

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1902**

104 (17.4.1902) Badischer Landtag. Sitzungsbericht aus der Zweiten  
Kammer. 64. öffentliche Sitzung

## Badischer Landtag.

### Sitzungsbericht aus der Zweiten Kammer.

#### 64. öffentliche Sitzung

am Dienstag, den 15. April 1902.

Am Regierungstisch: Staatsminister v. Brauer und Regierungskommissäre.

Präsident Gömmer eröffnet die Sitzung um 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr.

Nach einer geschäftlichen Mitteilung des Präsidenten wird die Debatte über das Eisenbahnbetriebsbudget fortgesetzt.

Abg. Lauck: Der Noth gehorchend, nicht dem eigenen Triebe habe ich um's Wort gebeten, weil der Herr Kollege Geppert den Wunsch meines Wahlbezirks nicht mitvertreten wollte. Wir sind beide vor kurzem bei der Generaldirektion wegen des Haltens von Schnellzügen auf der Station Bühl vorstellig geworden, aber abschlägig beschieden worden. Ich möchte nun wenigstens dafür eintreten, den Zug, der um 4 Uhr in Bühl ankommen würde, dort halten zu lassen. Auch in Achern wünscht man ein Halten dieses Zuges auf der dortigen Station und die Aufregung hat sich bereits zu einer Volksversammlung verdichtet, so daß zu befürchten, daß wir dort vielleicht noch zu Zuständen wie in Belgien kommen werden. (Heiterkeit.) Ich bitte nochmals zu prüfen, ob man nicht wenigstens diesen Zug in Bühl und Achern halten lassen kann. — Redner schließt sich den Wünschen nach Erstellung eines neuen Dienstgebäudes in Waldshut an. Die Verhältnisse im Bahnhof in Waldshut sind recht traurige. — Redner wünscht ebenfalls, daß der Zug der Linie Konstanz—Basel, der jetzt in Säckingen liegen bleibt, wenigstens an Sonn- und Feiertagen nach Waldshut weiter geführt werde und begründet diesen Wunsch. — Am Allerheiligentag sollte man den Beamten, so weit nicht ganz dringende Geschäfte vorliegen, wenigstens den Nachmittag frei geben. Am allerwenigsten ist es aber am Platz, diesen Tag, wenn er frei gegeben wird, als Urlaubstag zu berechnen. Ueberhaupt sollte die Verwaltung in der Urlaubsbewilligung etwas freigebiger sein. Ich hätte noch verschiedene Wünsche vorzutragen, nehme aber an, daß dies noch von 17 Rednern, die noch vorgemerkt sind, gesehen wird.

Abg. Geß weist darauf hin, daß der Abg. Eichhorn auf seine Bemerkungen über den den drei staatlich verwalteten Privatbahnen geleisteten Zuschuß, der ihnen eine Verzinsung zu 8,25 Proz. gewähre, noch keine Antwort erhalten habe. Ich möchte bitten, uns unsere Zweifel in dieser Richtung durch eine befriedigende Erklärung zu beseitigen. — Ich würde auch wünschen, daß der Herr Staatsminister hier vor der ganzen Öffentlichkeit erklärt, daß die Regierung selbstverständlich die Auffassung des Herrn Abg. Goldschmit über unser zukünftiges Verhältnis zur preussisch-hessischen Gemeinschaft nicht theilt. Das würde zur Beruhigung in der Bevölkerung beitragen. — Ich bin der Ansicht, daß eine Tarifperbilligung finanzielle Ausfälle nicht zur Folge haben wird, daß im Gegentheil die Erfahrungen, die man mit den Kilometerheften, in Württemberg mit der Landesarte u. gemacht hat, uns zeigen, daß wir nicht zu befürchten haben werden, den Schritt nach materiellen Gesichtspunkten bedauern zu müssen. Die Aufhebung des Schnellzugszuschlags wird allerdings momentan, aber nur momentan, finanziell ungünstig wirken. — Die Bemerkungen des Genossen Eichhorn über die Preisdifferenz zwischen den bestellten Lokomotiven waren berechtigt, wir sind aber selbstverständlich von der Erklärung des Herrn Generaldirektors befriedigt. — Hinsichtlich der Arbeitsruhe und der Arbeitszeit des Eisenbahnpersonals müssen wir aufrecht erhalten, daß unsere Ausstellungen vollständig berechtigt sind. Es ist wahr, daß einige Verbesserungen in den letzten Jahren vorgenommen wurden. Es bestehen aber immer noch sehr ungesunde und nachtheilige Verhältnisse für das Personal. — Redner wiederholt die vom Abg. Eichhorn genannten Zahlen. — Diese Arbeitszeiten stehen im Widerspruch mit den reichsgesetzlichen Vorschriften über die Arbeitszeit, auf Kosten der Betriebssicherheit. — Wenn weiter z. B. nur auf 42 Proz. unseres Personals zwei ganze freie Tage im Monat entfallen, so sind das auch keine günstigen Verhältnisse. — Der Schilderung der Frauenarbeit durch den Herrn Kollegen Muser brauche ich nichts hinzuzufügen. Auch hier erscheint eine Aenderung notwendig.

Man hat behauptet, daß die Rücksicht auf die Arbeiterzüge beschränkt sei durch die Expreszüge. Ich



Ruhetag hatten, im Jahre 1900 noch 8,18 Proz., so ist er im Jahre 1901 auf 6 Proz. herabgegangen.

Der Abg. Geck hat die Gründe dafür, daß wir die Arbeiterzüge nicht ganz so legen, wie es den Bedürfnissen entspräche, nicht als zutreffend anerkannt. Wir müssen aber doch mit den gegebenen Verhältnissen rechnen, und wenn nun einmal zwischen 5 und 6 Uhr des Morgens zwei Expreszüge auf der Strecke Karlsruhe—Mühlacker fahren, so können wir zu gleicher Zeit keinen Arbeiterzug auf dieser Strecke einschalten. Auch der Abg. Geck wird uns nicht zuzumuten, auf die Durchführung dieser Expreszüge zu verzichten, weil vielleicht zwischen  $\frac{1}{2}$  6 und  $\frac{1}{4}$  6 Uhr ein Arbeiterzug genehm wäre. Die beiderseitigen Interessen werden eben thunlichst mit einander zu vereinigen sein, und da wir nur sehr geringen Einfluß auf den Lauf der verschiedenen Staaten durchmessenden Expreszüge haben, müssen wir die Arbeiterzüge nach den Expreszügen richten, und nicht umgekehrt. Wir müssen hier um so vorsichtiger sein, als die Schweiz und Oesterreich sehr gerne bereit wären, die Durchführung dieser Züge durch die Schweiz und durch Vorarlberg zu übernehmen.

Was den Anschluß der Schnellzüge an die Bahn Karlsruhe—Graben über Eggstein anlangt, glaube ich, daß die Zahl der an diesem Anschluß interessierten Reisenden nur sehr gering ist. In erster Reihe müssen diese Vorkarzüge nach den lokalen Bedürfnissen geleitet werden. Ich kann mich aber nicht erinnern, daß jemals aus den beteiligten Kreisen ein solcher Wunsch nach besseren Anschlüssen geäußert worden wäre, dessen Erfüllung seitens der Eisenbahnverwaltung nichts entgegenstände. Der Abg. Geck hat diese angeblichen Fahrplanmängel, sowie die große Arbeit, die auf die Revision der Kilometerhefte verwendet werde, dazu benützt, gegen die Eisenbahnverwaltung den Vorwurf des Bureaokratismus zu erheben. Dem gegenüber muß ich betonen, ganz ohne Revision können wir die Kilometerhefte nicht lassen, und wenn diese Revision ein ganz minimales Ergebnis hat, so wird gerade damit bewiesen, daß der Zweck der Revision erreicht ist, nämlich unrichtige Einträge, mögen sie nun aus Fahrlässigkeit oder in betrügerischer Absicht bewirkt werden, zu verhindern. Uebrigens werden nicht alle Kilometerhefte kontrolliert, man beschränkt sich vielmehr auf Stichproben, und geringfügige Fehler werden nicht weiter verfolgt.

