

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1898

123 (6.5.1898)

Beilage zu Nr. 123 der Karlsruher Zeitung.

Freitag, 6. Mai 1898.

Badischer Landtag.

81. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer am Mittwoch, den 4. Mai 1898.

(Ausführlicher Bericht.)

Am Regierungstisch: Minister v. Brauer, Generaldirektor Geh. Rath Eisenlohr, Geh. Rath Bittel, Betriebsdirektor Geh. Rath Schupp.

Präsident Sönnner eröffnet um 9¼ Uhr die Sitzung und theilt mit, daß seitens des Süddeutschen Eisenbahnreformvereins vor Beginn der heutigen Sitzung eine Zuschrift eingelaufen sei, worin die Resolution einer gestern stattgehabten Versammlung mitgeteilt wird. In dem Schreiben heiße es, man erwarte, daß von der Kammer im Sinne dieser Resolution Anträge gestellt werden. (Abg. Wacker: Sehr bescheiden!) Auf den Inhalt der Resolution werde er nicht eingehen, da derartige Wünsche in Form einer Petition und nicht auf diesem sehr ungewöhnlichen Wege an die Kammer zu richten seien.

Abg. Fieser ist mit dieser Ansicht ganz einverstanden. Nach der Geschäftsordnung könne man die Zuschrift gar nicht behandeln.

Abg. Wacker: Er lege Werth darauf, daß sowohl diese Herren als auch andere, die etwa im Stände wären, ein solches Beispiel nachzuahmen, es erfahren, daß die Kammer mit einer solchen Zuschrift sich nicht beschäftigen wird.

Abg. Schmid berichtet über den Gesetzentwurf betreffend den Staatsvertrag mit Württemberg über eine Eisenbahn von Nördmühl nach Ditzbach und empfiehlt dessen Genehmigung.

Abg. Klein dankt namens der dortigen Bevölkerung, daß die Regierung ihre längst gehegten Wünsche erfüllt hat. Ersreulicherweise sei der Staatsbeitrag von 18 000 auf 20 000 M. erhöht worden. Die Bahn werde der Industrie und dem Touristenverkehr zu gute kommen. Die Bahn berühre historisch denkwürdige Orte, u. a. auch die Stätte, wo Götter von Verächlingen gelebt habe. Er hoffe, daß die Bahn recht bald fertiggestellt wird. Die Vorlage wird einstimmig angenommen.

Es folgt die Verathung über das Spezialbudget der Eisenbahnbetriebsverwaltung.

Berichterstatter Abg. Dr. Wilkens verweist auf den Druckbericht.

Abg. Delisle: bittet, die I. Klasse in allen Zügen, den Orientzug ausgenommen, abzuschnitten. Sein Ideal wäre: nur eine Wagenklasse. Für Baden genügen aber zwei Wagenklassen vollauf. Wer allein fahren will, möge ein Coupee oder einen ganzen Wagen mieten, wie dies in Amerika der Fall sei. Bei uns bezahle die Passagiere der dritten Klasse die Kosten der ersten.

Abg. Birkenmayer wünscht eine Unterführung des Bahnhofes in Waldshut. Die Uebelstände bedürfen einer baldigen Besserung, damit die Verantwortung für leicht mögliche Unglücksfälle beseitigt werde. Der sonst sehr lebhaft betriebene Verkehr zwischen der Altstadt und der Neustadt werde dadurch sehr gehindert. Ebenso werde der Wallfahrtsverkehr nach dem Calvarienberg außerordentlich gehindert. Die große Aufmerksamkeit und die Umsicht, mit der das Personal verfährt, habe bislang jeglichen Unglücksfall verhütet. Notwendig seien sichere Uebergänge für den Fuhrwerks- und Personenverkehr. Der Gemeinderath habe ganz praktische Vorschläge gemacht. Wenn die Regierung einiges Entgegenkommen zeige, so werde die Frage bald zu allseitiger Befriedigung gelöst werden können.

