

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1898**

140 (24.5.1898)



# Beilage zu Nr. 140 der Karlsruher Zeitung.

Dienstag, 24. Mai 1898.

## Badischer Landtag.

### 18. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer am Freitag den 20. Mai 1898

unter dem Vorsitz des Durchlauchtigsten Präsidenten Seiner  
Großherzoglichen Hoheit des Prinzen Karl von Baden.  
(Ausführlicher Bericht.)

Am Regierungstisch: Minister v. Brauer, General-  
direktor der Großh. Staatsbahnen Geheimrath Eisen-  
lohr, Betriebsdirektor Geheimrath Schupp.

Der Durchlauchtigste Präsident eröffnet die Sitzung  
um 9 Uhr und bringt folgende Einläufe zur Kenntnis des  
Hohen Hauses:

1. Entschuldigungsschreiben der Herren Freiherr von Böcklin,  
Geheimrath Dr. Meyer, Geheimrath Hofrath Dr. Rümelin,  
Freiherr Ferdinand von Bodman.

2. Schreiben des Präsidenten des Großh. Ministeriums  
des Innern, womit der Gesetzentwurf, die Abänderung des  
Verwaltungsrechtspflegegesetzes, nebst dem Allerhöchsten Kommi-  
ssorium dem Hause übersandt wird.

3. Mittheilungen des Präsidiums der Zweiten Kammer über:  
a. Die Beschlüsse zu Titel IV. der Ausgabe und Titel I  
der Einnahme (Domänenverwaltung) und Titel X der Ausgabe  
(Schulbildung) vom Budget des Großh. Finanzministeriums.  
b. Die Genehmigung des Budgets der Eisenbahnschulden-  
tilgungskasse.

c. Die Genehmigung des Nachtrags zum Budget des Großh.  
Staatsministeriums (Matrikularbeitrag für Baden).

d. Die Genehmigung des Nachtrags zum Budget des  
Großh. Finanzministeriums unter Titel III. (Hochbauwesen).

e. Die Beschlüsse zu dem Spezialbudget der Badanstalten-  
verwaltung.

f. Die Annahme des Gesetzentwurfs, die Feststellung des  
Staatshaushaltsplans für die Jahre 1898 und 1899 betr.

g. Die Beschlüsse zu dem Gesetzentwurf, die Versicherung  
der Kindviehbestände betr.

Hierzu wird D.-Z. 2 der Kommission für Justiz und Ver-  
waltung überwiesen. Seitens des Sekretariats wird die Ein-  
kunft der Petition des Süddeutschen Eisenbahnreformvereins dahier,  
Wünsche und Vorschläge zur Herbeiführung von Erleichterun-  
gen im Personenverkehr auf den Großh. Staatsbahnen  
betr., mitgetheilt.

Geheimrath Dr. Engler erstattet den Bericht der  
Budgetkommission über das Spezialbudget 1. der  
Eisenbahnbetriebsverwaltung (1. Betrieb, 1a. Werk-  
stätten, 1b. Magazine) 2. der Bodenseebahnpflicht-  
fahrtsverwaltung, 4. über den Antheil am Rein-  
ertrag der Main-Neckar-Eisenbahn für die Jahre  
1898 und 1899.

Redner führt aus, daß er im Wesentlichen auf den vor-  
liegenden gedruckten Bericht Bezug nehmen zu können glaube.  
Von der Budgetkommission sei er beauftragt, der Großh.  
Regierung und ganz besonders dem Herrn Minister an der  
Spitze des Eisenbahnwesens Dank und Anerkennung aus-  
zusprechen. Die glänzenden Betriebsergebnisse der letzten  
Jahre hingen eng mit dem gewaltigen wirtschaftlichen  
Aufschwung und der insolgebegeben eingetretenen allgemeinen  
Hebung des Verkehrs zusammen, der Eisenbahn-  
verwaltung gebühre aber das Verdienst, daß sie nach allen  
Seiten der gewachsenen Ansprüche Herr geworden ist.

Auch die Kommission dieses Hohen Hauses stehe auf dem  
Boden anzustrebender weiterer Reformen. Welcher ver-  
nünftige Mensch könnte auch bei einem Betrieb wie es die  
Eisenbahnen sind, einem großartigen industriellen Betrieb,  
nicht die Nothwendigkeit immer wieder neuer Reformen an-  
erkennen. Aber die Kommission lege auch heute noch ebenso  
wie früher Wert darauf, daß alle beachtlichen Neuerungen  
vor ihrer Einführung allseits wohlüberlegt und nach ihrer  
Einführung auf ihre Wirkungen geprüft werden und daß  
man zu weiteren Neuerungen immer erst schreite, nachdem  
genügende Erfahrungen über die früher eingeführten vor-  
liegen. Was speziell den Eisenbahnreformverein  
betrifft, so dürfe derselbe ja gewiß als eine zeitgemäße und  
nützliche Einrichtung bezeichnet werden, er könnte durch Auf-  
klärung, Orientierung und Anregungen recht günstig wirken.  
Umsomehr wäre es aber zu beklagen, daß durch das maßlose  
und persönlich verlebende Auftreten Einzelner schon seit  
Jahren den Bestrebungen des Vereins in so bedauerlicher  
Weise Abbruch geschieht und daß damit auch seine Erfolge  
in Frage gestellt, zum mindesten sehr geschmälert werden.

Hinsichtlich der Personentarifreform habe die  
Kommission schon vor Jahren in einem ausführlichen Bericht  
gelegentlich einer Eingabe des Eisenbahnreformvereins dar-  
gezeigt, daß für ein Land von der Größe, Form und Lage  
Badens an die Einführung des Personentarifs nicht zu denken  
sei. Dies dürfte jetzt umsomehr zutreffen, nachdem der  
Personentarif in Oesterreich theilweise Fiasco erlitten hat. In  
Beziehung auf die Reform des Personentarifs befinden wir  
uns in Baden in einer verhältnismäßig günstigen und zu-  
friedenstellenden Lage. Wir könnten ruhig zuwarten und  
sollten dies insbesondere insoweit thun, bis die Ergebnisse  
der von dem Reichseisenbahnamt angeregten Verhandlungen,  
welche eine Vereinfachung und Verbilligung des Person-  
tarifs anstreben, vorliegen. Sollten die Verhandlungen zu  
keinem Ergebnis führen, so wären wir immer noch in der  
Lage, selbständig vorzugehen. Eine gesetzliche Regelung des

Personentarifs und des Tarifwesens überhaupt seitens  
der Einzelstaaten halte die Kommission nach den Bestimmungen  
der Reichsverfassung z. Zt. für möglich und angängig, glaube  
aber, daß ein so großer industrieller Betrieb, wie es die  
Eisenbahnen zumal hinsichtlich der Konkurrenzverhältnisse  
gegenüber anderen Bahnen sind, ein Betrieb, der gezwungen  
ist, sich den raschen Schwankungen und Wandlungen in der  
Entwicklung von Handel, Industrie und Landwirtschaft z. z.  
anzupassen, auch hinsichtlich des Tarifwesens volle Aktions-  
freiheit besitzen muß und durch gesetzgeberische Fesseln nicht  
beschränkt sein darf. Damit, daß die Kammer das Recht  
haben, bei jedesmaliger Beratung des Budgets das Vor-  
gehen der Regierung einer eingehenden und wirkungsvollen  
Prüfung und Kritik zu unterziehen, wäre dasjenige Maß  
von Mitwirkung und Kontrolle gegeben, welches sich mit  
einer zielbewußten, objektiven, jedweder Politik fernstehenden  
Leitung eines so schwierigen technischen Betriebes ver-  
trägt. Die heute dem Hohen Hause zur Kenntnis gebrachte  
Petition des Eisenbahnreformvereins, deren Begehren zum  
großen Theil schon die Namens der Kommission geltend ge-  
machten Ausführungen entgegenständen, während auf weitere  
Punkte vielleicht in der Einzelberatung einzugehen wäre, habe  
zu einer kurzen Besprechung unter den Kommissionsmitgliedern  
geführt. Die Kommission glaube, daß die Petition durch die  
heutige Beratung ihre Erledigung finde.

Geh. Kommerzienrath Diffené möchte die Gelegenheit  
zum Eingehen auf unsere Eisenbahnpolitik benützen, wozu er  
sich durch seine Angehörigkeit zu Mannheim legitimirt erachte.  
Die Stimmung in Mannheim gehe dahin, daß unsere Eisen-  
bahnpolitik wohl bewährt ist und an derselben festgehalten  
werden sollte, vorbehaltlich solcher Aenderungen und Reformen,  
die immer nöthig sind und nirgends einen so warmen Freund  
besitzen als in der Person unseres Eisenbahnministers. Der  
von dem Herrn Minister hinsichtlich des Kilometerheftes un-  
ternommene Vorstoß habe weit über die Grenzen Badens Auf-  
sehen erregt. Die Maßregel sei sowohl für die Eisenbahn-  
verwaltung und den Fiskus, wie für das Publikum von  
Vorteil gewesen. Von dem im Jahre 1897 außerhalb  
Badens viel beklagten Wagenmangel wären wir so gut wie  
vollständig verschont geblieben, dank der Fürsorge unserer  
Eisenbahnverwaltung, welche fort und fort darauf bedacht  
war, das erforderliche Wagenmaterial zu beschaffen. Bedeu-  
tendere Unfälle, wie sie sich sonst so vielfach ereigneten, seien  
bei uns in letzter Zeit nicht vorgekommen. Wenn manche  
dies darauf zurückführen wollten, daß uns eben die Göttin  
Fortuna gelächelt habe, so wäre darauf hinzuweisen, daß im  
allgemeinen nicht der Zufall entscheidet, sondern die Tüchtig-  
keit der Menschen, die die Bahnen betreiben.