Der Vorwurf, daß zu langsam vorgegangen werde bei den Versuchen mit *Serpolewagen* trifft die Eisenbahnverwaltung nicht. Der Wagen war trotz aller Bemühungen früher von der Fabrik nicht zu erlangen. In der nächsten Zeit wird er nun auf der Strecke Karlsruhe—Graben in Betrieb gesetzt werden, aber nicht für die schweren Arbeiterzüge, da seine Zugkraft hierzu nicht ausreicht. Wie der Abg. Geck vorschlagen kann, bei jeder Verfehlung eines Bediensteten die Staatsanwaltschaft anzurufen und durch diese, bezw. das Gericht die Untersuchung führen zu lassen, ist mir nicht verständlich. Der Staatsanwalt hat doch nur dann einzugreifen, wenn der dringende Verdacht eines gerichtlich strafbaren Vergehens vorliegt. Es wäre den Arbeitern schlecht gebient, wenn wir in allen Fällen eine gerichtliche Feststellung des Thatbestandes veranlassen wollten, ehe wir uns selbst darüber verläßt haben, ob ein Grund hierzu vorhanden ist.

Konduitenberichte bestehen bei uns gar nicht in dem Sinne, daß in regelmäßigen Zwischenräumen Berichte über das Verhalten der Beamten erstattet werden. Aber die Zentralbehörde kann nicht umhin, dann, wenn es sich um Gewährung von Zulagen, Beförderung u. s. f. handelt, den dem Betreffenden zunächst Vorgesetzten

zu hören. Das verlangt sogar das Gesetz, wenn die Zentralbehörde nicht in der Lage ist, sich auch ohne Einforderung eines Berichtes sich ein maßgebendes Urtheil über den Betreffenden zu bilden. Ich kann auch nicht zugeben, daß über einen Beamten nachtheilige Bemerkungen in seine Personalakten aufgenommen werden, ohne daß er hiervon Kenntniß hätte. In vielen Fällen mag ja Anlaß zu mündlicher Ermahnung gegeben sein, ohne daß hierüber protokolliert wird. Auch mag in den von mir vorhin erwähnten Berichten auch solcher mündlichen Ermahnungen Erwähnung geschehen, aber zu verlangen, daß jede Verwarnung zu Protokoll genommen werden müsse, würde gewiß eher den Vorwurf des Bureaokratismus verdienen, als das dermalige Verfahren.

Direktor Roth erwidert auf eine Anfrage des Abg. Hergt von gestern wegen der Frachtfäße der Station Ettlingen—Holzhof für den Güterverkehr. Redner fährt aus, daß die Regierung nach der Begründung zu dem Gesekentwurf die Erbauung der Althalbahn betreffend einen Verzicht auf die Hälfte der auf Ettlingen—Staatsbahnhof entfallenden Abfertigungsgebühr zu Gunsten der Althalbahn für den Verkehr der Stadt Ettlingen einschließlich ihrer oberhalb liegenden Fabriken nicht für erforderlich gehalten habe, daß er auch für die Staatsbahn selbst eine erhebliche Einbuße bedeutete hätte. Für die Beförderung dieses Verkehrs von und nach Ettlingen Staatsbahnhof habe die Althalbahn eine Ueberfuhrgebühr erhoben. Später sei, um den Wünschen der Ettlinger Interessenten entgegenzukommen, die Erstellung direkter Frachtfäße zugestanden und der Direktion der Althalbahn gestattet worden, für Eil- und Frachtfüßgüter die Tarifentfernung für Ettlingen—Holzhof mit 5 km, für Wagenladungen die Tarifentfernung für Bufenbach mit 9 km bei der Frachtberechnung anzurechnen. Letzteres sei auch in so fern begründet gewesen, als nach den Einrichtungen der Althalbahn die Güterwagen für Station Ettlingen—Holzhof bis Station Bufenbach hätten übergeführt werden müssen. Die Althalbahn könne sich nun statt der bisherigen Ueberfuhrgebühr mit der wesentlich niederen Streckengebühr bis Bufenbach nicht begnügen. Die Staatsbahn habe deshalb, um den Wünschen der Ettlinger Interessenten nach Ermäßigung der Frachten zu entsprechen, auf ein Viertel der gesamten Abfertigungsgebühr zu Gunsten der Althalbahn verzichtet, um diese dadurch in den Stand zu setzen, ihrerseits auf die Erhebung der Ueberfuhrgebühr zu verzichten. Dieses Viertel stelle eine freiwillige Leistung der Staatsbahnverwaltung im Interesse von Ettlingen dar, wodurch z. B. für Steinkohlen von Mannheim künftig 3 M. für zehn Tonnen erspart werden.

Staatsminister v. Brauer: Der Herr Abg. Geck hat den Wunsch ausgesprochen, die Grobsh. Regierung möge nochmals erklären, daß sie an der Selbständigkeit unserer Eisenbahnen festhalte. Ich konnte nicht erwarten, daß darüber in diesem Hause noch irgend Jemand im Zweifel sein könnte, nachdem ich in der Budgetkommission und in der vorigen Woche im Plenum ausdrücklich erklärt hatte, daß die Grobsh. Regierung an der Selbständigkeit unserer Eisenbahnen festhalte, und daß Preußen auch gar nicht gewillt und nicht in der Lage sei, unsere Selbständigkeit zu bedrohen. Ich halte an dieser Erklärung fest. — Es sind nun von verschiedenen Rednern Zukunftsbilder entworfen worden, wie sich in näherer oder fernerer Zeit die Verhältnisse auf den deutschen Eisenbahnen gestalten werden. Es ist gewiß schwierig zu sagen, wie sich in 20 oder 30 Jahren die Dinge gestalten werden. Ich will aber kein Hehl daraus machen, wie ich mir die weitere Entwicklung unseres Eisenbahnwesens denke. Ich glaube

nicht, daß der preussisch-hessische Gemeinschaftsvertrag vorbildlich sein wird, hoffe vielmehr, daß wir auf anderem Wege zu einer immer größeren Einheitlichkeit unter den deutschen Eisenbahnen kommen werden. Das nächste Ziel, das ja auch Sie erstreben, wird eine völlige Tarif-, namentlich Personentarifgemeinschaft sein. Wenn wir einmal vollständig gleichmäßige Tarife haben, dann haben wir schon einen gewaltigen Schritt in der Vereinfachung vorwärts gemacht. Für das Publikum ist es ganz gleichgültig, ob eine oberste Direktion in Berlin oder auch noch solche an andern Orten bestehen, wenn nur gleichartige Einrichtungen vorhanden sind. Sind wir einmal zu völliger Vereinheitlichung unserer Personentarife gelangt und sind auch die Gütertarife noch weiter in dieser Richtung ausgebildet, dann wird ein weiterer wichtiger Punkt der sein, daß wir zu einer gemeinsamen Wagengestellung kommen. Bis jetzt besteht der Wagenpark jeder Eisenbahnverwaltung gesondert für sich. Beim Uebergang von Wagen auf andere Bahnen sind jetzt gewisse Umständenlichkeiten notwendig, die wegfallen würden, wenn eine Vereinbarung zu Stande käme, den gesamten Wagenpark als einheitlichen anzusehen und gemeinsam darüber zu verfügen. Es müßte natürlich eine Centralinstanz für die Wagenverteilung und Kostenrepartition geschaffen und weiter bestimmt werden, wie viel jede Verwaltung für Reparaturen und Neuanschaffungen zu leisten hat u. s. w. Wenn wir auch das erreicht haben, dann würde die Frage entstehen, ob nicht auch eine gleiche Behandlung der Maschinen eintreten könnte. Man kann wie Sie sehen, auf diesem Weg nach und nach zu solchen einheitlichen Einrichtungen kommen, daß im Effekt derselbe Betriebs- und Verkehrszustand erreicht wird, als wenn alle deutschen Bahnen in einer Hand lägen. Ob dann jede Regierung ihre Einnahmen für sich bezieht und jeder Landtag für sich das Budget bewilligt, das wird vom Verkehrszustandpunkt gleichgültig sein, wenn wir im übrigen nur gemeinschaftliche Einrichtungen haben. Das ist ein Zukunftsbild, von dem ich nicht weiß, ob und wann es sich verwirklichen wird. Ich glaube aber, daß die wünschenswerthe Einheit im Eisenbahnwesen eher auf diesem Weg zu erreichen ist. In Hessen liegen die Verhältnisse ganz anders als bei uns. Hessen hat ganz Recht gehabt, daß es jenen bekannten Betriebsvertrag abschloß, da es nach der geographischen Konfiguration des Landes und der Entwicklung seiner Bahnen sich nicht mehr ein geschlossenes Bahnnetz schaffen und eine selbständige Eisenbahnpolitik einschlagen konnte. Es war daher nur natürlich, daß die sehr erheblichen finanziellen Vorteile Hessen bezogen haben, auf seine Eisenbahn-Scheinselbständigkeit zu verzichten. Bei uns liegen die Verhältnisse bekanntlich anders.