Generaldirektor Geh. Rath Eisenlohr: Die Generaldirektion sei in der Lage, den eingehenden Ausführungen des Abg. Birkenmayer über die Mängel bezüglich der Wegübergänge beim Bahnhof Waldshut vollständig beizutreten. Es sei der Straßenverkehr und der Verkehr der Bahn selbst, namentlich bei Ausführung der Mandberggeschäfte, gehindert, und abgesehen von dem Mangel, daß die Uebergänge öfters auf einige Zeit geschlossen werden müßten, sei der Zustand nicht ohne Gefahr für Leben und Gesundheit der Passanten. Die Eisenbahnverwaltung habe deshalb schon vor Jahren ein Projekt ausgearbeitet, das den Mängeln in gründlicher Weise dadurch abzuhelfen suchte, daß die Uebergänge in Schienenhöhe beseitigt und durch eine Straßenüberführung ersetzt werden sollten. Das Projekt sei dem Gemeinderath in Waldshut mitgeteilt worden, derselbe habe sich jedoch nicht damit befreunden können, weil er grundsätzlich Bedenken gegen dasselbe hatte und auch weil er den ihm angebotenen Beitrag zu den Kosten nicht übernehmen zu können glaubte. Infolge dieses Widerstandes des Gemeinderathes habe leider eine Aenderung in den möglichen Zuständen noch nicht eintreten können. Die Bedenken des Vorredners gegen das Projekt könne er nicht gelten lassen, insbesondere auch nicht den Einwand, daß bei Ausführung des Projektes durch die mit der Ueberführung verbundene Steigung der Straße eine Erschwerung des Verkehrs eintrete, denn in Waldshut seien in allen Straßen mehr oder weniger starke Steigungen vorhanden. Es könne auch keine Rede davon sein, daß der Verkehr mit Handkarren besonders erschwert werden würde, denn der Vorredner habe auch für das Projekt einer Unterführung für Fußgänger die Venützung dieser Unterführung für den Verkehr mit Handkarren vorgesehen, während doch unzweifelhaft bei einer solchen Unterführung eine stärkere Steigung sich ergebe als bei der für den Gesamtverkehr berechneten Ueberführung. Wenn nun in jüngerer Zeit neue Vorschläge von der Gemeinde Waldshut gemacht worden seien, wie den Mängeln am besten abgeholfen werden könnte, so sei die Eisenbahnverwaltung nicht abgeneigt, sich hierüber in Erörterungen einzulassen. Er hoffe, daß diese zu einem besseren Er-

gebniß führen und daß schon in das nächste Budget ein Betrag zur Beseitigung der bestehenden Mängel aufgenommen werden könne.

Abg. Fischer II: Die Zustände an den Waldshuter Bahnübergängen verlangen, wie er sich persönlich überzeugt habe, dringende Abhilfe. In Freiburg werde über mangelhafte Beleuchtung am Hauptbahnhof geklagt. Noch schlimmer seien die Zustände am Güterbahnhof, wo noch Petroleum zur Beleuchtung verwendet wird. Die Schwarzwalddereinsmitglieder wünschen, daß der Frühlzug, der um 7 Uhr 27 Minuten von Freiburg ins Hölenthal fährt, auch in den Winterfahrplan eingestellt wird, da der Verkehr im Winter durch den Eisport immer sehr lebhaft sei. Redner wünscht ferner Erweiterung des Viadukts bei Jähringen und Einführung von Kilometersteinen mit 500 km.

Abg. Greiff bittet um Erstellung einer Schutzhalle für die Station Kirchheim. Ebendort bedauere man, daß die Züge 397 und 79 in Kirchheim nicht halten.

Abg. Dr. Binz: Die Verhältnisse auf dem Personenbahnhof in Durlach seien durchaus unzulänglich. Der Durlacher Bahnhof sei einer der ältesten und entspreche den heutigen Verkehrsverhältnissen nicht mehr. Der Perron in Durlach sei so schmal, wie kaum einer im Lande, was bei dem großen Arbeiterverkehr sehr gefährlich sei. Das Schuttdach sei so hoch angebracht, daß es bei Regenwetter keinen Schutz bietet. Im Wartesaal findet häufig nur der kleinste Theil der Passagiere Platz. Die Restaurationsrichtungen seien sehr primitiv, der Gepäckraum und die Güterhalle zu klein. Die beabsichtigte Verlängerung der Güterhalle bis zur Durlacherallee würde die Gegend verunzieren. Er gebe der Regierung zur Erwägung anheim, ob nicht durch eine gründliche bauliche Aenderung allen diesen Mängeln abgeholfen werden könnte. In Durlach bedauere man, daß seit dem 1. Mai zwei Schnellzüge nicht mehr halten, die früher gehalten haben.

Abg. Neuwirth dankt, daß durch Einschaltung zweier Güterzüge verschiedenen Mängeln auf der Strecke Medesheim—Redareiz abgeholfen wurde. Ein Mangel sei, daß während eines Zeitraums von sieben Stunden zwischen Heidelberg und Redareiz kein Zug verkehre.

Abg. Mampel schließt sich bezüglich Kirchheims den Ausführungen des Abg. Greiff an.

Minister v. Brauer: Zunächst danke er dem Berichterstatter für die gründliche, sachgemäße und sachverständige Beurtheilung der Verkehrsverhältnisse; auch danke er der Kommission für die wohlwollende Beurtheilung des Betriebsbudgets mit seinem zum Theil recht ansehnlichen Forderungen. Mit den Ausführungen des Kommissionsberichtes könne er sich im allgemeinen einverstanden erklären.