Die Erstreckung des Kohlenstarifs auf die Kohlen durch  
Preußen in Handelskreisen eine gewisse Sorge hervor-  
gerufen, doch seien von der badischen Eisenbahnverwaltung  
alsbald die erforderlichen Maßregeln ergriffen worden, um  
die Folgen jenes Vorgehens, das ja an sich gerechtfertigt sein  
müßte, auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Ebenso habe die  
Eisenbahnverwaltung im Kampf der Monopolisten gegen die  
Antimonopolisten hinsichtlich des Petroleumstarifs die Letzteren ge-  
fördert. Ein dunkler Punkt befände sich am Horizont, das  
sei die Einführung des Staffeltarifs durch Preußen.  
Schon früher habe Preußen den Staffeltarif befehlen, aber  
wieder aufgegeben, nimmere wäre er in schlimmerer Form  
wiedergekehrt. Der preussische Staffeltarif weise eine  
starke Degression in der Scala auf, indem der Frachttarif bei  
50 Kilometer 11 Pf. und bei 500 Kilometer nur 6 Pf.  
betrage. Nachdem wir bis zu Anfang der 70er Jahre das  
Werthklassifikationssystem, bei dem der Werth der Güter maß-  
gebend war, befehlen hätten, wären wir soeben zu dem  
gemischten System, das als Werth- und Raumsystem bezeichnet  
werde, übergegangen. Wenn wir den Staffeltarif annehmen,  
so werde nicht nur unser ausgeglichener Sammelarif, dessen  
sich kein anderes Land rühmen könne, auf einmal beseitigt,  
sondern es sei auch zu befürchten, daß unsere Wasserstraßen  
zum Theil brach gelegt würden und damit die großen für  
Kehl und Mannheim gemachten Aufwendungen nutzlos wären.  
Der Staffeltarif begünstige die Grenzpunkte eines Landes und  
schädige die Centren. Er fördere die Einfuhr und wirke darin  
umgekehrt wie der Exportarif. Nicht nur die Großindustrie,  
sondern bei weitem mehr die Kleinindustrie leide unter dem  
Staffeltarif. Während letztere ohne denselben nur mit der  
näheren Umgebung zu rechnen habe, werde sie später dem  
Konkurrenzkampf mit entlegenen Landestheilen ausgesetzt. Eine  
Ermäßigung des Stützstarifs, wie er im Publikum vielfach  
gewünscht werde, erscheine dagegen unbedenklich, falls dies nur  
nicht in Form einer Scala geschieht. Auch könnte so vor-  
gegangen werden, daß man unter den Stützstarifen diejenigen  
Arten, die am meisten der Ermäßigung bedürfen, herausgreift.

Die Ansicht des Herrn Geheimraths Engler hinsichtlich der  
gesetzlichen Festlegung der Tarife theile er durchaus.  
Sobald wir zu diesem Verfahren übergingen, müßten wir  
gleich so viele Ausnahmen stipuliren, daß das Prinzip voll-  
ständig durchlöcher würde. Nachdem nunmehr von dem Reichs-  
eisenbahnamt Einladungen zu einer Beratung über die ein-  
heitliche Regelung des Personentarifs ergangen sind, seien  
auch nach Ansicht des Redners die Ergebnisse zunächst ab-  
zuwarten. Selbst ein erhebliches Opfer an Anwesenheiten  
sollte man nicht scheuen, um zu dem Vortheil eines einhei-  
tlichen Systems für ganz Deutschland zu kommen, welches  
gerade auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens für ein gemein-  
sames wirtschaftliches Gebiet von besonderem Werth sei.  
Allerdings werde möglicherweise die Einigung an der vierten  
Klasse, sowie an dem Umstand scheitern, daß wir in Bezug

auf das Tarifwesen um eine Pferdelänge dem übrigen Deutsch-  
land voraus seien.

Freiherr v. Rüdert möchte ebenfalls der Eisenbahn-  
verwaltung und speziell dem Leiter derselben die Anerkennung  
für das ausgesprochen, was sie für die Eisenbahnen geleistet  
haben. Fremde äußerten sich über unsere Bahnen mit Worten  
des Lobes und Neides, umso mehr wäre es zu verwundern,  
daß man von Seiten des Eisenbahnreformvereins und der  
Presse häufig tadelnde Bemerkungen und niemals Worte der  
Anerkennung vernimmt. Die Leute, welche so urtheilen,  
sollten einmal die Zustände in den nichtbadischen Ländern, ins-  
besondere in den romanischen Staaten, z. B. Italien, in  
Vergleich ziehen. Bezüglich der Tarifreform theile er die  
Ansicht der Budgetkommission. Gegenüber dem Wunsch auf  
Abkündigung der ersten Wagenklasse sei einzuwenden, daß wir  
doch nicht allein in der Welt sind, sondern mit dem Durch-  
gangsverkehr zu rechnen haben. In alle Schnellzüge Wagen  
dritter Klasse einzustellen, wäre nicht möglich, weil schon jetzt  
die hauptsächlich durchgehenden Schnellzüge so lang sind,  
daß an eine weitere Ausdehnung derselben nicht gedacht werden  
kann. In ganz Europa fänden sich zudem Schnellzüge, die  
nur I. und II. Wagenklasse führen, mit Ausnahme viel-  
leicht von Württemberg. Die Einführung der Perronsperre  
hätte hauptsächlich für die sogenannten Perronbummler Uebel-  
stände, für das Beamtenpersonal und das reisende Publikum  
aber, das von dem insbesondere im Winter unangenehmen  
Definieren der Coupethüre verschont würde, wäre die Sperre  
ein Vortheil. Außer den Heften für 1000 Kilometer könnten  
vielleicht im Interesse der kleinen Leute auch solche für 500 Ki-  
lometer ausgegeben werden. Die Möglichkeit, den in einem  
Kilometerheft verbleibenden Rest auf das nächste Kilometerheft  
übertragen zu lassen, sollte vorhanden sein. Die Maßregel  
wäre auch für die Schalterbeamten eine Erleichterung. Die  
Erhebung von Platzgebühren in den Durchgangswagen der  
D-Züge sei vollständig berechtigt. Es erscheine jedoch wünschens-  
werth, daß das Publikum durch Schaffner oder Portier oder  
auf sonstige Weise darauf aufmerksam gemacht werde, daß in  
den Zügen auch Waggons sich befinden, wo die Platzgebühren  
nicht zur Erhebung gelangen. Im Bahnhof zu Heidelberg  
bestände ein Bedürfnis für Erstellung eines zweiten Durch-  
gangs, dem er, wenn irgend möglich, Rechnung zu tragen bitte.

Geh. Kommerzienrat Sander. Dem von dem Herrn  
Berichterstatter ausgesprochenen Danke dürften sich wohl auch  
die übrigen Mitglieder des Hauses, insbesondere diejenigen,  
die viel Eisenbahnen benötigen, anschließen. Begreiflich sei es,  
daß die Menschen sich für berechtigt halten, an einem Institut,  
wo sie alle theilhaftig sind, Aussetzungen zu machen; das wäre  
nicht gefährlich. Getränkt habe Redner nur eines, daß in  
einem andern Parlament im vorigen Jahre über unser Eisen-  
bahnwesen in bitterer Weise geurtheilt wurde. Er könne nur  
sagen, daß die Herren, welche über unsere Eisenbahnverwaltung  
den Stab gebrochen haben, in badische Verhältnisse keinen  
Einblick hätten. Die der Initiative des Ministers zu dankende  
Einführung des Kilometerheftes habe bahnbrechend gewirkt und  
finde auch im Ausland Anerkennung und einen gewissen Neid.  
Das Kilometerheft mache die billigen Rückfahrarten über-  
flüssig, welche gar keine Berechtigung gehabt hätten. Außerdem  
fielen bei demselben der Schnellzugzuschlag weg. Ob letztere  
hervorragendste Folge des Kilometerheftes sich bei einer einhei-  
tlichen Tarifirung aufrecht erhalten lasse, möchte Redner be-  
zweifeln. Sollte es dem Minister gelingen, uns das zu er-  
halten, was wir besitzen, so werde er sich einen weiteren Anspruch  
auf Dank erworben haben. Die Eisenbahnverwaltung müßte  
in erster Linie darauf sehen, daß die finanziellen Verhältnisse  
günstig sind und daß sie ein möglichst einfaches System hat.  
Das Publikum dagegen denke nur daran, möglichst billig zu  
fahren. Einzelne Wünsche nach Reform wären ja berechtigt.  
Mit der Einstellung der III. Klasse in die Schnellzüge hätten  
wir schon große Fortschritte gemacht. In allen Schnellzügen  
III. Klasse zu führen, sei bei dem bedeutenden Durchgangs-  
verkehr nicht möglich. Für die Erhebung von Platzgebühren  
in den D-Zügen habe die Großh. Regierung gewichtige Gründe  
angegeben; ob in der Hauptreisezeit die Mitführung von  
Wagen, in welchen der Zuschlag nicht verlangt wird, stets  
angängig ist, möchte Redner bezweifeln. Wir sollten jedenfalls  
mehr eigentlich badische Schnellzüge haben. Schon vor Jahren  
habe Redner die Einführung der Perronsperre im Eisenbahn-  
rath befürwortet und freue er sich daher darüber, daß die  
Kommission sich der Resolution der Zweiten Kammer nicht ange-  
schlossen hat. Wie bereits von dem Herrn Vorredner aus-  
geführt sei, wären nur die Perronbummler von der Maßregel  
unangenehm berührt. Auf die Gepflogenheit, zu einer Reise  
von hier nach Durlach die ganze Familie auf den Bahnhof  
zum Abschiednehmen mitzubringen, müsse man eben verzichten.

Eine Beschleunigung der Fahrgewindigkeit auf der Hölle-  
thalbahn, wo man für die Strecke Freiburg-Tittsee und  
zurück 4 Stunden 50 Minuten brauche, erscheine sehr wünschens-  
werth. Erfreulicherweise soll für das kommende Jahrhundert  
eine Besserung in dieser Richtung in Aussicht genommen sein.  
Vielleicht könnte schon im nächsten Jahre ein Versuch hiermit  
gemacht werden.

Redner schließt mit der Erklärung, daß wir allen Grund  
hätten, auf unser badisches Eisenbahnwesen stolz zu sein.