Der Herr Abg. Geß hat dann noch alle möglichen kleinen Mängel in dem Betrieb unserer Privatbahnen in humoristischer Weise geschildert. Mit unseren Staatsbahnen verglichen sind die Verhältnisse dieser kleinen Bahnen immer minderwertiger. Es ist natürlich, daß uns, verwöhnt durch die Schnelligkeit unserer Schnellzüge und selbst unserer Personenzüge, auf diesen kleinen „Klingelbahnen“ der langsamere Betrieb unangenehm auffällt, daß wir von einem „Schnedentransport“ sprechen. Aber auch abgesehen davon, daß sie nach den Vorschriften gar nicht so rasch fahren dürfen, wie auf der Hauptbahn, kommt hinzu, daß sie der Kosten wegen keine besonderen Güterzüge fahren können, wodurch die Fahrten allerdings ganz erheblich verlangsamt werden. Aber wenn diese kleinen Bahnen im staatlichen Betrieb wären, würde man ihn auch kaum anders einrichten können. Mit der Befenchtung steht es ähnlich. Das Delleicht erscheint unserem durch Gas und Elektrizität verwöhnten

Auge allerdings dunkel. Man wird aber den Gesellschaften nicht zumuthen können, elektrisches oder Gaslicht einzuführen. Daß bei dem vom Herrn Abg. Geß geschilderten Unfall die Maschine nicht einmal eine Reserve-Schraube gehabt habe, kann ich kaum annehmen. Eher glaube ich, daß der Zugführer Herrn Geß für einen etwas ängstlichen Herrn gehalten und ihm deshalb, um ihn nicht zu erschrecken, gesagt hat, es sei nur eine Schraube gebrochen (Heiterkeit). — Ein ernstlicher Beschwerdepunkt ist dagegen, daß bei einem Unglück Verbandszeug gefehlt hat. Wir werden prüfen, ob nicht strengere Vorschriften hierwegen erlassen werden sollen.

Die Verfügung in Betreff der Kontrolle der Karten der Herren Landtagsabgeordneten ist i. Zt. vor 8 Jahren nicht von der Generaldirektion, sondern vom Ministerium ausgegangen. Ich habe damals in der That die Befugnis ausgeübt, wenn im Betrieb Schwierigkeiten entstehen wegen dieser Karten, nur eine Meldung an die Generaldirektion zu erstatten, damit durch den direkten Verkehr mit den Herren Abgeordneten das Erforderliche in die Wege geleitet werden könnte. Diese zweckmäßige Einrichtung ist jedenfalls nur aus Rücksicht für die Herren Abgeordneten getroffen worden. Es ist nun der Fall vorgekommen, daß gemeldet wurde, ein in Offenburg wohnender Abgeordneter sei auf einer Strecke bei Donaueschingen mit seiner Landtagskarte gefahren. Wir ersuchten den Herrn Abgeordneten um Auskunft und baten ihn allerdings gleichzeitig, den Fahrpreis für die fragliche Strecke herauszubehalten. Es stellte sich dann heraus, daß jener Abgeordnete, der auch Reichstagsabgeordneter war, eine Reichstagsfreikarte hatte, in die für die Route Offenburg-Berlin merkwürdiger Weise auch der Weg über Donaueschingen-Konstanz vorgegeben war. Damit war die Sache erledigt und wenn der betr. Abgeordnete dem Herrn Abg. Geß von diesem Zwischenfall keine Kenntniß gegeben hätte, so wäre nichts davon in weiteren Kreisen bekannt geworden. (Heiterkeit.)

Für das Haltenlassen von Schnellzügen in Bühl und Achern, das der Herr Abg. Land gewünscht hat, können wir leider die Zeit nicht finden, da für diese Züge die uns zugemessene Zeit zu knapp ist. Infolge der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit unserer durchgehenden Züge sind wir allerdings gezwungen gewesen, eine Reihe von Halten nach und nach aufzugeben. Wir haben uns bemüht, dafür wenigstens teilweise Ersatz zu schaffen, indem wir kurz vor den betreffenden Schnellzügen thunlichst Personenzüge legen, mit denen auf der nächsten Schnellzugstation der Anschluß erreicht werden kann. — Ich werde aber nochmals prüfen lassen, ob vielleicht doch noch einige Minuten an andern Stationen gespart werden können für ein Anhalten in Bühl oder Achern.

Die Bahnhofsverhältnisse in Waldshut hat der Herr Abg. Land richtig geschildert. Pläne für eine Umgestaltung sind schon seit langer Zeit in Vorbereitung und es ist möglich, daß schon im Nachtragsbudget eine Anforderung gemacht wird.

Der Herr Abg. Land hat dann nochmals den Wunsch vertreten, es möchte der Nachmittagszug von Basel nach Säckingen bis Waldshut weiter geführt werden. Das ist nicht möglich vor allem wegen der großen Zahl von Güterzügen, die auf dieser eingleisigen Strecke zur Mittagszeit verkehren, und ich habe deshalb die Waldshuter auf die Zeit vertröstet, wo ein zweites Gleise gelegt sein wird. Der Herr Abg. Land hat dann schließlich ein Kompromiß vorgeschlagen: eine Weiterführung wenigstens an Sonntagen. Diesen Wunsch werde ich noch prüfen und, wenn irgend möglich, erfüllen. Waldshut würde dann allerdings unter allen badischen Städten das beste Ge-

Die  
Sa  
heim  
Dr.  
Chem  
unbe  
troge  
1899  
der  
Belle  
Di  
münl  
streit  
Land  
M  
mit  
geda  
zu  
3  
stell  
bekan  
W  
Ger  
Die  
Bau  
heim  
Zof  
selb  
Sch  
an  
für  
ame  
in  
vor  
des  
vor  
vier  
190  
geh  
mä  
stre  
Fre  
Z  
stel  
bet  
G  
D  
be  
D  
M  
ar  
de  
H  
M  
n  
g  
f  
b

schäft mit dem neuen Sommerfahrplan gemacht haben. (Geiterkeit.)

Der Allerheiligentag ist kein gebotener Feiertag. Die vom Abg. Lauch gewünschte Befreiung vom Dienst ist deshalb nur in beschränktem Maße möglich. Richtig ist, daß der Allerheiligentag heute nicht bloß als katholischer Feiertag zu betrachten ist, da auch die Protestanten an diesem Tage gerne die Gräber ihrer Angehörigen schmücken und besuchen. Ich werde deswegen Veranlassung nehmen, zu prüfen, ob nicht wenigstens der Nachmittag in einem gewissen Umfang frei gegeben werden kann.

Abg. Grüniger (auf der Tribüne schwer verständlich) bringt Vorkalwünsche Billingsens vor.

Abg. Eder bezeichnet es als sehr erfreulich, was in letzter Zeit auf der Strecke Mannheim—Schwezingen geschehen ist, insbesondere ist er der Regierung für die Vermehrung des Wagenparkes dankbar. Die Besitzer von Wochenkarten sollten die Berechtigung zur Benützung auch der übrigen Züge erhalten. — Die Stadt Ladenburg beschwert sich über die ungleichmäßige Behandlung der Tarife für Monatskarten auf der Main-Neckarbahn. — In Schwezingen verkehren in 24 Stunden 144 Züge. Das ist ein Zustand, der auf die Dauer nicht zu halten ist. Eine Entlastung der Rheinthalbahn wäre zu erwarten von dem Bau einer Bahn Brühl—Rheinau.