Der Abg. Delisle habe seinem Unmuth gegen Führung der I. Klasse Luft gemacht. Er werde aber anerkennen müssen, daß in dieser Hinsicht bereits mit einer nützlichen Reform vorgegangen worden sei. Seit dem letzten Landtage sei die I. Klasse wesentlich beschränkt und auf zahlreichen Nebenbahnstrecken vollständig abgeschafft worden. Es werde vielleicht auch noch auf weitere Einschränkungen Bedacht genommen werden können. So weit aber, wie der Abg. Delisle wünsche, daß nämlich auch in sämtlichen Personenzügen der Hauptbahnen und sogar in den durchgehenden Schnellzügen die I. Wagenklasse beseitigt werden möge, könne unter keinen Umständen gegangen werden. Wir hätten in Baden einen sehr ausgedehnten Durchgangsverkehr zu bedienen, den wir uns mit allen Mitteln gegen eine sehr mächtige und rührige Konkurrenz zu erhalten bestrebt sein müßten. Es würde uns durch Abschaffung der I. Wagenklasse ein sehr großer Theil des Durchgangsverkehrs entgehen und auf die Linien der Konkurrenzbahnen überleitet werden. Baden könne in dieser Frage nicht für sich allein vorgehen, schon deshalb nicht, weil die Wagen in den durchgehenden Zügen meistens dem gemischten System (I. und II. Klasse) angehörten, wir somit von den Nachbarstaaten abhängig seien. Die I. Klasse sei auch nicht so unrentabel wie Delisle annehme. Der Verkehr in der I. Klasse habe sich sehr wesentlich gehoben, weil sich der Wohlstand überhaupt gehoben habe; ein noch günstigeres Verhältnis trete aber namentlich dadurch ein, daß auf den Nebenbahnen die I. Klasse verschwinde.

Dem Abg. Neuwirth gegenüber bemerke er, daß das Betriebsbudget der Strecke Medesheim—Redareiz nicht mit den theueren Baukosten der Bahn zusammenhänge, da diese nicht eingerechnet seien. Es handle sich vielmehr um ein wirkliches Defizit der laufenden Einnahmen gegenüber den laufenden Ausgaben des Betriebs. Wenn wir trotz der relativen Dichtigkeit des Verkehrs auf jener Bahn mit einem Defizit zu rechnen hätten, so hänge dies mit unserer Praxis zusammen, in der Ausstattung der Nebenbahnen mit Zügen nicht zu sparen. Bei anderen Eisenbahnverwaltungen hätten Bahnen mit geringem Verkehr oft nur drei durchgehende Züge täglich in jeder Richtung; bei uns seien mindestens vier, fast bei allen Seitenlinien sogar fünf Züge in jeder Richtung vorgezogen.

Generaldirektor Geh. Rath Eisenlohr: Was zunächst die Wünsche des Abg. Fischer hinsichtlich der Beleuchtung im Personenbahnhof Freiburg betreffe, so beruhe der beklagte Mangel auf keiner von der Generaldirektion getroffenen Anordnung. Bestehe derselbe thatsächlich, so werde man ihn beseitigen. Daß die volle Beleuchtung aber während der ganzen Nacht, auch zu Stunden, wo keine Reisenden auf den Bahnsteigen verkehren, anzudauern habe, werde auch der Herr Abgeordnete nicht verlangen.

Ob auch im Winter der Zug um 7½ Uhr Morgens in das Hölenthal geführt werden solle, werde bei Aufstellung des

Winterfahrplanes in Erwägung gezogen werden. Es werde sich vielleicht empfehlen, den Zug an Sonntagen zu führen.

Von anderer Seite sei dann darüber geklagt worden, daß zwei Züge der Hauptbahn, nämlich die Züge 397 und 79, in Kirchheim b./H. nicht anhielten. Dem müsse er entgegenhalten, daß es nicht möglich sei, jedem Personenzuge auf allen Stationen einen Halt zu geben. Im vorliegenden Falle werde aber das Verkehrsbedürfniß von Kirchheim um so weniger geschädigt erscheinen, als kurz vor und nach den beiden Personenzügen Lokalzüge verkehrten.

In dem gleichen Geiste bewegte sich auch die Klage des Abg. Binz, daß zwei Schnellzüge in Durlach nicht mehr anhielten. Die Eisenbahnverwaltung sei zu dieser Maßregel genöthigt gewesen, weil sonst die Zeit, die ihr für die Durchführung der Züge zur Verfügung stehe, für die Anschlüsse nicht mehr gereicht hätte. Es handle sich auch bei dem Halt nicht nur um eine, sondern um drei Minuten. Uebrigens seien die Verbindungen zwischen Durlach und Karlsruhe in so reichlichem Maße vorhanden, daß von einer Benachtheiligung der Verkehrsinteressen von Durlach nicht die Rede sein könne.

Was den Personenbahnhof in Durlach betreffe, so sei das Aufnahmsgebäude, abgesehen von einer schon vor längerem Jahren hergestellten Erweiterung, noch so ziemlich dasselbe wie bei Erbauung der Bahn und es bestrebe zweifellos das Bedürfniß, hierin eine Besserung eintreten zu lassen. Das Bedürfniß zur Erweiterung der Bahnhöfe bestrebe aber noch auf vielen Stationen, es könne deshalb in dieser Frage nur schrittweise vorgegangen werden. In Durlach komme außerdem noch die Unzulänglichkeit des Güterbahnhofes hinzu. Eine gründliche Aenderung desselben sei beabsichtigt und davon sei auch zum Theil die Erweiterung der Anlagen für den Personenverkehr abhängig. Die Eisenbahnverwaltung sei zur Zeit mit der Ausarbeitung eines Planes für den Güterbahnhof beschäftigt, sobald ein Projekt Aussicht auf Annahme habe, werde auch der Verbesserung des Personenbahnhofs näher getreten werden. Voraussetzlich könne eine diesbezügliche Vorlage an den nächsten Landtag gebracht werden.