Minister v. Brauer möchte zunächst dem Herrn Geh. Rath  
Engler als Berichterstatter Dank sagen für die wohlwollenden  
und sachverständigen Beurtheilung der Eisenbahnbetriebsverhält-  
nisse. Ganz besonders habe er sich über die warmen Worte  
der Anerkennung für die Eisenbahnbeamten und die Verwaltung  
im allgemeinen gefreut. Es werde dieses Lob aus so autori-  
tativem Munde den Eisenbahnbeamten zum Sporne dienen,



auf dem bisherigen Wege weiter zu gehen. Nach den andern Herren Vorrednern habe er für die freundliche Beurtheilung der Eisenbahnverhältnisse zu danken, speziell dem Herrn Geh. Kommerzienrath Dissené, der ja als Präsident der Mannheimer Handelskammer eine Autorität auf diesem Gebiete sei und genau wisse, welche Bedürfnisse unsere größte Handelsstadt bestehe, auf deren Blüthe die Großh. Regierung besonders Rücksicht zu nehmen bestrebt sei, da dieselbe eng mit der Rentabilität unserer Bahnen zusammenhänge. Besonders habe Redner die Anerkennung der Thatfache gefreut, daß es der Großh. Regierung gelungen ist, in dem eminent verkehrsreichen Jahr 1897 die Wagenbedürfnisse der Station Mannheim sowie auch der anderen Stationen im Lande ohne wesentliche Anstände zu befriedigen, während andere größere Eisenbahnverwaltungen in Deutschland und anderwärts ein Gleiches zu thun nicht im Stande gewesen seien. Dank der klugen und zweckmäßigen Einrichtungen, die die Generaldirektion damals getroffen, sei es möglich gewesen, in der Hauptverkehrszeit des letzten Jahres 1400 bis 1500 Wagen täglich in Mannheim zu stellen; auch jetzt noch seien täglich 1000 bis 1100 Wagen für Mannheim erforderlich und würden täglich bereit gestellt. Die Bedenken, die Herr Geh. Kommerzienrath Dissené gegen den abgestaffelten Stückguttarif geltend gemacht habe, könne Redner im allgemeinen nur als berechtigt anerkennen. Wenn jedoch unsere süddeutschen Nachbarn, die wie Baden in dieser Sache noch keinen Entschluß gefaßt hätten, sich dem preussischen Tarif anschließen, werde auch uns nichts anderes übrig bleiben, als gleichfalls zuzustimmen. — Für die Bahnhofsperre wären in diesem hohen Hause nur Freunde vorhanden, im Gegensatz zu dem andern hohen Hause, wo die Gegner prävalirt hätten. Redner habe sich gefreut, daß die Budgetkommission sich nicht der Resolution der Zweiten Kammer anschließen wolle. Diese Resolution sei übrigens kaum tragisch zu nehmen, nachdem der Berichterstatter der Budgetkommission im andern hohen Hause erklärt habe, man wolle mit der Resolution nur aussprechen, daß für den Augenblick der Zweiten Kammer kein Grund zur Einführung der Bahnhofsperre vorzuliegen scheine. Die weitere Entschliessung der Regierung werde davon abhängen, ob der Verkehr in den nächsten Jahren steige wie bisher und ob unsere Nachbarn zur Sperre übergehen.

Auf die in Betreff des Kilometerheftes geäußerten Wünsche möchte Redner für heute nicht näher eingehen, nachdem die Kommission dieses hohen Hauses anerkannt habe, daß das Reich und die verbündeten Regierungen in der Frage der Tarifreform derzeit das Wort haben und wir abwarten müssen, ob eine Verständigung zu Stande kommt.

In Bezug auf die Platzgebühr sei mit Recht anerkannt worden, daß sie zunächst für Baden keinerlei Belästigung enthalte, da unseren D-Zügen noch andere Wagen angefügt seien, in welchen die Platzgebühr nicht erhoben werde. Die unpopuläre Maßnahme der Platzgebühr wäre nicht aus finanziellen Maßnahmen eingeführt worden, sondern weil die Wagen für unseren großen internationalen Durchgangsverkehr geschätzt sein müssen gegen Invasionen, die sie in unserem verkehrsreichen Lande an jeder kleinen Station durch Ausflügler zu gewärtigen haben und welche die durchgehenden Reisenden so sehr belästigten, daß sogar in der Presse gewarnt worden sei, nicht über unsere Linien zu fahren. Deshalb seien wir genöthigt gewesen, die Erhebung einer Platzgebühr einzuführen, ohne daß irgend ein Zwang von Preußen ausgeht worden, was Redner besonders feststellen möchte. Mit der Rücksichtnahme auf den Lokalverkehr, wie Herr Geh. Kommerzienrath Sander gemeint hat, hänge die Platzgebühreneinrichtung nur indirekt zusammen. Gerade auf den Landesverkehr werde in Baden außerordentlich Rücksicht genommen. Alle die Schnellzüge, die III. Klasse führen, und das seien alle mit Ausnahme von zwei auf unserer Hauptlinie in jeder Richtung und dem Orientexpresszug, wären bestimmt und in Bezug auf die Haltepunkte so eingerichtet, um dem inneren babilischen Verkehr in erster Reihe zu dienen. Auch im Verhältnis zu Württemberg, das keinen so großen internationalen Verkehr wie wir zu bewältigen habe, sei kein Anlaß zur Klage vorhanden. Wir führten mehr Schnellzüge als auf den württembergischen Bahnen, selbst dann, wenn man die Schnellzüge mit nur I. und II. Klasse außer Anlaß ließe.

Graf v. Hennin dankt gleichfalls der vortrefflichen Leitung unseres Eisenbahnwesens für ihre Thätigkeit. Eine größere Schnelligkeit der Hüllenthalbahn sollte sich auf derjenigen Strecke, wo das Zahnradsystem nicht Platz greift, wohl durchführen lassen. Die Möglichkeit, den Rest eines Kilometerheftes in ein anderes Kilometerheft zu übertragen, halte er für wünschenswert. Der Eisenbahnverwaltung möchte er zur Erwägung anheimgen, ob nicht für die Durchgangswagen eine Regelung hinsichtlich des Ein- und Aussteigens getroffen werden könne, da zur Zeit in Ermangelung einer bestimmten Anordnung häufig Stauungen entstehen.

Generaldirektor Geh. Rath Eisenlohr: Eine größere Geschwindigkeit auf der Hüllenthalbahn, wie sie von zwei Mitgliedern des hohen Hauses angeregt worden, sei in möglichem Umfange gegenüber den ersten Jahren des Betriebs schon eingetreten. Die allerdings verhältnismäßig lange Gesamtfahrzeit von Freiburg bis Titisee sei zum Theil auf das Vorhandensein von zahlreichen Stationen an dieser Strecke, die Eigenschaft der Bahn als einer Nebenbahn, wonach sie auf eine Maximalgeschwindigkeit von 40 km in der Stunde beschränkt ist, sowie insbesondere darauf zurückzuführen, daß die Steigung auch außerhalb der Zahnradstrecke stärker ist, als auf andern unserer Bahnen. Dem im Zuge befindlichen Reisenden komme bei der langsamen Beförderung zu wenig zum Bewußtsein, welche starke Verkürzung der Linie dadurch erzielt wurde, daß sie nicht als eine reine Adhäsionsbahn unter Beobachtung der dort zulässigen Maximalsteigung gebaut worden ist, und daß, falls diese Maximalsteigung innegehalten worden wäre, die Fahrzeit auch bei größerer Geschwindigkeit infolge der Erstreckung der Bahn etwa die gleiche sein würde.

Hoffentlich werde es aber durch Verwendung zweier Maschinen möglich sein, mit der Eröffnung der Bahn von Neustadt nach Donaueschingen und der für diesen Zeitpunkt ge-

planten andern Form des Betriebs eine weitere Beschleunigung eintreten zu lassen.

Der von Herrn Grafen v. Hennin ausgesprochene Wunsch bezüglich der Regelung des Ein- und Aussteigens bei den Durchgangswagen sei gewiß berechtigt. Aber eine einzelne Verwaltung könne in dieser Richtung, da ein großer Theil der Reisenden nicht aus Landesangehörigen bestünde und daher in Unkenntnis der Anordnung sich befinden würde, nicht vorgehen. Das Reichseisenbahnamt habe nunmehr die Initiative in der Frage ergriffen und werde hoffentlich eine befriedigende Regelung herbeiführen.

Hierauf wird die Generaldiskussion geschlossen und tritt das Haus in die Spezialberatung ein. Zu Titel IV der Ausgabe bemerkt der Berichterstatter Geh. Rath Dr. Engler, daß die Eisenbahnverwaltung Versuche mit Motorwagen in Aussicht gestellt habe. Derartige Versuche hätten Bedeutung für das ganze Land. Falls sich die eingeführten Systeme bewährten, würde man auch sonst auf dieselben übergehen. Redner gibt der Hoffnung Ausdruck, daß die Eisenbahnverwaltung den Akkumulatorenwagen, die sich bereits in Berlin und Hannover, sowie auch anderwärts bewährt haben und nach seiner Ansicht für Straßenbahnen in den Städten der oberirdischen Leitung vorzuziehen seien, ihre volle Aufmerksamkeit zuwenden. Gesehrt habe ihn, daß man in Karlsruhe für Beförderung von Gepäck- und Expressgütern einen Motorwagen verwenden wolle.

Generaldirektor Geh. Rath Eisenlohr bekräftigt dem Herrn Vorredner, daß seitens der Eisenbahnverwaltung insbesondere die Verwendung von Akkumulatoren in Aussicht genommen ist. Unsern Zuwarten in dieser Richtung hätten wir wohl nicht sehr zu beklagen, da uns nun die in den Nachbarstaaten gemachten Erfahrungen recht gut zu Statten kommen dürften. Für die Beförderung von Gepäck und Expressgut sei für den Bahnhof Karlsruhe ein Motorwagen in Bestellung gegeben worden, der in einigen Monaten zur Verwendung komme. Falls die Einrichtung sich bewähre, werde sie auch auf andern Stationen ausgedehnt werden.

Bei Titel II der Einnahme gibt Geh. Kommerzienrath Dissené dem Wunsch nach Gleichstellung des Industriezweigs in Mannheim mit dem dortigen Centralgüterbahnhof in tarifarer Beziehung Ausdruck. Die Plätze am Industriezweigs seien schwerer verkäuflich, weil stets die Differenz im Tarif eingemeldet werde. Wenn es sich auch nur um einen geringen Betrag handle, so rechne man eben beim Geschäft mit Pfennigen. Sodann wäre zu berücksichtigen, daß im Falle der Errichtung des neuen Rangirbahnhofs der Industriezweigs etwa gerade so weit von demselben entfernt sein wird, wie der Centralgüterbahnhof. Wenn die Sache auch sich bei der Großh. Regierung zur Prüfung befände, so halte er es doch für seine Pflicht, den Gegenstand dem Wohlwollen der Großh. Regierung zu empfehlen.