Staatsrat Eisenlohr: Der Abg. Eder hat die ungleichmäßige Berechnung der Zeitkarten zwischen Mannheim und Stationen der Main-Neckarbahn getadelt und, wie ich ihm zugeben muß, mit Recht. Es liegt hier allerdings ein Kuriosum vor, das aus der Welt geschafft werden muß. Es kommt daher, daß die Grundsätze für die Berechnung der Zeitkarten auf den badischen und den preussischen Bahnen und auf der Main-Neckarbahn verschieden sind. — Die Beseitigung dieses Mißstandes ist aber bereits in Angriff genommen. Die Unzulänglichkeit der Stationsanlagen in Schwezingen und Rheinau werden für den Verkehr von Brühl am gründlichsten gebessert werden durch Erstellung einer Bahnverbindung zwischen Brühl und Rheinau und ich glaube dem Herrn Abgeordneten Eder die erfreuliche Aussicht eröffnen zu können, daß er im Nachtragsbudget eine Position für die Bahnverbindung Brühl—Rheinau finden wird.

Abg. Gieseler: Die Darstellung der ungünstigen Betriebsergebnisse des letzten Jahres und die optimistische Auffassung, die der Abg. Muser über das Eisenbahnwesen gestern geäußert, veranlassen mich, entgegen meiner ursprünglichen Absicht heute das Wort zu ergreifen. Zufällig hat im preussischen Landtag in der letzten Woche auch die Eisenbahndebatte stattgefunden. Da war man in der Lage, die Auslassungen hier und dort zu vergleichen. Man hat behauptet, die preussische Eisenbahnverwaltung sei fiskalisch. Die preussischen Volksvertreter führten aber nicht so sehr hierüber Klage als vielmehr darüber, daß die Einnahmen allzusehr zurückgehen, und daß dies für den allgemeinen Staatshaushalt von sehr trüber Wirkung sei. In Preußen aber bezieht die allgemeine Staatsverwaltung aus den Erträgen der Eisenbahnen einen Zuschuß von 150 Millionen, während bei uns umgekehrt die Eisenbahnkasse aus der allgemeinen Staatskasse dotiert wird. Die im preussischen Landtag aufgetretenen Redner haben die Eisenbahnverwaltung gerade so gelobt, wie es hier geschah. Leider jedoch können wir den Satz, der dort ausgesprochen wurde: „unser Betriebskoeffizient ist der günstigste in ganz Deutschland“ nicht auch auf uns anwenden; wir haben vielmehr den allernachteiligsten, und das ist eine sehr ernste Thatsache, deren Ursachen wir nachgehen müssen. Man hat geglaubt, diese Ursache darin finden zu können,

daß wir vielleicht für die Verwaltung mehr verausgaben, als andere Staaten. Nachdem aber schon bei der allgemeinen Finanzdebatte sowohl der Herr Minister, als auch ich deutlich hervorgehoben haben, daß diese Ursache nicht zutrifft, sollte diese Behauptung fallen gelassen werden. Ähnlich großen Verwaltungsaufwand finden wir auch in Preußen, Württemberg und Bayern. Die Ursache des außerordentlich hohen Betriebskoeffizienten kann also nicht hierin seine Ursache haben. Wenn man dann in der Erhöhung der Material- und insbesondere der Rohmaterialpreise die Ursache gefunden zu haben glaubt, so muß doch darauf hingewiesen werden, daß eben dieselbe Erhöhung auch die anderen günstiger gestellten Staaten trifft. — Daß unsere größere Ausgabe an Arbeitslöhnen hier in Rücksicht zu ziehen sei, scheint auf den ersten Blick ganz zutreffend zu sein. Der Abg. Hügel hat ja nachgewiesen, daß wir durchschnittlich auf den Kopf 200 M. mehr ausgeben als Preußen. Wir stimmen nun darin überein, daß wir die Arbeitslöhne nicht herabsetzen können. Ihre Höhe muß stets den durchschnittlichen örtlichen Tagelohn erreichen. Trotzdem hört man auch von Eisenbahnbeamten und Arbeitern, daß der Einzelne in Preußen besser bezahlt sei als bei uns. Also kann die Ursache nicht in den höheren Löhnen liegen. Es scheint mir der Durchschnitt pro Kopf in Preußen deswegen niedriger zu sein, weil Preußen ein großes Eisenbahnnetz hat und im Verhältnis nicht so viel Personen braucht als wir beschäftigen. Vielleicht könnte hier an der Kopfszahl gespart werden. Das wird erreichbar sein, wenn der Weg einer Tarifgemeinschaft beschritten wird, wie ihn der Herr Staatsminister vorgezeichnet hat. — Was die Frage der Entlassung von Arbeitern seitens der Eisenbahnverwaltung anlangt, meine ich, solche Klagen sollten immer dem Ministerium mitgeteilt werden, damit sofort Abhilfe geschaffen wird. Ich habe mich übrigens inzwischen in Mannheim über die tatsächlichen Unterlagen der Beschwerden selbst erkundigt und in Erfahrung gebracht, daß kein einziger Arbeiter entlassen wurde, man wollte sie nur, bis andere geeignete Arbeitsgelegenheit wieder vorhanden war, in der Zwischenzeit andersweitig beschäftigen. — Es ist meines Erachtens Aufgabe der Regierung, den Ursachen des Steigens unseres Betriebskoeffizienten nachzugehen und seinerzeit dem landständischen Ausschuss oder dem Landtag selbst eine Nachweisung über die angestellte Vergleichung mit einem der Größe Badens entsprechenden preussischen Bezirk zu geben. Denn die Lage unseres Eisenbahnwesens wird immer ernster werden, weil die Eisenbahnschuld ständig steigt. Für die Zukunft müssen wir auch berücksichtigen, daß es oft den Eindruck macht, als ob wir unsere Einrichtungen etwas opulent ausrüsteten. Vielleicht rührt das auch mit daher, daß die mit der Vorbereitung der Vorlagen betrauten Herren allzusehr überlastet sind. An manchem Projekt wird wohl bei genauer Prüfung gespart werden können. Die im Hintergrund stehende Frage der Bezahlung der Schuldzinsen ist sehr ernst. Die Reineinnahmen müssen doch außer dieser Bezahlung der Schuldzinsen noch die Tilgungsquote bringen, und wenn hin und wieder auch einmal zur Schuldentilgung nichts übrig bleibt, so müssen doch stets die Schuldzinsen herauskommen. Und doch haben wir zu erwarten, daß mit der Zeit die Erträge nicht einmal mehr hierzu reichen werden! Wenn auf den Betriebsfond hingewiesen wird, so meine ich, braucht man nur die ersten Seiten des Budgets durchzulesen, um zu sehen, daß er wohl in Wäbe aufgezehrt sein wird. — Ich meine, wir müssen die richtige Mitte halten zwischen pessimistischer und zu optimistischer Auffassung über die Lage unseres Staatshaushalts. Es wird ein Nachtrag kommen, der einschließlich der Mehrforderungen an

Wohnungsgeld eine ganz außerordentliche Höhe erreichen wird. Da müssen wir uns allerdings die Thatsache vor Augen halten, daß wir mit einem großen Defizit abschließen werden.

