Strecke Heidelberg—Meckesheim—Jagstfeld seien zur Zeit 6 Züge eingelegt, eine Anzahl, die wohl den Verkehrsverhältnissen dieser Gegend im allgemeinen entsprechen dürfte. Der Wunsch, den letzten Zug später als jetzt von Jagstfeld oder Heilbronn abgehen zu lassen, könne kaum erfüllt werden. Gerade die Verhältnisse auf dieser Linie sprächen dafür, daß der Abendzug nicht zu spät geführt werde: Die Mehrzahl der Anwohner werde Werth darauf legen, in der Zeit zwischen 7 und 8 Uhr ihre Heimath zu erreichen. Es werde sich also darum handeln, ob noch ein weiterer, ein späterer Zug eingelegt werden solle, oder mit anderen Worten, ob wir uns den Luxus erlauben dürfen, auf dieser Linie einen weiteren Zug zu führen; die gegenwärtige Zeit werde gerade nicht dazu angethan sein, die Erfüllung eines diesbezüglichen Wunsches zu empfehlen. Es seien übrigens auch bis jetzt dringende Wünsche in dieser Richtung nicht an die Generaldirektion gelangt. Die Sache werde aber immerhin im Auge behalten

werden, wenn sich die Möglichkeit bieten sollte, durch Verschiebung der bestehenden Züge noch eine etwas spätere Verbindung auf der fraglichen Linie herzustellen.

Der Antrag der Kommission wurde sodann einstimmig angenommen.

Nach geschäftlichen Mittheilungen durch den

Durchlauchtigsten Präsidenten und nach einer kurzen Erörterung über den nächsten Sitzungstag wurde die Sitzung geschlossen.

Zur Beurkundung.

Die Sekretäre:

A. Frhr. von Rüd..

Graf von Hennin.