

man uns zumüdet, wir sollen die Rolle des zu spät gekommenen Poeten bei der Teilung der Güter dieser Erde übernehmen und uns mit einer idealen oder doch nur sehr kleinen Gabe begnügen. (Heiterkeit.) Aus Tabellen, welche der rechtskundige Bürgermeister v. Schultes in Schweinfurt ein, geborener Statistiker und früherer hochgeschätzter Abgeordneter, uns öfter zukommen läßt, ersehen wir sehr übersichtlich die Steuerprinzipale der einzelnen Kreise und finden dabei, daß Schwaben bis zum Jahre 1884 sofort nach Oberbayern an zweiter Stelle erscheint. Seitdem hat uns Mittelfranken überflügelt. An der Steuerprinzipalsumme von 32 118 126 Millionen Mark trägt (im Voranschlag pro 1896) Oberbayern 27,2 Prozent, Mittelfranken 14,3 Prozent, Schwaben 13 Prozent, die Rheinpfalz 10,6 Prozent, Unterfranken 10,5 Prozent, Niederbayern 9,3 Prozent, Oberfranken 7,7 Prozent, die Oberpfalz 7,1 Prozent. Bei dieser Betrachtung empfindet man es schmerzlich, daß Schwaben im vorliegenden Gesetze stiefmütterlich behandelt ist. Als Grund der Nichtberücksichtigung der Linie Nördlingen-Wemding wird dem Lokalbahnkomitee vorgeworfen, es sei zu spät mit der Petition gekommen. Dieser Vorwurf ist ungerechtfertigt, da das Lokalkomitee in Wemding es an nichts fehlen ließ, das Projekt zu fördern. Wir Antragsteller sind nun von unseren Mandanten aufgefordert, die äußerste Anstrengung zu machen. Darum haben wir als letztes Mittel den Antrag auch an die Kammer gestellt, die Linie Nördlingen-Wemding noch in den Gesetzentwurf aufzunehmen. Das Projekt ist fix und fertig. Die Grunderwerbungs-kosten sind vollständig gedeckt und aufgebracht. (Selbstverständlich in dem Sinne, daß die versprochenen und noch zu bewilligenden Summen flüssig werden. D. R.) Der Baukosten-Ueberschlag beziffert sich auf 821 200 M. Die Betriebsrente berechnet sich so, daß sie jedenfalls in die obere Hälfte der in den Gesetzentwurf jetzt aufgenommenen Bahnen zu liegen kommt. Der Herr Referent hat im Ausschuß gesagt, Schwaben möge bedenken, wie gut es mit Vollbahnen versehen sei. Das ist richtig und will nicht widersprochen werden. Wollte Bayern nicht darauf verzichten, den nördlichen und nordöstlichen Verkehr aus Deutschland nach der Schweiz und dem westlichen Italien durch sein Gebiet zu sichern und denselben nicht an Württemberg und Baden abzutreten, so mußte natürlich bei der großen Ausdehnung des bayerischen Regierungsbezirkes Schwaben von Nord nach Süd die ganze Länge mit einer Vollbahn versehen werden. Aber auch hier ist nicht Alles Gold, was glänzt: wollen Sie Ihren Blick nach einer anderen schwäbischen Vollbahn, der Donauthalbahn. Als der selige Herr v. Schlör, der damalige Handelsminister, den Gesetzentwurf über die Donauthalbahn in der Kammer vorlegte, that er dies mit dem von da an zum geflügelten Worte gewordenen Satz: „ein Blick auf die Karte lehrt, daß diese Bahn einem großen Verkehr dienen werde.“ Der sonst so umsichtige Mann hatte sich darin arg getäuscht; der Verkehr auf der oberen Donau von Neu-Ulm bis Donauwörth ist kein reger, doch immerhin wegen der hier liegenden Perlenkette von Städten (Günzburg, Gundelfingen, Lauingen, Dillingen, Höchstädt) ein passabler. Aber von Donauwörth bis nach Ingolstadt ist er äußerst schwach. Beim Anhalten der Züge an den dortigen schönen Bahnhöfen ist es häufig, daß man Niemand ein- und Niemand aussteigen sieht. Woher sollte auch dort der Verkehr in dem mageren Donaumoos kommen, das sonst verjumpt war und jetzt durch Trockenlegung wieder künstlich bewässert werden muß. Dort wäre eine Lokalbahn in der That mehr als genügend. — Auf den Umstand der Vernachlässigung Schwabens im vorliegenden Gesetzentwurf zurückkommend — erkenne ich an, daß durch den dankenswerten Beschluß des Ausschusses, die Linie Röhrenbach-Vindenberg-Scheidegg in den Gesetzentwurf einzustellen, dem billigen Verlangen Schwabens einige Rechnung getragen ist. Allein auch durch diese Ergänzung mit