Es wird nun behauptet, der ganzen schlimmen Lage könne durch Tarifierabsetzung abgeholfen werden. Ich glaube auch, daß wir darnach streben müssen, eine Tarifverbilligung und -vereinfachung zu erlangen. Allein in dem gegenwärtigen Zeitpunkt der Depression gebietet die Vorsicht, auch die Folgen einer beratigen Maßnahme sich sofort zu vergegenwärtigen. Und wenn nun der Abg. Muser zwar zugibt, daß in der ersten Zeit ein gewisser Einnahmehausfall eintreten könnte, diesen aber als nicht erheblich übergehen zu dürfen glaubt, so muß ich ihn doch auf einen Ausspruch des ihm nahestehenden württembergischen Abg. Gaußmann hinweisen, der auch der Ansicht ist, daß diese Maßnahme in den ersten Jahren einen nicht unerheblichen Einnahmehausfall zur Folge haben werde. Wie man bei unseren Verhältnissen die hohen Tariffsätze eine „Verkehrssteuer“ nennen kann, ist mir unverständlich. In Preußen, wo die allgemeine Staatskasse erhebliche Zuschüsse aus den Erträgen der Eisenbahnen bezieht, könnte man diesen Ausdruck wohl rechtfertigen; bei uns aber, wo doch die Eisenbahnkasse aus allgemeinen Staatsmitteln subventioniert wird, kann man eher von einer Steuer reden, welche die nicht fahrenden im Interesse des fahrenden Publikums entrichtet. — Das Verkehrsbedürfnis kann übrigens über eine gewisse Grenze hinaus nicht gesteigert werden. Wo der Verkehr schon sehr groß ist, wird er sich bei größerer Erleichterung nicht in dem früheren Verhältnisse steigern. Die große Masse unseres Volkes ist eben während der Woche doch an die Scholle bzw. an den Arbeitsort gebunden und kann nicht in der Welt herumfahren. Und für den Sonntagsverkehr haben wir jetzt schon ein solche Verbilligung der Wagen, daß wir nicht mehr weiter gehen können. Wenn wir aber die Tarife im Interesse der Geschäftswelt weiter herabsetzen und die Konkurrenz sich infolge dessen allzu sehr ausdehnt, so werden wir die umgekehrten Klagen zu hören bekommen. Auch diese Seite der Tarifierabsetzung darf man nicht aus dem Auge lassen. Der Satz, den der Abg. Muser ausgesprochen hat, ist eben in dieser Allgemeinheit nicht richtig. Ein Beispiel haben wir in Mannheim erlebt, wo die Stadt bei Uebernahme der Pferdebahn anfänglich auch für den Verkehr mit Ludwigshafen den 10-Pfennigtarif einführte. Die Folge war natürlich eine sehr große Steigerung des Verkehrs, die Ausgaben konnten aber mit den Einnahmen nicht mehr gedeckt werden, so daß man den Tarif wieder erhöhen mußte. Hieraus können wir lernen, daß man bei jeder Tarifverbilligung an einer gewissen Grenze stehen bleiben muß. Wir wollen also auf dem Weg, den der Kommissionsbericht vorzeichnet, weitergehen; wir wollen schrittweise, nach und nach vorschreiten. Es ist das Verdienst des Berichterstatters, gezeigt zu haben, daß sehr viele Anregungen von der Kommission ausgegangen sind, die Reformer haben diese Grundgedanken nicht erst geschaffen. Ich glaube, daß auch der einen oder andern Anregung der Kommission seitens der Regierung sobald als thunlich nachgekommen worden ist. Das Kilometerheft muß dazu führen, daß man dem ihm zu Grunde liegenden Gedanken näher kommt, daß man schließlich, ähnlich wie bei der Post die Postmarken, so hier so und so viele Kilometer kauft. Dann fällt die ganze umfangreiche Kontrolle weg, denn es kann der Eisenbahnverwaltung gleichgültig sein, was der Käufer mit seinen Kilometern anfängt; dieser Einrichtung kann ja dann vielleicht auch der 2 Pf.-Tarif zu Grunde gelegt werden.

Die wünschenswerthen Vereinfachungen unseres Eisenbahnwesens, insbesondere die Vereinheitlichung des Wagenparkes, hat der Herr Staatsminister schon dargelegt. Seine Vorschläge scheinen mir sehr billigenwerth zu sein. Daneben kann die politische Selbständigkeit unserer Eisenbahnen dann unverfehrt erhalten bleiben. So werden wir schließlich einheitliche Vorschriften haben und dennoch nach wie vor badiſche Eisenbahnen. Das soll das Zukunftsbild unserer Eisenbahnen sein.

Gegenüber dem Verlangen nach gesetzlicher Festlegung der Tarife muß ich betonen: eine solche gesetzliche Festlegung der Maximalhöhe der Tarife wäre ja an sich möglich, aber unpraktisch. Die Erfahrung zeigt ja, daß sich die Tarifänderung wesentlich in der Richtung einer Verbilligung bewegt, so daß diese gesetzliche Bestimmung ohne wesentliche praktische Bedeutung wäre. Wenn wir uns also auf den Standpunkt stellen, daß alle Tarife gesetzlich festgelegt werden müssen, so hat das keinen Werth. Wir sind aber doch auch darüber einverstanden, daß man der Verwaltung nach unten hin Bewegungsfreiheit geben muß, und das ist die Hauptsache. Eine Kontrolle darüber, wie die Regierung ihre Befugniß handhabt, haben wir ja. Was wir demnach mit einem Gesetz erreichen würden, das führen wir jetzt schon praktisch aus. Ich glaube also, die Antragsteller würden gut daran thun, ihren Antrag aufzugeben.

Die Wünsche des Abg. Geppert wegen Verbilligung der Obsttarife kann ich nur unterstützen. — Ueber die Nothwendigkeit der Einführung der Perronsperre sind wir alle einig. Ich möchte jedoch die Regierung bitten, nicht nur die Wartale, sondern auch die Wirthschaften frei zu lassen. — Das Verlangen des Abg. Geß nach Uebertragung aller Untersuchungen an die Staatsanwaltschaft kann ich nicht verstehen. Es wäre für den Betreffenden viel verhängnisvoller, wenn bei jeder Gelegenheit sofort Staatsanwalt und Gerichte in Bewegung gesetzt würden. In einem solchen Fall könnte auch über Kleinigkeiten nicht mehr hinweggegangen werden, was bei dem gegenwärtigen Zustand möglich ist. — Ich bin der Generaldirektion dankbar dafür, daß sie versprochen hat, die unhaltbaren Verhältnisse der Zeitarten auf der Main-Neckarbahn abzuschaffen. Ich bitte sie auch, den Begriff der „Arbeiter“ bei der Bewilligung von Arbeiterwochenkarten nicht zu eng zu fassen. Auswärts wohnenden Inzipienten und Defostisten z. B., die nur einen sehr geringen Verdienst haben, sollten die Vortheile der Wochenkarten wie früher auch weiterhin zu Theil werden.

Die Hauptbahn wird alimentirt von den Nebenbahnen. Wir werden nun in der Zukunft wohl auch elektrische Bahnen erhalten mit oder ohne Schienen. Ich meine, wir sollten diese dann ebenso behandeln wie die Nebenbahnen. Die Regierung sollte in weitestem Umfang gestatten, daß ihre Beamten den nachsuchenden Gemeinden mit ihrem fachverständigen Gutachten zu Hilfe kommen; und wenn eine solche Unternehmung sich als lebensfähig erweist, dann sollte der Staat mit Subventionen nicht tadeln. Auch in meinem Bezirk ist ein solches Zukunftsprojekt aufgetaucht, das ich dem Interesse und dem Wohlwollen der Regierung empfehle.

Abg. Frhr. v. Stochhorner: Die Höhe unserer Eisenbahneinnahmen hängt auch davon ab, daß nicht unberechtigte Verkehrsableitungen stattfinden. Solche scheinen im Güterverkehr in der That stattgefunden zu haben zum Nachtheil Badens durch die bayerische Pfalzbahn. — Redner verweist auf einen Bericht der „Augsburger Abendzeitung“ über die Verhandlungen im bayerischen Landtag vom 9. d. Mts. Die Pfalzbahn habe Frachtgebühren und Lagerhausgebühren heimlich herabgesetzt gegenüber