Generaldirektor Geh. Rath Eisenlohr: Der Gegenstand befände sich, wie der Herr Vorredner bereits ausgeführt habe, im Stadium der Prüfung. In allernächster Zeit werde weitere Mittheilung an die Beteiligten gelangen. Jedenfalls dürste die Anlegung eines weiteren Rangirbahnhofs mit der Frage nicht in Zusammenhang gebracht werden.

Berichterstatter Geh. Rath Dr. Engler stellt in seinem Schlusswort fest, daß sowohl hinsichtlich der Frage der Perronsperre wie derjenigen der Platzgebühren in D-Zügen vollständige Uebereinstimmung herrsche. Auf einen Punkt, der bereits von zwei Seiten hervorgehoben worden sei, die Uebertragung des Rests in einem Kilometerheft in das neue Heft möchte er nochmals zurückkommen. Man könne die Uebertragung entweder so vollziehen, daß man den Rest zu den 1000 km oben abdrückt oder auf der ersten Seite unten in den Abzug bringt. Es wäre nicht abzusehen, weshalb sich die Großh. Regierung der Erfüllung des Wunsches widersetze. Im Uebrigen wäre der Eisenbahnverwaltung nur Dank und Anerkennung gezollt worden, was er ausdrücklich feststellen möchte. Er bittet namens der Kommission, den im Bericht enthaltenen Antrag anzunehmen und die Petition des hiesigen Eisenbahnreformvereins durch die heutige Verhandlung für erledigt zu erklären.

Minister v. Brauer bemerkt hinsichtlich des von drei Seiten vorgetragenen Wunsches auf Ermöglichung des Uebertrags des in einem Kilometerheft verbleibenden Rests auf das nächste Kilometerheft, daß sich die Großh. Regierung der Erfüllung dieser Forderung bisher keineswegs aus finanziellen Gründen widersetze, sondern lediglich um den Schalterbeamten eine außer Verhältnis stehende Mehrarbeit bei der Berechnung zu ersparen. Ein großer Mißstand habe sich aus der jetzigen Uebung wohl nicht ergeben, da bei einiger Vorforge es immer möglich sei, das Kilometerheft vollständig oder wenigstens bis auf einen verschwindend kleinen Rest aufzubrauchen. Falls jedoch die seitens des Reichseisenbahn-amts angeregte Beratung über die einheitliche Regelung des Personentaris zu einem Ergebnis nicht führen sollte, so werde also das Kilometerheft dauernd beibehalten müssen, so werde er sicherlich infolge des im hohen Hause so warm vertretenen Wunsches eine erneute Prüfung der Frage veranlassen, ob es sich im Hinblick auf die Wühwaltung der Beamten verlohne, die Kilometerhefte für übertragbar zu erklären.

Hierauf wird der Kommissionsantrag:

- »Hohe Erste Kammer wolle dem Budget der Verkehrsanstalten, und zwar
1. der Eisenbahnbetriebsverwaltung (1. Betrieb, 1a. Werkstätten, 1b. Magazine),
  2. der Bodensee-Dampfschiffahrtsverwaltung,
  4. über den Antheil am Reinertrag der Main-Neckar-Eisenbahn

nach Maßgabe der Beschlüsse der hohen Zweiten Kammer seine Genehmigung erteilen, sowie erklären, daß die Petition des Eisenbahnreformvereins dahier damit erledigt sei einstimmig angenommen.

Fehr. von Röder erstattet den Bericht der Budgetkommission über die Nachweisung über den Fort-

gang des Eisenbahnbauens in den Jahren 1896 und 1897 und des hierfür aus den Mitteln der Eisenbahnschuldentilgungskasse bestrittenen Aufwands.

Der Bericht könnte kurz sein, da es sich lediglich um zahlenmäßiges Material, um thatsächlich bewilligte Ausgaben handle. Nichtsdestoweniger biete die in der Nachweisung beantwortete Frage für die Landstände großes Interesse, ob etwa Störungen oder Verlangsamungen in der Ausführung der bewilligten Bauten eingetreten sind. So wären z. B. die 800 000 M. für den Karlsruher Stichkanal, sowie eine Reihe von Beträgen für Bahnbauten noch nicht zur Ausführung gekommen, weil die Arbeiten in der Zwischenzeit nicht entsprechend gefördert worden sind.

Redner verliest den schriftlichen Bericht und stellt namens der Budgetkommission den Antrag:

Hohe Erste Kammer wolle die von der Großh. Regierung vorgelegte Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbauens in den Jahren 1896/97 und des hierfür aus den Mitteln der Eisenbahnschuldentilgungskasse bestrittenen Aufwands für unbeanstandet erklären.

Der Antrag wird ohne Diskussion einstimmig angenommen.

Fehr. v. Röder berichtet sodann namens der Budgetkommission über das Spezialbudget der Eisenbahnverwaltung.

Der Berichterstatter führt aus: Auch hinsichtlich des Spezialbudgets der Eisenbahnverwaltung habe der Referent die Aufgabe, den Dank der Budgetkommission für die Fortschritte, welche durch die Thätigkeit und Umsicht, ja Weitsicht der Leitung des Eisenbahnwesens im Interesse der Allgemeinheit gemacht worden sind, auszusprechen. In zweierlei Richtung werde das Eisenbahnwesen gefördert, durch Erweiterung neuer Bahnen, wodurch hauptsächlich Nebengelenke, landwirtschaftliches Gebiet erschlossen wird, und durch erhebliche Verbesserung und Erweiterung der Bahnhofsanlagen. Für letztere Zweck wären über 20 Millionen im vorliegenden Budget angefordert, welche Summe hauptsächlich den Bahnhöfen in Mannheim, Freiburg, Offenburg, Bruchsal, Achern, Karlsruhe, Oos und Heidelberg zu Gute käme. Auch der Bahnhof in Basel gehe nunmehr seinem Beginn entgegen, nachdem die erforderlichen Geländeerwerbungen abgeschlossen sind. Sehr zu begrüßen wäre die Förderung des Kessler Hofens, für welchen drei Millionen bereits verwendet wurden oder wenigstens in Verwendung begriffen sind. Dieser Bau sei im Interesse einer Konkurrenz mit dem Verkehr auf der Straßburger Seite von größter Wichtigkeit. In der Erstellung von Nebenbahnen habe man hervorragendes geleistet. Etwa zwölf Nebenbahnen, wodurch meist Gebirgen, die schon seit Jahrzehnten um Bahnen petitionirt haben, dem Verkehr erschlossen und dadurch vor weiterem wirtschaftlichem Niedergang bewahrt wurden, wären in den letzten Jahren erstellt worden. Indem Redner sich im übrigen auf den gedruckten Bericht bezieht, bittet er den Kommissionsantrag anzunehmen.

Geh. Kommerzienrath Sander: Ganz gewaltige Summen seien von der Großh. Regierung im vorliegenden Eisenbahnbudget verlangt und alles, was angefordert wurde, habe seine Berechtigung. Nach einer Aeußerung des Herrn Ministers, daß viel mehr von dem gesprochen werde, was nicht im Budget stehe, als von dem, was sich in demselben befindet, möchte er der Großh. Regierung die Verbesserung der Bahnhöfe in Lehr und Dinglingen zur wohlwollenden Prüfung empfehlen. Aufrichtig danke er der Großh. Regierung, daß sie den Beginn der Bauarbeiten an der Fortsetzung der Hüllenthalbahn von Neustadt nach Donaueschingen nicht von der Leistung der verlangten Beiträge durch die Gemeinden abhängig macht. Wenn die Großh. Regierung sieht, daß die erforderliche Summe von dem wirtschaftlich zurückgebliebenen Landestheil nicht aufgebracht werden kann und die Differenz in das nächste Budget eingestellt, so werde sie wohl in den beiden Häusern des Landtags seinen Widerspruch finden. Redner schließt mit der Hoffnung, daß einerseits nach Bonndorf, andererseits nach St. Blasien bald Bahnlinien geführt werden möchten und schon im nächsten Budget hiewegen Anforderungen erscheinen.

Geh. Rath Dr. Engler bringt die Karlsruher Bahnhofsfrage zur Sprache. Er habe sich gefreut, daß durch die Verhandlungen in der Zweiten Kammer die Frage in gesunder Bahnen hineingelenkt worden ist, indem man jetzt vor der Alternative stehe, Ueberführung oder nichts. Zwei Gründe bestimmten ihn, sich gegen die Ueberführung zu erklären. Einmal machten wir in Deutschland Anforderungen an die Bahnhöfe wie sonst nirgends; namentlich werde in Preußen hierin ein gewisser Luxus getrieben, wie die Bahnhöfe in Köln und Frankfurt bewiesen, welche in ihrer Großartigkeit im Vergleich zu der Höhe der Einwohnerzahl wohl einzig in der Welt beständen. Allerdings sollten die Bahnhofsgebäude schon sein, da auch hierin der Staat vorbildlich vorgehen müsse, doch ginge es in der That zu weit, für eine Stadt wie Karlsruhe einen Bahnhof mit einem Kostenaufwand von etwa 20 Millionen zu erstellen. Dann hätten wir aber noch in Baden eine Reihe von andern Aufgaben zu erfüllen, theils auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, theils auf andern Gebieten, die zweifellos wichtiger sind als die Ueberführung des Karlsruher Bahnhofs. Es seien noch Bahnen zu bauen, durch welche verschiedene Gegenden erst dem Verkehr erschlossen werden sollen. Auch andere Anlagen stünden in Frage, die wirtschaftlich von größter Bedeutung wären, z. B. der Oberländer Kanal, der 14 bis 17 Millionen koste und für den der Staat à fonds perdu 7 bis 8 Millionen geben müßte, um einem ganzen Landestheil aufzuhelfen. So lange derartige Aufgaben mangels der erforderlichen Mittel zurückgestellt werden müssen, dürfe man nicht zu einer so großen Ausgabe für die Bequemlichkeit einer einzelnen Stadt schreiten, namentlich wenn auf anderem Weg geholfen werden könne. Das Gutachten des Herrn Oberbauraths Baumeister habe nachgewiesen, daß durch die an drei verschiedenen Stellen geschaffenen Uebergänge den Bedürfnissen des Verkehrs Rechnung getragen wird. Auch die



Ueberführung erfordere einen Aufwand von 4 Millionen Mark, Karlsruhe könne dankbar sein, daß der Staat diese Summe zu bestreiten bereit ist. Die energische Haltung der Großh. Regierung habe denjenigen Elementen, welche den bodenlosen Bahnhofsplänen mit einer gewissen Negation gegenüberstehen, sich jedoch in der Aeußerung ihrer Ansichten mehr zurückhalten, eine gewisse Stärkung gewährt.