Von dem Abg. Fischer sei vorgebracht worden, daß der Viadukt bei Jähringen zu schmal sei und dadurch Unglücksfälle herbeigeführt werden könnten. Demgegenüber müsse er betonen, daß allerdings unter Umständen Gefährdungen des Personals nicht ausgeschlossen seien, daß der Viadukt aber keineswegs so angelegt sei, daß er den bahnpolizeilichen Vorschriften nicht entspreche und etwa das vorgeschriebene Normalprofil nicht gewahrt sei. Es müsse daher schon ein Zusammenstoßen unglücklicher Umstände und eine Außerachtlassung der gewöhnlichen Vorsicht eintreten, um einen Unglücksfall herbeizuführen. Gleichwohl sei die Eisenbahnverwaltung darauf bedacht, derartige Anlagen zu beseitigen.

Abg. Fieser: Es müsse rückhaltlos anerkannt werden, daß unsere Eisenbahnverwaltung eine hervorragende Thätigkeit entfaltet habe und daß besonders der Herr Minister großen volkswirtschaftlichen Bedürfnissen des Landes entgegengetreten ist. Diese Anerkennung sei um so notwendiger, als der Eisenbahnreformverein mit der Bescheidenheit, die ihn ziere, keine Gelegenheit vorübergehen lasse, um seine Unzufriedenheit zu erkennen zu geben. Die steigenden Produktionsverhältnisse und der wachsende Verkehr stellten hohe Anforderungen an unsere Bahnverwaltung, ebenso die Konkurrenz mit anderen Bahnen. Wenn man ihre Leistungen, die Berücksichtigung der Einzelwünsche und das volle Verantwortlichkeitsbewußtsein für jeden Heller Ausgabe ansehe, so verdiene die Verwaltung das höchste Lob. Eine hübsche Einrichtung habe der Minister im Gegensatz zu anderen Verwaltungen geschaffen in dem Kilometerheft, dessen Ausbau er wünsche. Leider seien die Bahnhöfe in früherer Zeit, als man die Verkehrsentwicklung bei den Bahnen nicht ahnen konnte, in massiver Anlage unzureichend gebaut worden. Man hätte sich in den Städten mit provisorischen Bahnhöfen begnügen sollen, bis man den Verkehr übersehen konnte. Es sei dann doch unbegreiflich, wie man mit Vorschlägen zu Verkehrsverbilligungen kommen könne, ehe man sich mit dem Deckungspunkt befaßt habe. Was die Aenderung des Kollegen Delisle anlange, so sei doch daran festzuhalten, daß ein Passagier, der dreimal mehr zahle als ein anderer, auch dreimal so viel verlangen könne. Da man ihm dies nicht an Raum geben könne, so gebe man es ihm an Bequemlichkeit. Aus der Rede des Abg. Birkenmayer erscheine ihm von grundsätzlicher Bedeutung, daß man einer Stadt, die 70 Pf. Umlage zahle, nur ein Drittel der Kosten für eine Arbeit zuschießen wolle, die auch im Interesse der Betriebsfähigkeit liege. Er verwahre sich gegen das System der Bahnhofsperre, wie es in Deutschland Mode werde. Es würde die größte Unzufriedenheit erregen. Wenn Herr Arthur Böhlingk vielleicht diese in dem »Landpost«-Artikel empfehlen wolle, so wäre er erfreut, wenn dieser Eisenbahnminister in spe dadurch ad absurdum geführt würde, daß einmal acht Tage die Perronsperre recht streng eingeführt würde. Der Herr schiene noch nicht zu wissen, daß die Budgetkommission zwei Berichte zu erstatten habe, einen über das Betriebs- und einen über das Baubudget. Er wundere sich, daß die »Badische Landpost« einen Artikel gegen die Budgetkommission aufnehme, da ihr oberster Chef, Herr v. Stockhorner, sich doch in der Budgetkommission befinde. Wenn Professor Böhlingk der ganzen Kommission vorwerfe, sie beuge sich der Gewalt, so sei das eine zudringliche und unverfrorene Verdächtigung. Böhlingk wisse also noch nicht, daß man, anstatt sich auf die Verdächtigung der Gegner zu verlegen, in der Erwägung sachlicher Gründe Beschüsse fassen könne. Sein Artikel sei eine zudringliche, unverstandene und unverfrorene Verdächtigung des Landtags, das wolle er wiederholen und es sei endlich an

der Zeit, ihm dafür auch einmal im Landtag die Schelle anzuhängen.