Speditoren, um die Güter über die Pfalzbahn zu leiten und der badischen Bahn auf diese Weise einen Theil des Verkehrs zu entziehen. Die Getreideimportfirma Schab & Cie. in Mannheim habe auffallender Weise für ihre Frachten statt der Linie Mannheim-Basel die Linie Ludwigshafen-Basel gewählt, obgleich die offiziellen Frachtsätze nicht günstiger gewesen seien. Die Konkurrenz anderer Firmen sei geschlagen worden, und es habe der Gedanke nahegelegen, daß die Firma Schab von der Pfalzbahn günstigere Bedingungen erhielt. — Die Firma kam nachher in Konkurs, der ein Nachspiel vor dem Strafrichter (Anklage wegen Bankerotts) hatte, weil aus den Büchern nichts hervorging über verschiedene Einnahmen der Firma von der Direktion der Pfalzbahn und Ludwigshafen. Schab hat das auch zugegeben: er habe mit den Direktoren der Pfalzbahn ein Uebereinkommen gehabt, wonach er nachträglich Frachtermäßigungen ausgezahlt bekommen habe, aber mit der Verpflichtung, diese Beträge nicht durch seine Bücher laufen zu lassen. Schab soll erklärt haben, er habe vierteljährlich etwa 20 000 M. auf diese Weise rückvergütet erhalten. In der Strafverhandlung hat nun der zweite Direktor der Pfalzbahn, Becker, zweierlei bestätigt: 1. daß solche Rückvergütungen seit Anfang der achtziger Jahre in der That stattgefunden haben und 2. daß in einem Jahr 8000, in einem andern 9000 M. an Schab zurückvergütet wurden, daß aber der Höchsthbetrag aller Rückvergütungen in einem Jahre die Summe von 20- bis 30 000 M. erreichte. — Durch diese Unterbietungen und die dadurch bedingte Entziehung des Verkehrs erscheint Baden geschädigt. Daß es sich in der That um eine unberechtigte Verkehrsentziehung handelt, ist klar gestellt durch die Neußerungen des ersten Direktors der pfälzischen Bahnen im bayrischen Landtag am 9. dieses Monats. Der Baden erwachsene Schaden ist höher als der der Pfalzbahn zugeflossene Gewinn. Er wird wohl auf 80 000 Mark jährlich berechnet werden können. Wenn man erwägt, daß diese Unterbietungen seit den 80er Jahren stattgefunden haben, so wird man zu einer Gesamtschadenssumme von über 1½ Millionen Mark kommen. — Diese Verhältnisse haben zu einer lebhaften Erörterung im bayrischen Landtag geführt. Noch viel nöthiger erscheint eine Erörterung bei uns. Es ist kein Mangel an Vertrauen in unsere Eisenbahnverwaltung, der mich veranlaßt hat, diese Dinge hier zur Sprache zu bringen, sondern ich bin dabei getragen von dem Vertrauen, daß unsere Verwaltung diese Thatsachen nicht still hingenommen, sondern Schritte eingeleitet hat, um eine Wiederholung zu vermeiden. Ich möchte die Anfrage an die Regierung richten, was ihr von diesen Thatsachen bekannt ist, und was für Schritte sie gethan hat, um Abhilfe zu schaffen. Ich glaube auch, daß hier auf dem Wege des Rechtsstreits von der Pfalzbahn Schadensersatz verlangt werden könnte.

Oberregierungsrat Schütz: Die vom Abg. Stockhorner erwähnte Gerichtsverhandlung gegen den Speditur Schab in Mannheim hat i. Ft. schon zu lebhaften Erörterungen in den Zeitungen und auch bei anderen Anlässen geführt. Es wird sich deshalb empfehlen, in Kürze eine aktenmäßige Darstellung über die in Betracht kommenden Vorkommnisse zu geben.

Bekanntlich stehen die rechts- und linksrheinischen Bahnwege in einem Konkurrenzverhältnis zu einander bezüglich des beträchtlichen Verkehrs mit der Schweiz. Die Kämpfe, die hierwegen insbesondere zwischen der Pfalzbahn und der badischen Staatsbahn früher stattgefunden, haben schon vor langer Zeit zum Abschluß von Verträgen zwischen diesen beiden Verwaltungen geführt, in denen neben Gleichstellung der Frachtsätze für die hauptsächlich in Betracht kommenden Verkehrsgebiete ins-

besondere auch vereinbart worden ist, daß keine der vertragschließenden Parteien die veröffentlichten Tarifsätze unterbieten oder irgend welche einer solchen Unterbietung gleichkommende Vergünstigung einräumen darf. Solche Verträge haben schon Anfang der 80er Jahre bestanden und sind dann im Jahre 1887 durch einen neuen Vertrag ersetzt worden, in dem wiederum ausdrücklich bestimmt gewesen ist, daß „im Verkehr mit den Konkurrenzgebieten nur ordnungsmäßig publizierte Tarife angewendet und keinerlei Rückvergütungen oder Begünstigungen irgend welcher Art gewährt werden dürften, durch welche die veröffentlichten Tarife umgangen würden oder das vereinbarte Tarverhältnis der beiden Stationen Mannheim und Ludwigshafen beeinträchtigt würde“. Das Uebereinkommen hat sich selbstverständlich auch auf die von den Bahnverwaltungen an den Plätzen Mannheim und Ludwigshafen erhobenen Umschlags- und Lagergebühren bezogen, da es ja sonst möglich gewesen wäre, die gleiche Wirkung, wie durch die Unterbietung der Frachtsätze, dadurch zu erreichen, daß man jene Gebühren einzelnen Interessenten gegenüber ermäßigte. Daß diese Auffassung bei beiden vertragschließenden Parteien bestand, geht auch daraus hervor, daß, wenn eine derselben sich aus irgend welchem Grunde veranlaßt gesehen hat, ihre veröffentlichten Umschlags- und Lagergebühren zu ermäßigen, sie dies jeweils sofort der anderen Verwaltung mitgeteilt hat. Zu der erwähnten vertraglichen Bindung der Frachtsätze kommt sodann noch hinzu, daß, wie vom Abg. v. Stockhorner schon richtig hervorgehoben, sowohl die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands wie auch das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr ausdrücklich jede Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den veröffentlichten Tarifen verbietet.

Im Jahre 1889 hat die Pfalzbahn ein eigenes Getreidelagerhaus erbaut und selbst in Betrieb genommen. Sie hat dabei in ihrem veröffentlichten Lagerhausgebührentarif einzelne wichtige Sätze gegenüber jenen der Mannheimer Privatlagerhäuser ermäßigt und dies damit begründet, daß in den letzteren Sätzen auch die Speditionsgebühr enthalten sei, während das Pfalzbahnlagerhaus die Uebernahme von Speditionsgeschäften grundsätzlich ablehne. Ermäßigungen der Mannheimer Gebührensätze auf die Höhe der Ludwigshafener hat die Pfalzbahn dadurch hintanzuhalten gewünscht, daß sie mit weitergehenden beträchtlichen Ermäßigungen gedroht hat. Bald sind zu den Klagen der Mannheimer Lagerhäuser über dieses Vorgehen auch solche über geheime Vergünstigungen getreten, die die Pfalzbahn offenbar dem Speditur Robert Schab gewähre, da dieser die Mannheimer Uebernahmesätze für Getreide nach der Schweiz fortgesetzt unterbiete und das schweizerische Geschäft mehr und mehr an sich ziehe. Die badische Staatsbahn hat sich daher schließlich im Jahre 1895 genöthigt gesehen, in Mannheim ebenfalls einen bahneigenen Speicher zu erbauen und unter Erhebung der von der Pfalzbahn veröffentlichten Lagerhausgebühren selbst zu betreiben. Da es ihr trotzdem nicht gelungen ist, das schweizerische Getreidegeschäft in größerem Umfang wieder nach dem Plage Mannheim zu ziehen und dies nach übereinstimmender Ansicht der Mannheimer Getreidefirmen darauf zurückzuführen gewesen ist, daß Schab von der Pfalzbahn Ermäßigungen von etwa 5 Pf. für 100 kg auf die wichtigeren Lagerhausgebühren erhalten, so hat sich die badische Staatsbahn schließlich auch dazu entschlossen, die gleiche Ermäßigung allen Benutzern ihres Speichers für schweizerisches Getreide zu gewähren. Dies ist aber erst geschehen,

nachdem der erwähnte Vertrag von 1887, mit dessen Bestimmungen die Generaldirektion ein solches Vorgehen nicht für vereinbar gehalten hat, von ihr gekündigt und abgelaufen gewesen ist, nämlich Ende April 1896. Sobald die Pfalzbahndirektion von diesem Vorgehen Kenntniß erhalten hat, wandte sich deren Referent persönlich an Jemand der Generaldirektion und bat um eine Unterredung, um, wie gesagt wurde, weiteren beiderseitigen Schaden zu verhüten. Bei dieser Unterredung hat der Pfalzbahnvertreter bestimmt versichert, daß seine Verwaltung zu der Firma Schad in keinem anderen Vertragsverhältnisse stehe, wie zu jedem anderen Verkehrsinteressenten, und daß sie erst durch das Vorgehen der badischen Staatsbahn dazu genötigt worden sei, dem Schad die gleichen Vortheile einzuräumen. Im Hinblick auf diese Erklärung hat die Generaldirektion den Vorschlag der Pfalzbahn, die beiderseitigen Lagerhausgebühren vertraglich zu binden, angenommen. In diesem von der Pfalzbahn selbst formulirten Uebereinkommen vom September 1896 ist bestimmt gewesen,