Geh. Kommerzienrath Dissené stützt den Generalbankmannheim ab für alles, was für dasselbe gethan werde, und hofft, daß die an die gebrauchten Opfer geknüpften Erwartungen der Großh. Regierung sich erfüllen mögen.

Fabrikant Krafft möchte im Anschluß an die Ausführungen des Herrn Geh. Kommerzienraths Sander die Großh. Regierung bitten, den Landestheilen, für welche dieser Bahnen erbeten haben, dieselben zuzulassen zu lassen, da in jenen Gegenden ein wirkliches Bedürfnis in dieser Richtung besteht. Die Frage, ob der Staat oder Private die Bahnen bauen sollen, bringt hierbei Redner zur Sprache. Früher habe er den prinzipiellen Standpunkt vertreten, daß nur der Staat die Bahnen bauen sollte. Er gebe zu, daß er hiermit vielleicht nicht recht gehabt hätte, da im Falle der Durchführung dieses Grundgedankes manche Landestheile, die jetzt im glücklichen Besitze der lang ersehnten Bahn sich befinden, noch auf dieselbe warten müßten. Dagegen sei jeweils genau zu wissen, ob nach Lage der Verhältnisse es Aufgabe des Staates ist, selbst zu bauen oder ob er dies Privaten überlassen könne. Mit der Zell-Todtnauerbahn habe man keine guten Erfahrungen gemacht. Seit 3 Jahren dränge die Industrie des Wiesenthal die Bahngesellschaft zur Anschaffung der nötigen Trakts, werde jedoch immer vertzögert. Solche Zustände wären bei staatlichen Bahnen nicht möglich. Nach seiner Ansicht sollte der Staat überall da, wo industriereiche Gegenden in Betracht kommen, die Bahnen selbst bauen.

Freiherr v. Rüd.: Daß eine Aenderung der Karlsruhe Bahnanlage dringend nötig sei, stehe außer Zweifel. Früher wären drei Hauptprojekte vorhanden gewesen, von denen nunmehr der Plan der Verlegung des Bahnhofs glücklichweise abgethan ist. Bekanntlich sei die Bahn seitdem in der Nähe des Bahnhofs ein neuer Stadtteil, so daß in nicht langer Zeit im Falle der Verlegung mit der gleichen Kalamität wie jetzt zu rechnen wäre. Außerdem enthalte die Verlegung eine gewisse Unbilligkeit gegenüber den jetzigen Anwohnern des Bahnhofs und öffne einer wilden Spekulation Thür und Thor. Unter den zwei verbleibenden Hauptprojekten habe Redner lange der Unterführung den Vorzug gegeben. Die poetischen Schilderungen des Herrn Ministers im andern Hause sowie die großen Kosten der Überführung hätten ihn jedoch bestimmt, sich mehr der Ueberführung zuzuneigen. Welches Projekt auch zur Ausführung komme, jedenfalls sollte man den Bau bald in Angriff nehmen.

Freiherr v. Göler: Gegenüber den Ausführungen des Herrn Fabrikant Krafft müsse er es als Aufgabe einer weit-ausschauenden Eisenbahnpolitik bezeichnen, nicht diejenigen Landestheile, welche Industrie besitzen, sondern die wenigen begünstigten Gegenden in erster Linie mit Bahnen zu versehen. Volkswirtschaftliche Gründe hätten hier maßgebend zu sein. Wenn wir nunmehr auch große Summen bewilligen, so könnten wir doch beruhigt in die Zukunft blicken, da uns die Eisenbahnbetriebsüberschüsse in die Lage versetzen, einen wesentlichen Theil der gemachten Aufwendungen, zu decken. Für die beiden Budgetjahre seien Betriebsüberschüsse von 14 und 16 Millionen vorgesehen, was wohl eher zu nieder als zu hoch angeschlagen wäre, da die Ueberüberschüsse im vergangenen Jahre 23 Millionen betragen hätten. Die Modelle für die hiesigen Bahnhofsprojekte wären zur Zeit im Gebäude der Generaldirektion der Großh. Staatsbahnen aufgestellt. Für die Mitglieder des Hohen Hauses dürfte es sich vielleicht empfehlen, dieselben zu besichtigen.

Fabrikant Krafft. Zu einer weiterschauenden Eisenbahnpolitik gehörten jedenfalls auch die von Herrn von Göler bezeichneten Bestrebungen, entlegene und wirtschaftlich weniger begünstigte Gegenden durch Bahnen dem Verkehr zu erschließen. Redner sei umso mehr damit einverstanden, als bei den Bahnbauten, deren Verantwortung er im Auge gehabt habe, nicht nur industrielle, sondern hauptsächlich landwirtschaftliche Gebiete in Betracht kommen. Seine Aeußerung wäre lediglich dahin gegangen, daß der Staat in den Landestheilen selbst bauen sollte, wo die Industrie stark entwickelt ist.

Freiherr v. Rüd.: möchte nicht in seiner Eigenschaft als Berichterstatter, sondern rein persönlich die Frage aufwerfen, ob nicht zur Durchführung einer weiterschauenden Eisenbahnpolitik ein allgemeiner Entwurf des Eisenbahnnetzes für das ganze Land ausgearbeitet werden sollte. Aus demselben würde sich ergeben, in welcher Reihenfolge die verschiedenen Bahnen zu erstellen sind und wo Privatgesellschaften und wo der Staat zu bauen haben. Immer neue Aufgaben treten an die Eisenbahnverwaltung heran, selbst hinsichtlich der bereits bestehenden Hauptbahnen, wo große Bahnhöfe anzulegen seien und man jetzt auch von der Errichtung dritter Gleise rede. Bei dem Vorhandensein eines Gesamtplans lasse sich ein Ueberblick viel leichter gewinnen. Unser Land, in welchem sich in der im Besitz der Hauptbahnen befindlichen Ebene ein großer Wohlstand entwickelt hat, während in den gebirgigen, schwer zugänglichen Gegenden die Bevölkerung wirtschaftlich zurückgeblieben ist, veranlasse unsere Eisenbahnverwaltung ganz besonders zur gerechten Würdigung der in Betracht kommenden Verhältnisse. Redner verkenne die aus einem Entwurf des Eisenbahnnetzes entstehenden Schwierigkeiten keineswegs. Der Entwurf werde einen Sturm von Bitten und Beschwerden hervorrufen und müßte auch entsprechend der Umwälzung der wirtschaftlichen Verhältnisse öfters abgeändert werden. Doch wären die Vortheile des Gesamtplans gegenüber den Nachtheilen überwiegend.

Minister v. Brauer hat auch bei diesem Budget zunächst die angenehme Pflicht zu erfüllen, dem Herrn Berichterstatter für die wohlwollende Beurtheilung unseres Eisenbahn-

baubudgets zu danken. Die Kommission habe sich wie die Großh. Regierung auf den Standpunkt gestellt, daß die Anforderungen in diesem Budget durchweg oder wenigstens durchweg eine wirtschaftliche Nothwendigkeit bilden, wenn wir bei dem eminent gesteigerten Verkehr die Bahnen auf ihrer Leistungsfähigkeit erhalten wollen. Die Anforderungen seien im Ganzen zweierlei Art; einmal handle es sich um Positionen zum Bau von neuen Staatsbahnen und um Zuschüsse zu noch zu erbauenden Privatbahnen. Da dieser Theil des Baubudgets, welcher etwa 10 bis 11 Millionen betrage und 1/4 des Budgets darstelle, lediglich als Konsequenz von Gesetzen, die das Hohe Haus vor noch nicht langer Zeit berathschlagt und beschlossen hat, erscheine, glaube Redner auf denselben nicht näher eingehen zu sollen. Wichtiger sei der andere Theil des Baubudgets, bei dem es sich um Umbau, Erweiterung und Verbesserung von Stationsanlagen, Vermehrung des Rollmaterials u. s. w. handelt. Bei allen diesen Anforderungen, so verschieden sie auch im Einzelnen sind, ziehe sich für die Eisenbahnverwaltung wie ein rother Faden der Gedanke durch, daß nur solche Positionen in das Budget einzustellen sind, die entweder zur Erhaltung der Sicherheit oder zur Wahrung und Vermehrung der Leistungsfähigkeit des Betriebs beitragen. So würde die Eisenbahnverwaltung niemals gewagt haben, die erheblichen Beträge für die Einrichtung elektrischer Beleuchtungsanlagen an mehreren Bahnhöfen trotz der hieraus entstehenden Annehmlichkeiten für das Publikum, anzufordern, wenn nicht durch diese Maßregel die Leistungsfähigkeit des Betriebs, der sich hiernach sicher, glatter und rascher vollzieht, erhöht würde. Deutlicher trete dies bei zahlreichen Positionen für Umbau und Umgestaltung von Bahnhöfenanlagen hervor. Wenn die schönen neuen Bahnhöfe in Albern, Doss und Bruchsal fertig gestellt sind, so würden dieselben den betreffenden Gegenden zur Zier gereichen und dem reisenden Publikum bessere und bequemere Wartehäuser, sowie den Betriebsbeamten geeignetere Wohn- und Diensträume bieten. Aber nicht diese Erwägungen seien für die Gr. Regierung bei der Anforderung der Mittel zu den Bahnhöfen maßgebend gewesen, sondern die Vortheile, welche sich für den Betrieb aus der Verlagerung der Bahnhöfe, der Erstellung von Tunneln innerhalb der Bahnhöfe, der Ermöglichung der Ueberführung der Bahnanlagen durch Ueberführung oder Unterführung für den außerhalb des Bahnhofs sich vollziehenden Verkehr, sowie der Errichtung von langen Ausweichgleisen ergeben. Indem auch die Kommission in dieser Frage den Standpunkt der Großh. Regierung theile, werde für die Eisenbahnverwaltung ein weiterer Anlaß bestehen, auf dem betretenen Weg weiterzuschreiten.