Abg. Benedey: Es sei richtig, daß der Eisenbahnreformverein in der Art der Vertretung seiner Anschauungen nicht immer eine glückliche Hand habe, aber man dürfe über der Form nicht den gefunden praktischen Kern vergessen. Redner empfiehlt ausschließliche Verwendung von Durchgangswagen und Einführung der III. Klasse in allen Schnellzügen. Der Perronsperre wolle er nicht das Wort reden. Mit Befriedigung sei es aufgenommen worden, daß auf der Strecke Konstanz-Basel Schnellzüge und auch ein Frühzug auf dem Schwarzwald schon vom 1. Mai ab eingeführt wurden. Er hoffe, daß letzterer ständig werde. Redner kommt auf seine früher geäußerten Wünsche zurück und verlangt insbesondere Verbilligung der Dampfschiffahrtstarife und Venüglbarkeit der Kilometerbeste für die Dampfschiffe. Eine Unterföhrung der Bahn in Konstanz zwischen Hafen und Markthalle werde er beim Eisenbahnbaubudget besprechen. Redner wünscht noch Maßregeln, welche den Genuß der Aussicht aus den Wagen leichter ermöglichen, sowie raschere Fertigstellung des grünen Kurzbuches.

Abg. Dreesbach bittet, daß man die Lokalbehörden zu kleineren Urlaubserleichterungen ermächtigt. Er erkenne gerne an, daß die Eisenbahnverwaltung viel für Mannheim getan habe. Das meiste sei allerdings im Interesse der Verwaltung selbst geschehen. Es bleiben also noch manche Wünsche übrig. Im Vorjahre sei eine Interpellation über die Monopolbestrebungen der Standard Dil-Compagnie durch die vorangegangene Interpellation im Reichstage gegenstandslos geworden. Es sei Thatsache, daß die übrigen Gesellschaften, die sich als Konkurrenz der Stand. Dil-Compagnie bezeichnen, mit dieser verwandt sind. Sie alle befinden sich in den Händen der Stand. Dil-Compagnie.

Präsident Günner macht darauf aufmerksam, daß Dreesbach eine Brücke finden müsse, um diesen Gegenstand weiter besprechen zu können.

Abg. Dreesbach: Die Brücke bestehe darin, daß die Pure-Dil-Compagnie um eine Tankanlage in Mannheim bei der Generaldirektion eingekommen sei, um die Konkurrenz gegen die Stand. Dil-Compagnie aufnehmen zu können. Fünfzehn Prozent des amerikanischen Petroleumums gehe über Mannheim. In den letzten Jahren hätte entsprechend dem Konsumzuwachs der Import nach Mannheim wachsen müssen, statt dessen sei ein Rückgang zu verzeichnen. Dafür sei der Import nach Mainz und Frankfurt, die ganz im Besitz der Stand. Dil-Compagnie seien, gewachsen. Man müsse sich dagegen wehren. Man möge, was die Handelskammer wünsche, die Pure-Dil-Compagnie fördern und ihr eine Tankanlage gewähren. Es liege ein wichtiges Interesse der Generaldirektion vor, für eine Hebung bezw. Erhaltung des Petroleumimports zu sorgen. Er ersuche den Eisenbahnminister, der Pure-Dil-Compagnie eine Niederlage in Mannheim zu ermöglichen.

Generaldirektor Geh. Rath E i s e n l o h r: Zunächst müsse er dem Abg. Dreesbach darin beitreten, daß an dem von ihm zur Sprache gebrachten Gegenstand auch die Eisenbahnverwaltung ein Interesse habe. Die Hamburger Petroleum-Gesellschaft habe schon vor längerer Zeit wegen Ueberweisung eines für den Verkehr mit Petroleum geeigneten Platzes im Mannheimer Hafen sich an die Generaldirektion gewendet. Es sei ihr erwidert worden, daß die Anlagen, die in Mannheim dem Petroleumhandel dienen, auf eine längere Reihe von Jahren hinaus unfindbar in Miethe gegeben seien. Nur ein Platz am Neckar sei auf einen kürzeren Termin findbar und dieser sei der Hamburger Gesellschaft angeboten worden. Die Gesellschaft hätte aber damals auch mit der Stadtgemeinde Mannheim und der Aktiengesellschaft Rheinau wegen Ueberlassung eines Platzes in Verbindung gestanden. Die Verhandlungen hätten sich jedoch längere Zeit hingezogen und erst in letzter Zeit sei erklärt worden, daß im Mannheimer Industriehafen kein geeigneter Platz vorhanden, der in Rheinau angebotene Platz aber der Gesellschaft nicht genehm sei. Die Verhandlungen seien auch dadurch verzögert worden, daß es die Generaldirektion mit verschiedenen Vertretern der Gesellschaft zu thun gehabt habe, die nicht alle nach einer Richtung hin thätig gewesen seien. Auf die erneute Eingabe des Stadtrathes und der Handelskammer in Mannheim habe sich die Generaldirektion nun mit der Hamburger Gesellschaft unmittelbar in's Benehmen gesetzt. Sie sei von vornherein geneigt gewesen, den Wünschen der Gesellschaft entgegen zu kommen, könne sich aber über bestehende Verträge nicht hinwegsetzen.