einem Baukostenaufwande von 621 600 M. ist Schwaben nur um eine Reihe hinaufgerückt, bleibt also immer noch die vorletzte unter den bedachten Provinzen! Käme hierzu noch die Bau-summe für die von unserem Antrag auf den Bau der Bahn Nördlingen-Wemding mit 821 200 M., dann würde sich der Bauaufwand für Schwaben zu jenem erheben, welcher z. B. auf Mittelfranken und die Oberpfalz im Gesetzentwurf anfällt, ohne auch nur annähernd den für Oberfranken zu erreichen. Noch wäre es Zeit, den Fehler gut zu machen und das bittere Gefühl im nördlichen Schwaben hintanzuhalten, das auf Jahre hinaus Platz greifen wird. Wir stellen unentwegt den Antrag, allein wir haben, ich sehe das leider komme, wenig Hoffnung, durchzudringen. In diesem Falle bitte ich die kgl. Staatsregierung, die Bahn Nördlingen-Wemding nicht mehr aus den Augen zu lassen. Wenn der Herr Staatsminister nicht in der Lage ist, uns den Verspruch auf Berücksichtigung nach vier Jahren geben zu können, so bitte ich gleichwohl, daß die Linie Nördlingen-Wemding, unser Schmerzenskind, recht bald berücksichtigt werden möge. Im Großen und Ganzen sind die Verhandlungen im Ausschuß würdig und ruhig verlaufen. Wenn freilich anderthalbhundert und noch mehr Gesuche vorliegen, und kaum $\frac{1}{6}$ derselben Erhöhung finden kann, so müssen notwendig viele Enttäuschungen vorkommen. Ich appelliere schließlich an ihr Billigkeitsgefühl, daß Sie unserem wohlbegründeten Antrag zustimmen. Ich verschiebe das „Ende gut, Alles gut“, welches vorhin mein verehrter Freund, der Abgeordnete Wagner ausgesprochen hat, noch so lange, bis sie unsere Linie auch mit aufgenommen haben.

Abgeordneter Wildegger: Ihn hätten die Lokalbahnverhältnisse im Allgemeinen wie die Verhältnisse von Nördlingen speziell zu seinem Antrag veranlaßt. Es sei von der Regierung vorgeschlagen worden, es solle jede der großen Parteien eine Linie vorschlagen; das sei geschehen; die Bahnen seien angenommen. Nun wäre aber gerade die Linie Nördlingen-Wemding so recht eigentlich eine wahre Kompromißbahn, und da hätte er den Gedanken, die Regierung könnte diese Linie sich zu einem Kompromiß aneignen. (Heiterkeit.) Der Anfang der Linie in Nördlingen sei liberal, die Mitte konservativ und der Ausgang in Wemding eine Zentrumslinie. Es wäre also diese Linie eine dem ganzen Landtag entsprechende Kompromißbahn. Eine weitere Veranlassung zu seinem Antrag sei eine vollberechtigte Aeußerung des Ministers im Ausschuß bei den Verhandlungen über die Kompromißbahnen gewesen, dahin gehend: ja, gerade die rentabelsten haben Sie nicht ausgewählt! Das sei auch richtig, wenn man den vorliegenden Entwurf betrachte, da über die Hälfte der eingesetzten Linien nicht über 1 Prozent rentieren, 4—5 noch darunter. In diesem Falle stehe er auf einem etwas günstigeren Boden; Nördlingen-Wemding biete Alles, was eine Lokalbahn überhaupt empfehlen könne. Redner schildert die gewerblichen, landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Interessen, die hier in Frage kommen. Ferner sei bei Wemding ein früher schon betriebenes Braunkohlenlager mit vorzüglichen Produkten, das im Falle der Bahn sofort wieder abgebaut würde. In Wemding sei auch noch ein sehr gutes Schwefelbad mit großer Heilkraft. (Große Heiterkeit.) Redner verweist auf die Wallfahrt in Wemding, die großen Staatsforsten, die vorzüglichen Granitbrüche, das Hinterland von Wemding mit Monheim usw. und bittet, die Herren möchten den noch in letzter Stunde eingebrachten Antrag nicht so ohne Weiteres von der Hand weisen. Es sei ein guter Antrag. Eventuell ersuche er, doch wenigstens dafür zu stimmen, daß die Regierung diese Linie in den nächsten Entwurf aufnehme.

Staatsminister Frhr. v. Crailsheim: Ich habe mich verabredungsgemäß zustimmend verhalten zur Einstellung von zwei weiteren Linien in den Entwurf, und ich habe ferner mich dahin ausgesprochen, daß nach meiner Anschauung bei dem nächsten Gesetzentwurf vier Linien, die Sie