Unter den Anforderungen, die nicht im Baubudget sich befinden, verdiene hauptsächlich der Karlsruher Bahnhof Erwähnung. Redner habe schon im andern Hohen Hause dargelegt, daß die Großh. Regierung als einzig richtige und praktische Lösung der Frage die Ueberführung ansehe, und habe namentlich nachzuweisen gesucht, daß die dagegen angeführten Hauptargumente falsch sind, indem die Großh. Regierung nicht ein Provisorium, sondern ein Definitivum mit der Ueberführung schaffen wolle und diese der Stadt nicht zur Verunstaltung, sondern zur Zierde gereichen werde. Einem dritten Einwand, der in letzter Zeit in der Presse vielfach erörtert worden ist, möchte er hier entgegenzutreten. Es werde behauptet, daß die Steigungen bei den Ueberführungen so bedeutend seien, daß der Verkehr durch dieselben erschwert werde, indem die Lastfahrwerke Vorspann bräuchten und zum Sinafsahren besondere Bremsvorrichtungen nötig finden. Dies sei grundfalsch; nach sachverständigem Urtheil könnten die unerheblichen Steigungen alle Fuhrwerke, die nicht schon für die Ebene überladen sind, ohne jede Schwierigkeit überwinden. Wie der langsam gehende Droschkengaul in ruhigem Trab die Ueberführung auf- und abwärts zu fahren im Stande sein wird, so habe eine Equipage mit feurigen Rossen sich nicht zu scheuen, ohne besondere Bremsvorrichtung in flotten Trab die Ueberführung hinaufzufahren. Herr von Göler habe schon erwähnt, daß Modelle für die Ueberführung und Höherlegung des Bahnhofs z. Bt. im Gebäude der Generaldirektion aufgestellt sind. Indem Redner die Mitglieder des Hohen Hauses zur Besichtigung derselben einlade, sei er fest überzeugt, daß die Herren auf den ersten Blick vom ästhetischen Standpunkt aus der Ueberführung von dem die Südstadt von der Mittelstadt durch lange Tunnel trennenden Projekt der Höherlegung den Vorzug geben werden. Auch die Karlsruher Einwohnerschaft werde wohl, sobald sie die Modelle gesehen hat, sich von der Zweckmäßigkeit der Ueberführung überzeugen.

Gegenüber der von Herrn Fabrikant Krafft vorgebrachten Beschwerde, daß die Zell-Todtnaubahngeellschaft die erforderlichen Trakts zur Beförderung der Erzeugnisse der dortigen Industrie nicht zur Verfügung gestellt hat, müsse er im Großen und Ganzen unsern Nebenbahnen zum Ruhm nachsagen, daß sie den Wünschen der Industrie, des Handels und der Landwirtschaft froulant nachkommen. Falls solche Mißstände, wie Herr Fabrikant Krafft sie mitgetheilt hat, vorkommen, sollten sich die Beteiligten mit einer Beschwerde an die Großh. Regierung wenden, die die Mittel besitze, die Privatgesellschaften zur Erfüllung ihrer Pflichten zu veranlassen.

Hinsichtlich der von Herrn Krafft herangezogenen Frage, ob sich unser Privatbahnenystem eigentlich empfehle, bekennt sich Redner als unbedingter Anhänger des in Baden bestehenden Systems. So klar und zweifellos es sei, daß die Hauptbahnen in Händen des Staates sein müssen und derselbe unter keinen Umständen den Bau und Betrieb der Hauptbahnen aufgeben darf, da nur von einer staatlichen Verwaltung die in Betracht kommenden wirtschaftlichen Seiten völlig berücksichtigt werden können, ebenso sicher sei es irrelevant, ob die Nebenbahnen, welche mehr dem Verkehr der kleineren Ortschaften dienen und gleichsam die Saugadern für die Hauptbahnen bilden, vom Staat oder von Privaten erstellt werden. Zweckmäßigkeitsgründe sprächen aber vielfach für letzteres System, ohne welches verschiedene Landestheile, die sich nunmehr im Besitze der seit langem angestrebten Bahn befinden, noch auf die Erfüllung ihres Wunsches warten müßten. Zu dem zwischen Herrn Fabrikant Krafft und Herrn

Frhrn. v. Göler aufgeworfenen Streitpunkt möchte Redner seine Stellung dahin präzisieren, daß er es als Aufgabe des Staates erachte, so wie es in den letzten Jahren bei uns geschehen ist, die starken und wirtschaftlich schwachen Gegenden gleichmäßig zu berücksichtigen und zwischen Industrie und Landwirtschaft den richtigen Ausgleich zu finden.

Den von Herrn Frhrn. v. Rüd.: angeregten Gedanken, einen allgemeinen Plan über alle diejenigen Bahnen, welche wir denkbarerweise im Laufe der Jahre noch erbauen möchten, auszuarbeiten, könne die Großh. Regierung nicht als praktisch anerkennen und müßte sich entschieden dagegen wehren, einen solchen generellen Entwurf festzustellen oder gar bekannt zu geben. Baden sei nicht so groß, daß nicht die Großh. Regierung und auch die beiden Kammern der Landstände die Verhältnisse sehr gut übersehen könnten. Falls wir versuchten, die Bahnbauten auf zwei oder drei Jahrzehnte festzulegen, würde dies einen bellum omnium contra omnes entfachen — schon der Gedanke schaudere. Eine solche Festlegung wäre praktisch auch gar nicht durchführbar, da sich die wirtschaftlichen Verhältnisse fortwährend ändern und damit auch die Anforderungen, die an die Eisenbahnverwaltung herantraten.

Geheimerath Dr. Engler bestätigt, daß nach den von ihm bei Sachverständigen eingezogenen Erfindungen die Steigungen bei der Ueberführung des hiesigen Bahnhofs nicht so stark sind, daß sie von Fuhrwerken nicht mit Leichtigkeit überwunden werden könnten. Er möchte hier dem von Herrn Oberbaurath Baumeister in seinem Gutachten geäußerten Wunsche Ausdruck geben, daß die Uebergänge möglichst breit angelegt werden, auch wenn sie etwas mehr kosten, da an der Ettlingerstraße 5 Straßen zusammenkämen, an der Rippurrerstraße aber insbesondere zur Zeit der Beendigung der Arbeit in den Fabriken ein außerordentlich starker Verkehr bestände. Auch an der Rippurrerstraße sollte der Fußweg eine Breite von 3 Meter erhalten.

Minister v. Brauer erwidert, daß er mit großem Interesse das von Herrn Oberbaurath Baumeister erstattete Gutachten gelesen und sich darüber gefreut habe, daß eine so anerkannte Autorität auf diesem Gebiet und ein so belannter und berühmter Lehrer der technischen Hochschule sich für die Ueberführung in warmer Weise ausgesprochen. Man dürfe überzeugt sein, daß alle von Herrn Baumeister geäußerten Bedenken, zu denen auch das Vorbringen gehört, daß die Uebergänge zu schmal seien, einer sorgfältigen Prüfung im Benehmen mit Herrn Baumeister unterzogen würden.

Die Generaldiskussion wird hierauf geschlossen und tritt das Haus in die Spezialberatung ein. Zu Titel II. „Stationen“ begrüßt Fabrikant Krafft, daß eine Anforderung zur Erbauung von Dienstwohngebäuden in Karlsruhe in das Budget eingestellt ist. Die Eisenbahnverwaltung sollte auf diesem Gebiete bahnbrechend vorgehen, da es als Pflicht des Arbeitgebers erscheine, für Arbeiterwohnungen zu sorgen. Nachdem dies die Großh. Regierung nunmehr für die Station Karlsruhe gethan habe, würden hoffentlich bald andere Stationen nachfolgen. Die Mietpreise der Wohnungen seien vielfach so hoch, daß sie nicht mehr mit den Bezügen der niederen Beamten im Verhältniß ständen.

Berichterstatter Frhr. v. Rüd.: gibt zunächst noch zu Titel I. „Neue Bahnen“ der großen Freude der Budgetkommission Ausdruck, daß die Großh. Regierung den Beginn der Bauarbeiten an der Fortsetzung der Hüllenthalbahn nicht von der zuvorigen Aufbringung, der seitens der Gemeinden zu leistenden Beiträge abhängig macht. Die Anforderung für Dienstwohngebäuden im Budget halte die Kommission für sehr zweckmäßig und eine künftige Ausdehnung für wünschenswert.

Bei Titel III. „Transportmaterial“ bemerkt der Berichterstatter, daß die von der Kommission freudig begrüßte erhebliche Vermehrung des Wagenparks sich nicht nur auf Güterwagen, sondern auch auf Personenwagen und Lokomotiven erstreckt.

Der Antrag der Kommission:

1. Die Ausgaben im Spezialbudget der Eisenbahnverwaltung mit 29 283 400 M.
2. Die Einnahmen desselben mit 136 000 „
3. Die Ausgaben des Nachtrags zum Spezialbudget der Eisenbahnverwaltung für die Jahre 1898/99 mit 13 138 150 „

in Uebereinstimmung mit dem Beschlusse der Zweiten Kammer sämmtlich zu genehmigen, wird einstimmig angenommen.

Freiherr v. Rüd.: bittet den Punkt 2 der morgigen Tagesordnung noch heute zu erledigen, Herr Minister von Brauer könnte vielleicht den Herrn Staatsminister hierbei vertreten.

Minister v. Brauer erklärt sich hierzu bereit. Hierauf verliest Freiherr v. Rüd.: den Bericht der Budgetkommission über den Nachtrag zum Budget des Großh. Staatsministeriums (Matrularbeiträge).

Der Antrag der Budgetkommission:

»Das Hohe Haus wolle in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen des andern Hohen Hauses die Einstellung der vom Großh. Ministerium der Finanzen berechneten Sätze für die Matrularbeiträge Badens an das Reich mit 15 980 178 M. für 1898 und mit 16 201 796 M. für 1899 in Ausgabe,

sowie die Ueberweisungen des Reichs an Baden mit 14 531 036 M. für 1898 und mit 14 558 830 M. für 1899 in Einnahme genehmigen«

wird ohne Debatte einstimmig angenommen. Schluß der Sitzung 1/4 1 Uhr.



95. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer  
am Samstag, den 21. Mai 1898.  
(Ausführlicher Bericht.)

Am Regierungstisch: Amtmann Dr. v. Grimm, später:  
Geh. Rath Zittel.

Präsident Gönner eröffnet um 9 1/4 Uhr die Sitzung.

Zur Berathung steht zunächst Absatz 8 der Ziffer 5 des  
§ 21 des Jagdgesetzes.