Abg. Diekmayer gibt seiner Befriedigung Ausdruck über die Erklärungen des Herrn Regierungsvertreters bezüglich der Waldshuter Verkehrsverhältnisse. Er sei erfreut, daß auch der Abg. Fieser eine größere Unterstützung der Stadt Waldshut als nothwendig anerkannt habe. Dem Herrn Generaldirektor erwidere er, daß man in Waldshut Steigungen genug habe und keine neuen wolle. Es sei ihm gesagt worden, daß Eisenbahnarbeiter mitunter 15 Stunden lang beschäftigt werden. Die Fahrvergütungen seien sehr gering und zeigen große Differenzen bei den einzelnen Kategorien. Redner bittet, den § 2 des Beamtengegesetzes nicht so streng anzuwenden, eventuell lieber schärfere Disziplinarstrafen zu verfügen.

Minister v. Brauer: Wie im Kommissionsberichte richtig stehe, habe die Regierung über die Frage der Bahnhofsperre noch keine Entscheidung getroffen. Man könne aber über diese Frage nicht kurz und leicht hinweggehen, sie bedürfe vielmehr einer sehr sorgfältigen Prüfung, denn sie biete ganz verschiedene Seiten dar, je nachdem man sie vom Standpunkte der Betriebsinteressen oder von dem des Publikums betrachte. Vom dienstlichen Standpunkte aus biete die Bahnhofsperre unzweifelhaft nur Vorteile: sie habe einmal den Vorzug, daß dadurch das Klittern der Schaffner an den Zügen gänzlich oder doch nahezu — denn eine Kontrolle unterwegs müsse ab und zu doch stattfinden — beseitigt und der Dienst der Schaffner leichter und weniger gefährlich gestaltet werde; außerdem aber gewähre sie auch allen andern Betriebsbeamten Vorteile, da diese ihren Dienst um so leichter versehen könnten, je weniger Personen sich auf dem Bahnsteig aufhielten. Das in den romanischen Ländern übliche System, den Bahnsteig ganz abgeschlossen und vom Publikum vollständig frei zu halten, bis der Stationsbedienstete zum Einsteigen auffordere, sei vom Standpunkte des Betriebsdienstes gewiß nur vortheilhaft; doch würden wir Germanen die dort übliche Behandlung uns schwerlich gefallen lassen.

Vom Standpunkte des Betriebsdienstes sei somit die Bahnhofsperre sehr zu empfehlen; auf der andern Seite ständen jedoch erhebliche Bedenken entgegen. Der Dienst der Schaffner sei trotz der Vermehrung der Schnellzüge eher minder schwierig geworden, da mehr Durchgangswagen als früher im Gebrauch seien. Auf vielen Nebenbahnen und im ganzen Lokalverkehr würden nur Durchgangswagen geführt und auch in einigen Zügen der Hauptbahn seien solche Wagen (D-Wagen) vorhanden, bei denen sich der Dienst der Schaffner relativ leicht und besser vollziehe. Auch die Kostenfrage müsse in Betracht gezogen werden, denn die Eisenbahnverwaltung wolle nicht etwa wegen der Bahnhofsperre die Einrichtung treffen; das wäre eine schlechte Spekulation, denn jene Gebühren würden schwerlich das Kapital verzinsen, das nöthig wäre, um unsere weit und offen angelegten Bahnhöfe durch Gitter und Mauern in eine Art Gefängnisse zu verwandeln. Besonders wichtig sei es aber für den Redner, daß die Bahnhofsperre anscheinend bei uns in Baden vorerst wenig beliebt sei. Ermunternd werte aber, daß man sich in Norddeutschland sehr rasch an die Bahnhofsperre gewöhnt habe. Vor zwei oder drei Jahren habe dort über die neue Wagnahme große Erregung geherrscht; jetzt werde kaum mehr ein Tadel weder in der Presse noch im Publikum dagegen laut. Nachdem auch Sachsen und Bayern zur Bahnhofsperre übergegangen seien, bleibe nur noch Südwestdeutschland übrig. Es sei daher fraglich, ob wir das jetzige System auf die Dauer festhalten könnten, namentlich wenn etwa auch die Bahnen in Elsaß-Lothringen und in Württemberg die Bahnhofsperre einführen sollten. Die Regierung müsse sich daher freie Entscheidung für die Zukunft vorbehalten.

Wie bei uns mit der Führung der III. Klasse in den Schnellzügen verfahren werde, sei der Budgetkommission mitgetheilt und nach dem Bericht »mit Gemüthung« angenommen worden. Er müsse sich daher über die Ausführungen des Abg. Benedey wundern, der heute wiederum kurzweg den Wunsch nach III. Klasse in allen Schnellzügen vorgebracht habe, obgleich dieser Wunsch für alle dem Landesverkehr dienenden Züge bereits erfüllt sei. Es würden jetzt thatsächlich in allen Schnellzügen Wagen III. Klasse geführt mit einziger Ausnahme der internationalen Durchgangszüge, die wir vertragmäßig führen müßten, um den norddeutschen, italienischen und holländisch-belgisch-italienischen Verkehr zu bedienen.