„1. daß die Vertragstheile sich gegenseitig verpflichten, für die Lagerung und den Umschlag von Getreide in und an ihren in Mannheim bezw. Ludwigshafen gelegenen Getreidespeichern die in den veröffentlichten Betriebsordnungen und Gebührentarifen enthaltenen Gebührensätze unbedingt und in allen Fällen einzuhalten und auf diese Sätze weder Ermäßigungen noch sonstige, einer Ermäßigung gleichkommende Vergütungen zu gewähren;

2. daß, wenn ein Vertragstheil aus irgend einem Grunde, z. B. wegen Begegnung dritter Konkurrenten von einem der publizirten Tarifsätze in einem einzelnen Falle oder allgemein abweichen wolle, er diese Absicht dem anderen Kontrahenten rechtzeitig mitzuthun habe;

3. daß der Beitritt sonstiger selbständiger Lagerhausbetriebe in Mannheim bezw. Ludwigshafen vorbehalten bleibe und die beiden kontrahirenden Verwaltungen sich hierüber, wie über die solchen Betrieben gegenüber bei etwaigen Unterbietungen u. s. w. einzunehmende Stellung von Fall zu Fall gegenseitig verständigen würden.“

Diesem Uebereinkommen sind denn auch alle wichtigeren Mannheimer Lagerhausbetriebe beigetreten. Nicht lange hernach hat sich jedoch die Pfalzbahndirektion mit Beschwerden an die Generaldirektion gewendet, daß eines dieser Privatlagerhäuser die vereinbarten Sätze unterbiete. Die von der Generaldirektion veranlaßten eingehenden Untersuchungen haben die Unrichtigkeit dieser Beschuldigungen ergeben. Dagegen hat sodann eben dieses Privatlagerhaus die gleiche Anklage gegen die Pfalzbahn erhoben, die aber die Richtigkeit entschieden beabredete. Im Jahre 1898 ist dann dieses Lagerhaus von der Vereinbarung mit der Erklärung zurückgetreten, daß es sich überzeugt habe, daß die Pfalzbahn sich an die Abmachung nicht kehre. Ein anderes Lagerhaus ist diesem Vorgehen gefolgt und, nachdem auch die badische Staatsbahn mehr und mehr zu der Ueberzeugung gekommen ist, daß die Pfalzbahn den Vertrag nicht halte, hat auch diese auf Mitte Juni 1900 den Vertrag gekündigt. Daß die badische Staatsbahn diese Verträge in der ganzen Zeit ihres Bestehens genau beachtet hat, bedarf keiner besonderen Versicherung.

In der vom Abg. v. Stockhorner erwähnten Gerichtsverhandlung gegen den Spediteur Rob. Schad ist der stellvertretende Direktor der Pfalzbahn, Oberregierungs-rath Becker, als Zeuge aufgetreten und hat auf die Frage, ob es richtig sei, daß Schad von der Pfalzbahn namhafte Rückvergütungen beziehe, bestätigt, daß solche Beziehungen der Pfalzbahn zu Schad schon seit

langer Zeit bestanden und schon bestanden hätten, als Zeuge Witte der 80er Jahre das Verkehrsreferat bei der Pfalzbahn übernommen habe. Zweck des Verhältnisses zu Schad sei gewesen, diesen in die Lage zu setzen, nachgewiesene Unterbietungen seiner Konkurrenten für Rechnung der Pfalzbahn zu übernehmen. Schad habe zu Anfang jeder Kampagne oder auch bei einzelnen besonders wichtigen Fällen, die Lage nachweisen müssen, worauf er sodann zur Uebernahme der Geschäfte ermächtigt worden sei. Während Schad angegeben hat, daß die Rückvergütungen sehr hoch gewesen seien und z. B. in einem Vierteljahr einmal 20 000 M. betragen hätten, hat der Zeuge Becker erklärt, er glaube nicht, daß die Rückvergütungen so hoch gewesen seien; sie hätten höchstens auf 20 000—30 000 M. jährlich sich belaufen, und in den Jahren 1898 und 1899 seien 8000 und 9000 M. an Schad rückvergütet worden. Der Zeuge hat ferner zugegeben, daß die Rückvergütungen seit den 80er Jahren bis zum Zusammenbruch des Schad ununterbrochen gewährt worden seien. Außer dieser finanziellen Unterstützung hat die Pfalzbahn, wie ferner in der Gerichtsverhandlung festgestellt worden ist, den Schad noch dadurch unterstützt, daß sie ihm einen ständigen Lagerchein über 2 Millionen Kilogramm als Unterlage für dessen Bankkredit ausgestellt hat; dieser Lagerchein ist, wie Schad selbst erklärte, thatsächlich werthlos gewesen, da er nicht über eine im Pfalzbahnlagerhaus niedergelegte konkrete, sondern eine fiktive Menge Getreide gelautet habe. Wegen dieses Vorgehens hat auch die Pfalzbahn zugestanden, nachdem einen beträchtlichen Theil des durch den Konkurs des Schad der Bank entstandenen Ausfalls übernehmen müssen.

Wenn nun in der vom Abg. v. Stockhorner erwähnten Verhandlung im bayerischen Landtag seitens des Vertreters der Pfalzbahn erklärt worden ist, daß es sich im Falle Schad nicht um verbotene Rückvergütungen an Frachten, sondern an Arbeits- und Lagergebühren gehandelt habe, bezüglich deren die Pfalzbahn völlig freie Hand gehabt habe, so geht aus der gegenwärtigen attemmäßigen Darstellung des Sachverhalts hervor, wie unzutreffend dieser Einwand ist.

Die badische Regierung hat sich wegen des Vorkommnisses mit der bayerischen Regierung in Verbindung gesetzt und von dieser in erfreulichem Entgegenkommen die Zusicherung erhalten, daß sie die Pfalzbahn in nachdrücklichster Weise verhalten werde, künftighin auch jede indirekte, auf dem Umwege der Lagerhaus- oder Arbeitsgebühren erfolgende Begünstigung einzelner Interessenten zu unterlassen, und daß der königliche Kommissär bei der Pfalzbahn beauftragt worden sei, den Vollzug der Weisung zu überwachen.

Was die vom Abg. v. Stockhorner angeregte Frage betrifft, ob von der Pfalzbahn der Ersatz des — an sich nicht gerade leicht zu berechnenden — Schadens beansprucht werden solle, so sind die Erwägungen hierüber noch nicht abgeschlossen.

Abg. Mohrhurst drückt seine Entrüstung über das Vorgehen der Pfalzbahnen aus und hält es für den besten Beweis für die Nothwendigkeit der Verstaatlichung. — Ueber das Heibelberger Eisenbahnunglück ist genug und übergemug geredet und ich glaube, des Dankes des Hauses sicher zu sein, wenn ich darauf nicht mehr näher eingehe. Die Stimmung in der Bevölkerung hat sich geändert, der größte Theil der Heibelberger Bevölkerung steht heute auf dem Boden der Anschauung des Kommissionsberichts. Dieser Umschwung ist nicht zum Mindesten veranlaßt durch die Art und Weise der Darstellung des Falls in einem

Die  
Sa  
heim  
Dr.  
Ehem  
unbe  
trage  
1899  
der  
Betta  
De  
munt  
strett  
Land  
M

mit  
geda  
zu  
B  
stellu  
befa  
M

Ger

Die  
Pau  
heim  
Jost  
selb  
Sch  
an  
für  
umel  
in  
vor  
des  
vor  
vier  
190  
zebi  
I  
mü  
stre  
Kri

St  
stel  
bef

Ge

D  
Ge  
D  
M  
am  
S  
B  
de  
18  
S

m  
H  
A  
T

m  
gl  
d  
j  
b

Theil der Presse. Das Mitgefühl für Weipert ist einem wesentlich kälteren Gefühl gewichen. Auch das Mitgefühl seiner Kollegen ist heute stark abgekühlt. In diesen Kreisen hat man es durchaus nicht gebilligt, daß der Prozeß wieder aufgenommen worden ist. Man hätte es lieber gesehen, wenn Weipert sich bei dem erstinstanzlichen Urtheil beruhigt hätte. — Ich bitte die Regierung um Auskunft, ob für die unglücklichen Opfer jenes Tages genügend gesorgt ist. Ich hoffe, daß die Regierung die erhobenen Ansprüche wohlwollend prüft und wenn möglich erfüllt, um den Opfern dieses Unglücks ihre Lage wieder erträglich zu machen. — Es wird auch gut sein, wenn die Generaldirektion den Beamten wiederholt den Fundamentalgrundsatz einschärft, daß nicht zwei Züge in das Blocksystem hereingelassen werden dürfen. Es wird mir versichert, daß gegen diesen Grundsatz oft verstoßen wird.