Berichterstatter Abg. Frhr. v. Bodman theilt mit, die  
Kommission habe einstimmig beschlossen, folgende Fassung vor-  
zuschlagen: die Kosten der durch den Bürgermeister angeord-  
neten Schätzung sind, wenn sich kein zum Ersatz verpflichten-  
der Wilschaden ergibt, von Demjenigen zu tragen, welcher  
den Schaden angemeldet hat. Ergibt sich ein zum Ersatz  
verpflichtender Wilschaden, so hat der Ersatzzpflichtige die  
Kosten zu tragen, doch können sie dem Beschädigten ganz oder  
theilweise auferlegt werden, wenn seine Ansprüche eine ver-  
hältnismäßige Zuvielforderung enthalten. Der Berichterstatter  
bemerkte weiter, daß gerichtliche Entscheidung nicht nur wegen  
der Feststellung des Schadens, sondern auch wegen der Kosten  
soll angerufen werden können.

Abg. Ged. kann sich nicht erinnern, daß er dem einstimmigen  
Beschluss der Kommission beigetreten sei. Die Bestimmung  
sei ganz überflüssig. Die Landwirthe werden den Schaden gar  
nicht mehr selber taxiren. Von diesem Gesichtspunkte aus  
könne er dem Kommissionsantrag auch zustimmen.

Abg. Fieser: Er habe vorhin in der Kommission aus-  
drücklich gefragt, ob ein Widerspruch sich erhebe. Das sei  
nicht der Fall gewesen und darum sei der Berichterstatter  
berechtigt gewesen, von einem einstimmigen Beschluss der Kom-  
mission zu reden. Er erinnere sich übrigens nicht daran, ob  
Ged. anwesend gewesen sei, denn die Kommission war nicht ganz  
vollständig beisammen gewesen. Redner vertritt die Kommissions-  
fassung. Wenn einer 500 M. Schadenersatz verlange und es  
sei nur ein Schaden von 50 M. vorhanden, so sei es nur  
billig, wenn der Antragsteller auch einen Theil der Kosten  
bekomme. Das werde kein gerechter Mann bestreiten; denn  
wäre die Forderung nicht so hoch gewesen, so wäre eine güt-  
liche Vereinbarung erfolgt. Zudem sei nicht gesagt, daß der  
Antragsteller die Kosten tragen müsse, sondern der Bürger-  
meister habe es in der Hand, die Kosten auch in solchen  
Fällen dem Ersatzzpflichtigen aufzuerlegen.

Abg. Mampel: Der Jagdpächter solle in allen Fällen,  
wenn Schaden angerichtet wurde, die Kosten allein tragen.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Abg. Kirchner berichtet über die Petition um Er-  
bauung einer Bahn von Wertheim nach Miltenberg.  
Nach einer Mitteilung der Regierung hat Bayern vorerst  
nur die Absicht, eine Bahn von Miltenberg nach Stadtprozelten  
zu erbauen und sie später bis Kreuzwertheim weiterzuführen.  
Die Kommission sieht in dem Mangel der Bahn eine Lücke  
im Verkehrsnetz, die nur deshalb erklärlich ist, weil zwei  
Staaten darüber zu entscheiden haben. Die Bahn von Mil-  
tenberg nach Stadtprozelten würde Wertheim und indirekt  
Baden schädigen. Die Kommission ist daher der Meinung,  
daß die Regierung Alles thun müsse, um die Bahn zu  
erzielen, und beantragt empfehlende Ueberweisung der Petition.

Abg. Klein glaubt, daß Bayern gegen die Bahn sei, um  
die Spektakelbahn nicht zu schädigen. Auch sei der frühere  
Eisenbahnminister nicht genug dafür eingetreten, denn er habe  
das Bahngesetz für komplet erklärt. Die Bahn aber sei nöthig  
im Interesse des Handels und der Industrie. Er bitte die  
Regierung, thätkräftig dafür einzutreten, daß die Stichbahn  
von Miltenberg nach Stadtprozelten nicht gebaut, daß  
Freudenberg in die Linie einbezogen und Wertheim natur-  
gemäß angeschlossen werde. Freudenberg, das ohnehin so  
schlecht mit der Amtstadt verbunden sei, bedürfe der Bahn  
im Interesse seiner hochentwickelten Obstkultur. Unnatürlich  
aber würde es sein, wenn der Bahnhof in Kreuzwertheim  
errichtet würde. Wenn nicht der ganze Bezirk preisgegeben  
werden solle, so müsse etwas geschehen. Bayern könne eine  
Verbindung herstellen zwischen Miltenberg und Würzburg,  
ohne Baden zu berühren. Aber der naturgemäße Weg führe  
nach Wertheim. Die Bahn Wallburen-Amorbach diene ja auch  
dem bayerischen Interesse. Der natürliche Weg sei, die Bahn  
auf der linken Mainseite bis zur bayerischen Landesgrenze zu  
führen, diese bei Freudenberg zu überschreiten und dann bis  
Miltenberg weiter zu führen.

Geh. Rath Zittel: Der Stand der Sache sei nicht so un-  
günstig, wie ihn Abg. Klein ansehe. Allerdings sei die bayerische  
Regierung stets Gegnerin einer Linie auf badischer Seite  
gewesen. Die unbedingt ablehnende Stellung Bayerns habe  
in neuester Zeit sich etwas gemildert. Baden habe Bayern  
die vorliegende Petition beifällig Stellungnahme dazu mit-  
getheilt. Bayern wolle die Linie Miltenberg-Stadtprozelten  
zwar als Lokalbahn herstellen, aber so, daß sie Glied einer  
Bahn nach Würzburg werden könne. Bayern habe erklärt,  
es habe nichts dagegen einzuwenden, wenn von Freudenberg  
eine Brücke nach der gegenüberliegenden Seite gebaut werde,  
und zwar auf gemeinschaftliche Kosten. Das sei eine sichere  
Zusage, die man nicht in Zweifel ziehen dürfe. Eine Fort-  
setzung nach Wertheim sei von Bayern z. Bt. nicht in Aus-  
sicht genommen. Immerhin sei die schriftliche Zusage Bayerns  
werthvoll, daß bei einer Fortsetzung auf bayerischem Ufer nach  
Kreuzwertheim dort die Einmündung der badischen Bahn von  
Wertheim aus erfolgen könne. Wüßlich wäre allerdings für  
Wertheim, wenn die Fortsetzung von Stadtprozelten lange auf  
sich warten ließe. Allein im Augenblicke sei von Bayern  
nichts weiter zu erreichen. Wie man höre, beabsichtige die  
bayerische Regierung, dem nächsten Landtag eine Vorlage über  
die Stichbahn Miltenberg-Stadtprozelten zu machen. Je nach  
der Stellungnahme der bayerischen Kammer wird es an uns  
sein, die Verhandlungen wieder aufzunehmen. Mit dem Ver-  
trag über die Bahn von Amorbach hätten wir nach Kleins  
Meinung eine werthvolle Konzession gegenüber Bayern aus  
der Hand gegeben. Das sei vom Standpunkt der Interessen  
Wertheims aus verständlich, nicht aber von allgemeinen Gesichtspun-

unkten des Verkehrs aus. Eine Verbindung der Denwald-  
bahn und des mittleren Denwaldgebietes mit dem Main bei  
Miltenberg sei badischerseits von Anfang an erstrebt worden.  
Der abgeschlossene Vertrag entspreche daher den Wünschen der  
Bevölkerung.

Abg. Werr: Es sei erfreulich, zu hören, daß die Hälfte  
der Kosten für die Brücke bei Freudenberg von Bayern ge-  
tragen würde. Immerhin blieben die Besorgnisse wegen  
Wertheims, die der Abg. Klein zutreffend geschildert, bestehen.  
Wertheim sei ein Klein-Heidelberg — der Abg. Wildens  
werde ihm das nicht übel nehmen — es besitze neben Heidel-  
berg die großartigste Schloßruine, die eine prachtvolle Aus-  
sicht auf den Speßart biete, und sei malerisch am Zusammen-  
fluß von Main und Tauber gelegen. Der Abg. Klein habe  
neulich schon auf die interessante Kilianskapelle hingewiesen.  
Redner zitiert ein Gutachten des Professor Dechelhaner über  
diese Kapelle. Die Wertheimer Bratwürste seien über ganz  
Deutschland berühmt. (Heiterkeit.) Der Sandstein an der  
Tauber und dem Main sei dem des Neckars vorzuziehen, was  
ihm ein Stuttgarter Architekt bestätigt habe. Der Holzreich-  
thum der Gegend sei bedeutend und auch der Freudenberger  
Rothwein sei nicht zu vergessen. Die Regierung habe, wie  
man aus ihren heutigen Mittheilungen gesehen, ihre Pflicht  
gethan. Dasselbe dürfe man auch für die Zukunft hoffen  
und er schließe mit den Worten: Videant consules, ne  
quid detrimenti capiat res publica badensis.

Abg. Fieser: Es sei doch auffallend, daß der Main von  
seiner Mündung an fast durchweg mit parallelen Bahnlängen  
versehen sei, während das kleine Stadt Wertheim—Miltenberg  
nicht verbunden sei. Die ganze Situation sei doch klar.  
Wenn Bayern die Bahn Miltenberg—Stadtprozelten bauen  
und wenn es auf den Umweg über Kreuzwertheim nach Wer-  
theim gehen wolle, so sei dies ein Beweis, daß Wertheim an  
die Wand gedrückt werden soll. Es sei an der Zeit, alles  
zu thun, daß die Bahn, wenn sie nicht sofort auf das linke  
Mainufer geführt werde, wenigstens nicht auf dem Umwege  
über Kreuzwertheim dahingelange.

Abg. Klein dankt dem Abg. Fieser für seine freundlichen  
Worte und dem Vertreter von Wertheim. Die Regierung  
möge nicht länger zuzucken, sondern mit Bayern energisch  
unterhandeln.

Geh. Rath Zittel: Die bayerische Regierung sei nicht ge-  
willt, auf weitere Verhandlungen sich einzulassen, bevor die  
Sachlage in Bayern geklärt sei. Eine Wiederanknüpfung im  
gegenwärtigen Zeitpunkt wäre also undiplomatisch. Die Re-  
gierung habe Mittel, die Interessen Wertheims zu vertreten,  
und die feste Absicht, dies auch zu thun.

Abg. Eder: Die Unterstüßung jener schönen und viel  
frequentirten Gegend sei dringend notwendig. Er empfehle  
die Bitte der Berücksichtigung.

Der Kommissionsantrag wird nach einem Schlusswort des  
Berichterstatters einstimmig angenommen.