Abg. Frhr. v. Stöckhorn erwidert sich der Anerkennung, die der Eisenbahnverwaltung von den verschiedenen Seiten

des Hauses gezollt wurde, gerne an. Bezüglich der Perronsperre könne man zu dem Minister das Vertrauen haben, daß er die Frage in einem uns günstigen Sinne löse. Der Minister habe ja selbst gesagt, daß die Sperre nicht unbedingt nothwendig und finanziell nicht empfehlenswerth sei. Den Abg. Fieser mache er darauf aufmerksam, daß der Artikel in der »Landpost« mit dem vollen Namen Böhling's unterzeichnet, also keine Redaktionsarbeit war. Er billige selbstverständlich Böhling's Äußerungen über die Kommission nicht. Die Kommission und der Berichterstatter brauchen die Kritik nicht zu scheuen. Redner bittet schließlich, den Bahndienst an den Sonntagen thunlichst einzuschränken, so daß den Beamten wenigstens ein Sonntag im Monat frei bleibt.

Abg. Schüler dankt der Eisenbahnverwaltung für ihre erspriechliche Thätigkeit. Mit den Zuschüssen an die niederen Beamten sollte man nicht zu sorg verfahren. Bezüglich der Perronsperre sei das Haus einstimmig in dem Wunsche: »Unter keinen Umständen eine Perronsperre!« Der Standpunkt, den der Berichterstatter hinsichtlich der Tarifreform eingenommen hat, scheint ihm der richtige zu sein. Redner wünscht weitere Erstellung von Schughütten auf den größeren Haltestellen.

Generaldirektor Geh. Rath E i s e n l o h r: Von dem Abgeordneten Birkenmayer sei darüber gellagt worden, daß bei der Eisenbahnverwaltung Arbeiter über Gebühr lang beschäftigt würden. Im Zusammenhang damit ständen die Wünsche des Abgeordneten v. Stöckhorn wegen der Sonntagsruhe. Er könne versichern, daß die Beschränkung der Arbeitszeit auf das richtige Maß eine unausgesetzte Sorge der Eisenbahnverwaltung sei. Wenn Fälle von Ueberbürdungen vorlämen, so sei dies größtentheils auf den Wunsch der Arbeiter selbst zurückzuführen, die ihre Einkommen durch den Lohn für die Ueberstunden zu verbessern suchten. Die Generaldirektion trete den Wünschen, wo sie vorhanden seien, überall entgegen, und es vergehe kein Tag, an dem er nicht Verfügungen treffe, durch welche die Kredite der Bezirksbeamten erhöht würden, um die Arbeitszeiten zu kürzen und die erforderlichen Ruhezeiten zu gewähren. Dies erfordere allerdings hohe Summen, wie auch aus dem Budget ersichtlich sei. Die Einführung der Sonntagsruhe im Güterverkehr betrachte er als einen großen Fortschritt. Sie ermögliche es, zahlreichem Personal, das ausschließlich oder hauptsächlich im Güterdienste beschäftigt sei, an den Sonntagen frei zu geben und auch dem im Personendienst verwendeten Personal dadurch, daß es von dem Personal des Güterdienstes abgelöst wird, häufiger als dies früher möglich war, die Sonntagsruhe zu theil werden zu lassen. Die Verwaltung sei zur Zeit damit beschäftigt, einheitliche Normen zur gleichmäßigen Regelung der Dienst- und Ruhezeiten des Personals aufzustellen. Von Birkenmayer, unterstützt von Schüler, sei der Wunsch geäußert worden, daß dem Personal gegenüber, das den schweren Eisenbahndienst, wie anerkannt werde, unverdrossen und pflichtgetreu versee, nicht allzu strenge bei Vorenthaltung oder Kürzung von Gehaltszulagen verfahren werden solle. Diese Uebung sei bei der Eisenbahnverwaltung schon längst in Kraft. Immerhin seien bei einem Personal von etwa 5000 Köpfen Fälle nicht ausgeschlossen, in denen einzelne ihre Pflichten nicht voll erfüllten, so daß der § 2 der Gehaltsordnung in Anwendung kommen müsse. Die Beurtheilung sei aber in jedem Falle möglichst milde. Auch sei die Generaldirektion hierin nicht allein zuständig, sondern habe jeweils die Entscheidung des vorgeordneten Ministeriums einzuziehen.

Was die Fahrgebühren betreffe, so seien diese im allgemeinen höher als anderswo, namentlich in Preußen, und so bemessen, daß dadurch nicht nur die thatsächlichen Auslagen gedeckt würden, sondern auch noch darin ein kleiner Ueberschuß zur Verbesserung des Gesamteinkommens inbegriffen sei. Es sei daher auch in den Einkommensauslagen ein gewisser Theil der Fahrgebühren angerechnet, der in Krankheitsfällen u. dergl. als Ausgleich für den Ausfall an Fahrgebühren vergütet werde. Die Gebühren seien bei allen Kategorien so bemessen, daß sie die Kosten der auswärtigen Bekehrung reichlich deckten. Daß sie bei den verschiedenen Kategorien verschieden hoch seien, liege in der Natur der Sache. Für eine Abänderung in dieser Richtung liege ein Bedürfnis nicht vor.