Abg. Grüniger berichtet über die Bitte der Gemeinden  
Mörtelstein, Neunkirchen, Neckarlagensbach, Binau und Breiten-  
brunn um Errichtung einer Eisenbahnhaltestelle in  
Mörtelstein und beantragt namens der Kommission, die  
Bitte der Regierung zur Kenntnignahme zu überweisen.

Abg. Schmid dankt dem Berichterstatter für seine Befür-  
wortung des Petitions und bittet die Regierung, bei Prüfung  
der Sachlage nicht bloß die eisenbahntechnische Seite, sondern  
auch die Gründe, die von den Gemeinden geltend gemacht  
wurden, zu berücksichtigen.

Geh. Rath Zittel: An der Station Dbrigheim finden sich  
wöchentlich vier Personen aus Mörtelstein ein, an der Station  
Asbach sei der Verkehr aus Mörtelstein größer, nämlich vier  
bis fünf Personen wöchentlich. (Heiterkeit.) Er überlasse es  
dem Urtheil des Hauses, ob dieser Verkehr die Errichtung  
einer Station rechtfertige. Außerdem liegen technische Schwie-  
rigkeiten vor. Finden die Techniker das Halten einzelner Züge  
nicht für bedenklich, so könne man dieses Halten zulassen, an-  
dersfalls nicht.

Abg. Klein unterstützt den Antrag der Kommission und  
bittet die Regierung um wohlwollende Aufnahme.

Nach einem Schlusswort des Berichterstatters wird der  
Kommissionsantrag angenommen.

(Vizepräsident Lauck übernimmt das Präsidium.)

Abg. Köhler berichtet über die Bitte des Bauunter-  
nehmers Karl Köhler in Stuttgart um Entschädigung für  
die bei dem Bahnbau Wolfach—Schiltach erlittenen Verluste,  
die mit Zinseszinsen 282 000 M. betragen haben, und be-  
antragt namens der Kommission Uebergang zur Tages-  
ordnung.

Abg. Delisle findet, daß Köhler in der That übel be-  
handelt worden und durch Verzögerung der Baugenehmigung  
und des Expropriationsverfahrens, ferner durch eine falsche  
Berechnung über den Erdaushub zu Verlusten gekommen sei,  
andererseits sich durch sein Auftreten jedes Eingehen auf be-  
rechtigte Billigkeitsgründe verschert habe. Er bittet um Ueber-  
weisung zur Kenntnignahme.

Abg. Wacker: Nach den Mittheilungen des Abg. Delisle  
müsse er sich über den Kommissionsbericht wundern. Wenn  
der Berichterstatter die Meinung der Kommission wiederpiegeln  
solle, so müsse man bezüglich des Vertrauens drei große  
Fragezeichen machen. Es liege hier eine Forderung, wenn  
auch nicht der formalen Gerechtigkeit, so doch der tatsäch-  
lichen Billigkeit vor. Er würde glauben, daß sich das Haus  
dem Anschein von Unbilligkeit aussetzen würde, wenn man dem  
Kommissionsbericht beitreten würde. Er schlägt vor, das Ge-  
such der Regierung zur Kenntnignahme zu überweisen in dem  
Sinne, über Vergangenes hinwegsehend, die Petition wohl-  
wollend aufzunehmen. Er bitte den Abg. Delisle, einen An-  
trag zu stellen.

Abg. Klein bemerkt, daß die Petition auf ausdrücklichen  
Beschluss des Hauses an die Eisenbahnkommission ging. Der  
Berichterstatter sei gedacht durch den Beschluss der Kommission,  
der einstimmig gefaßt wurde. Was vom Abg. Delisle vorge-  
bracht worden sei, habe die Kommission aus den Akten nicht  
herausgefunden.

Es ist inzwischen ein Antrag Delisle u. Gen., die Petition  
zur Kenntnignahme zu überweisen, eingelaufen.

Geh. Rath Zittel: Die Sache müsse für die Groß-  
Regierung in jeder Beziehung als erledigt angesehen werden.  
Seit 14 Jahren seien Petitionen Köhlers an die Behörden  
und das Haus gekommen. Von allen gerichtlichen Instanzen  
sei die Sache erledigt worden. Bis an's Staatsministerium  
sei die Sache gegangen und dieses habe nach der gerichtlichen  
Erledigung auch den Billigkeitsstandpunkt geprüft. Selbst an  
das geheime Kabinet sei die Sache gegangen. Ob Delisle  
alle die sehr umfangreichen Akten geprüft habe, wisse er nicht.  
Wolle man aber eine Entschädigung gewähren, müßte eine  
besondere Position in das Budget eingestellt und von den  
Landständen genehmigt werden. Das sei aber eine sehr ge-  
fährliche Sache, wenn man es anfangen wolle, Unternehmern,  
die bei Akkordarbeiten kein Glück gehabt haben, den Verlust  
zu vergüten. Mache der Unternehmer Gewinn, so werde der-  
selbe auch nicht geschmäht.

Abg. Delisle begründet seinen Antrag. Die Akten habe  
er genau geprüft. Ein Rechtsanspruch Köhlers liege nicht  
vor, aber ein Billigkeitsanspruch.

Abg. Ged.: Schon zweimal habe das Haus den Petenten  
abgewiesen. Der Kommissionsbeschluss, für den auch er ge-  
stimmt habe, konnte nicht anders lauten, als er gefaßt wurde.  
Dagegen könnten die Verhandlungen neue Gesichtspunkte er-  
geben, die eine Aenderung des Beschlusses herbeiführen. Dies  
sei heute theilweise der Fall gewesen. Er stimme deshalb für  
den Antrag Delisle.

Abg. Wacker: Seine Beauftragung des Kommissions-  
berichts habe sich nur auf einen Punkt, das ungünstige Zeug-  
niß für Köhler, bezogen. Es frage sich überhaupt, ob das  
Haus berufen sei, die Frage der größeren oder geringeren Ver-  
sicherung zu prüfen. Der Herr Minister solle dem Petenten  
gegenüber sich äußern, er möge sich an die Kammer  
wenden. Deshalb solle man dem Antrag Delisle zustimmen.

Abg. Kopf beantragt Rückverweisung der Petition an die  
Kommission zur nochmaligen Prüfung.

Nach einem Schlusswort des Berichterstatters Köhler wird  
der Antrag Kopf angenommen.

Die Berathung über die Bitte der badischen Gemeinden  
Emmingen, Liptingen u. a. um Erbauung einer Eisenbahn  
von Tuttlingen nach Schwadentheil wird ausgesetzt.

Abg. Dr. Weggoldt berichtet über die Bitte des Ge-  
meinderaths Iffringen um Errichtung einer Güterstation  
dieselbst. Die Kommission beantragt, die Petition der Regie-  
rung zur Kenntnignahme zu überweisen.

Abg. Frank: Man wüßte sich, daß die Regierung seit  
26 Jahren noch nicht an eine Güterstation in Iffringen ge-  
dacht habe. Auch wenn kein Versuch eingekommen sei, hätte  
die Regierung von selbst eine solche errichten müssen.  
Iffringen sei ein mächtig aufstrebender Ort, der einen starken  
Güterverkehr aufweise. Auch das benachbarte Rieselbrunn  
mache eine derartige Anlage nöthig. So viel Mittel müßten  
sich vorfinden, daß auf der Station in den nächsten zwei  
Jahren die Anlage erfolgen könne. Die Iffringer wären mit  
einer Güterhaltestelle zufrieden, die ohne Schwierigkeiten und  
ohne großen Kostenaufwand erstellt werden könnte. Wenn die  
Güterstation nicht erstellt wird, dann werde auch die geplante  
Wasserwerkstation in Frage gestellt, weil die zum Betrieb des  
Wasserwerks erforderlichen Kosten nicht per Bahn herbei-  
geschafft werden können. Er empfehle deshalb die Bitte der  
Gemeinde zur Berücksichtigung.

Geh. Rath Zittel: Die Regierung werde die Angelegen-  
heit eingehend und wohlwollend prüfen. Jedenfalls aber sei  
die Errichtung einer förmlichen Güterstation wegen der Ge-  
ländeunregelmäßigkeiten und Steigungsverhältnisse der Bahn un-  
möglich. Man könnte ein Seitengleis errichten, das als ein  
Appenzig des Pforzheimer Bahnhofes zu betrachten wäre.  
Allerdings müßten dann die Empfänger die Ueberführgebühren  
für die Wagen vom Pforzheimer Bahnhof tragen.

Abg. Fieser ist mit dem Kommissionsbericht in seinem  
ersten Theil einverstanden. Die Errichtung einer Güterstation  
sei wegen der dadurch veranlassenen Geschäftssteigerung unumgö-  
glich; dagegen sei die Errichtung einer Güterhaltestelle für die  
umliegenden Gemeinden ein dringendes Bedürfnis.

Abg. Wittum tritt ebenfalls den Ausführungen des Abg.  
Frank bei.

Abg. Delisle glaubt, daß es vielleicht sich ermöglichen  
lasse, die Güterwagen gleich in Iffringen bei Seite zu stellen.

Abg. Frank äußert sich über die Verhältnisse in Iffringen,  
wo das Bedürfnis ebenso vorhanden sei, wie in Iffringen,  
aber die Bahnverhältnisse noch schwieriger liegen. Wenn  
die Wagen vorher nach Iffringen kommen und dann nach  
Pforzheim gehen, so sollten Frachtabgaben für das Zurück-  
bringen nach Iffringen nicht erhoben werden.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Abg. Köhler berichtet über die Bitte der Gemeinden  
Blumegg-Weiler, Lausheim u. a. um Errichtung einer  
Station in Blumegg-Weiler. Die Kommission bean-  
tragt, die Petition der Regierung zur Kenntnignahme zu  
überweisen.

Abg. Kriehle empfiehlt die Bitte der Berücksichtigung,  
da, nach den immer wiederkehrenden Petitionen zu schließen,  
in der That ein Bedürfnis vorliege. Die Gemeinden wären  
mit einer Haltestelle zufrieden.

Geh. Rath Zittel: Ob die Züge in Blumegg-Weiler hal-  
ten könnten, müßten die Techniker, die die Verantwortung  
für die Betriebssicherheit haben, entscheiden. Stimmen diese  
zu, so können Zugshalte eingerichtet werden.

Schluss der Sitzung 1 Uhr.

Verantwortlicher Redakteur: Julius Kay in Karlsruhe.

Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei in Karlsruhe.