Benedey's spezielle Wünsche für Konstanz seien ihm wohl bekannt; die Verhältnisse brachten es aber mit sich, daß ihre Erfüllung erschwert sei. Immerhin werde die Generaldirektion die Sache nicht aus den Augen verlieren.

Schluß der Sitzung 1 Uhr.

Kölnische Unfall-Versicherungs-Actien-Gesellschaft in Köln am Rhein.

Bilanz-Conto für 1897.

Activa.		Passiva.	
Wechsel der Actionäre	2 400 000	Actien-Capital	3 000 000
Effecten	4 419 058 75	Capital-Reserve	341 437 40
Caution, bestehend in Kr. 160 900.— 4% steuerfreier Oesterr. Staatsrente, deponirt bei dem k. k. Ministerial-Bankamt in Wien	122 910 71	Special-Reserve für Cours- und anderweitige event. Verluste	200 494 75
Hypotheken	582 000	Außerordentliche Schaden-Reserve	400 000
Guthaben bei den Banken und Banquiers der Gesellschaft	441 646 76	Delcredere-Conto	2 496 55
Immobilien	181 253 32	Dispositionsfonds für Beamten-Unterstützungen und Gratifikationen	50 386 94
— Abschreibung	6 253 32	Gesamt-Schaden-Reserve, frei vom Antheil der Rückversicherer	957 754 08
Mobilien	13 390 40	Renten-Reserve	88 134 96
— Abschreibung	4 390 40	Prämien-Ueberträge und Prämien-Reserve, frei vom Antheil der Rückversicherer	2 975 604 18
Inventarium zum Geschäftsbetrieb (vollständig abgeschrieben)	—	Saldo verschiedener Abrechnungen	81 821 16
Cassenbestand	4 713 50	Reingewinn	407 493 32
Guthaben bei Versicherungs-Gesellschaften	56 861 07		
Rückständige Zinsen	26 911 80		
Außenstände bei den Vertretern der Gesellschaft	281 937 84		
abzüglich der Guthaben einzelner Agenturen	14 417 10		
	8 505 623 33		8 505 623 33

Köln, den 4. April 1898.

Nachdruck wird nicht honorirt.

Die Direction: F. Roth.

Dr. 208.

Verantwortlicher Redakteur: Julius Kay in Karlsruhe. — Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei in Karlsruhe.

Würgerliche Rechtskreite. Zwangsvollstreckung.

Dr. 303.1. Waldshut.

Versteigerung eines Fabrikwesens

in der Stadt Waldshut.

In Folge gerichtlicher Verfügung werden dem Paul Langensfeld, Fabrikant in Waldshut, am

Dienstag den 31. Mai d. J.

Nachmittags 2 Uhr,

in dem Rathhause in Waldshut die nachbeschriebenen Gegenstände öffent-

lich zu Eigenthum versteigert und end-

gültig zugeschlagen, wenn der Anschlag

oder darüber erst ist.

2500 Qm. Ackerfeld im Zie-

gelfeld unweit des Delbergs mit

dem auf dem Grundstücke stehen-

den dreiflügeligen Fabrikgebäude

mit Souterrain, nebst dreiflügel-

igem Abtrittsanbau und einhöf-

lichem Magazinengebäude mit Rie-

sch, Haus Nr. 323, neben

Theodor Wagner und dem Weg

zum Kalbartenberg nebst den in

den Fabrikgebäuden befindlichen

zum Fabrikbetriebe der Seiden-

weberei und Jacquard-Weberei

gehörigen Gegenständen, ins-

besondere: ein Petroleummotor,

eingelassen im Partee des

Fabrikgebäudes, nebst dem im

Hofraum eingelassenen Reser-

voir, die im Keller eingemauerte

Niederdruckdampfheizung und 64

Stück an dem Boden und Wän-

den in der Fabrik angebrachte

mechanische Jacquard-Webstühle

in den Sälen des Fabrikgebäudes.

Anschlag der Gegenstände 66 000

„ sämtlicher Maschinen 52 000

„ Im Ganzen 118 000

Der Kaufschilling ist vom Tage des

Zuschlags an zu 5% zu verzinsen und

zu einem Fünftel baar und der Rest

in drei gleichen Jahresraten zu be-

zahlen. Die übrigen Versteigerungs-

bedingungen können in der Zwangs-

zeit bei dem unterzeichneten Vollst-

ungsbeamten eingesehen werden.

Waldshut, den 29. April 1898.

Der Vollstreckungsbeamte.

Großh. bad. Notar:

S o m m e r.

Freiwillige Gerichtsbarkeit.

Handelsregister-Einträge.

Nr. 186. Kr. 6983. Bretten. Unter

Nr. 56 des Firmenregisters zur Firma

Dr. Böhle in Bretten wurde heute

eingetragen:

Die Firma ist erloschen.

Bretten, den 28. April 1898.

Großh. bad. Amtsgericht.

J a e d l e.