Den Wunsch nach Einführung halber Kilometerbeste II. Klasse möchte ich unterstützen. Nach der gestrigen Erklärung des Herrn Staatsministers scheint er diesen Wunsch ja auch bereits in's Herz geschlossen zu haben. — Die Einführung von Schülerabteilungen kann auch ich befürworten. — Ob die Einführung der Perrenperre sich rasch einleben wird, wird davon abhängen, wie sie praktisch durchgeführt wird. Die Wirtschaftsräume werden auch im Interesse des Publikums nicht einzubeziehen sein.

Es ist viel von der Fürsorge für unsere Arbeiter die Rede gewesen. Es ist hier eine Vermehrung der Ruhetage, Erhöhung der Löhne u. s. w., zu verzeichnen. Die Betriebskrankenkasse leistet recht Hervorragendes und steht in ihren Leistungen an der Spitze sämtlicher deutschen Verwaltungen. Durch die Organisation der Arbeiterauschüsse u. s. ist die Direktion den Arbeitern entgegengekommen. Es scheint allerdings diese Organisation noch nicht überall gut durchgeführt zu sein. Der Arbeiter sieht sich oft in Gegenwart seines Vorgesetzten, der Vorsitzender dieses Ausschusses ist, Beschwerden vorzubringen. — Der ganze Erfolg unseres Betriebs, seine Sicherheit u. beruht in erster Linie auf der Pflichttreue unseres Personals. Deshalb wird die Regierung, wenn es sich um die Fürsorge für dieses Personal handelt, stets entgegenkommen bei uns finden. Die Arbeiter wissen auch und erkennen an, was die Regierung für sie geleistet hat. Sie werden sicher zustimmen, daß die Regierung ihnen stets das größte Wohlwollen entgegenbringt und sich frei hält von jedem bureaukratischen Geist. Wenn die Arbeiter sich trotzdem mit Wünschen an den Landtag wenden, so wird man ihnen das in einer Zeit allgemeiner Unzufriedenheit, wie der Herr Minister mit Recht bemerkt hat, nicht übelnehmen.

Die Forderung der Aufstellung eines Lohn tariffs ist durchaus zu billigen, und wenn Regierung und Volksvertretung dieser Forderung entgegenkommen, so werden sie ein großes Maß von Unzufriedenheit aus dem Arbeiterstand entfernen und ihm vor allem das Gefühl gerechter und gleichmäßiger Behandlung geben. Auch die Forderung einer Verkürzung der Arbeitszeit halte ich für durchaus berechtigt. Ich möchte auch auf die vielfach bestehenden Wünsche nach angemessenen Aufenthalts- und Erholungsräumen aufmerksam machen.

Es wird darüber geklagt, daß die Behandlung unserer Arbeiter in Mannheim nicht mehr die gleiche ist, wie früher, daß sie einen sehr schroffen Charakter angenommen habe. Es soll insbesondere jedes, auch das kleinste Versehen sofort mit Geld gestraft werden. Solche Geldstrafen empfindet der Arbeiter sehr schmerzhaft. Soweit ich die Arbeiter, insbesondere die pfälzischen, kenne, ist mit guten Worten viel mehr bei ihnen zu erreichen, als durch diese kleinen Strafen, die viel mehr demoralisierend

wirken. — Die Dienstzeit der Fahrdienstbeamten ist durch Verfügung des Reichseisenbahnamts von 1899 geordnet, der tägliche durchschnittliche Dienst auf 8 Stunden festgesetzt. Die Betriebsbeamten müssen monatlich mindestens zwei Ruhetage haben, von denen einer ein Sonntag sein muß. Es ist mir gesagt worden, daß diese Maximalgrenze dessen, was von einem Beamten verlangt wird, nicht in Heidelberg, wohl aber auf anderen Bahnhöfen erreicht wird. Es wäre ganz gut, wenn die Verwaltung auch hier für eine gleichmäßige Praxis sorgen würde, wenn sie, wie die Reichspost etwa anordnen würde, daß ein Beamter nicht länger als 48 Dienststunden in der Woche (= 7 Tage) beschäftigt werden darf, und daß ein auf Nachtdienst folgender freier Sonntag nicht als Ruhetag gerechnet wird.

Der Herr Kollege Muser hat gestern das Gespenst der Preußenfurcht heraufbeschworen. Der Herr Minister hat aber mit raschem Griff, wie die Berliner Polizei, diesen Geistespud entlarvt. Herr Abg. Muser hat sich auf Äußerungen des „Schwäbischen Merkurs“ und des Herrn Oberbürgermeisters Schneker berufen. Aber die Frage, ob wir in die preußisch-hessische Gemeinschaft eintreten wollen oder nicht, wird ja nicht auf jenem Redaktionsbureau und nicht auf dem Karlsruher Rathhaus entschieden, sondern hier in diesem Hohen Hause. Das sind private Meinungen Einzelner. Wie dieses Haus aber darüber denkt, das ist klar zum Ausdruck gekommen. Wir haben nicht die geringste Neigung, die Selbstständigkeit unserer Eisenbahnen aufzugeben, nicht aus irgend welcher Abneigung gegen Preußen, aus irgend welchen partikularistischen Velleitäten, sondern vor allem aus der Besorgnis, daß unsere Eisenbahnen, namentlich in volkswirtschaftlicher Beziehung das uns erstrebenswerthe Erscheinende nicht immer erreichen würden, sofern sie preußisch wären. Der Herr Staatsminister hat mit Recht gesagt, daß Preußen auch gar nicht daran denkt, unsere Selbstständigkeit anzutasten. Es wird immer daran denken müssen, daß wir in Baden s. Zt. die größten Opfer für die Reichseinheit gebracht haben. Wir sind in Baden Jahrzehnte lang gute Deutsche gewesen, bleiben aber auch gute Badener, wenn wir die Selbstständigkeit unserer Eisenbahnen nicht aufgeben wollen. — Zum Schluß wendet sich Redner noch gegen den Abg. Binz, der die landschaftlichen Schönheiten Baden-Badens über die Heidelbergs gestellt habe. Das hat mir in's Herz gegriffen. Der Herr Kollege Binz muß Heidelberg entweder nur bei Regenwetter, oder als Student nach dem bekannten Grundsatz die Berge nur von unten gesehen haben. (Große Heiterkeit.)

Staatsminister v. Brauer: Der Abg. Rohrburk hat sich nach der Art und Höhe der Entschädigungen erkundigt, die den Opfern der Heidelberger Katastrophe gewährt wurden. Wir sind bei der Bemessung derselben in der denkbar liberalsten Weise vorgegangen; auf die vorgetragene Ansprüche haben wir jede mögliche Rücksicht genommen. Wenn aber die Erlebigung des einen oder anderen Falles sich lange hingezogen, so rührt das daher, daß die ärztlichen Gutachten über die dauernden Folgen der Beschädigung noch nicht abgegeben werden konnten, und dann auch daher, daß von mancher Seite gar zu übertriebene Anforderungen gestellt wurden. Wir haben die erfreuliche Thatsache zu verzeichnen, daß bis zum heutigen Tage keine einzige Klage gegen uns angestrengt wurde. Wir haben auf diese Weise, also ohne gerichtlichen Zwang, im letzten Jahre an Entschädigungen 1 116 000 M. ausbezahlt, wozu im laufenden Jahre noch 67 000 M. hinzukommen. Die That des Weipert kommt uns darnach recht hoch zu stehen; wir glaubten uns aber der Zustimmung dieses Hohen Hauses sicher, wenn wir den armen

Opfern das denkbar größte Entgegenkommen zeigten. (Beifall.) In einem Fall haben wir 139 000 M. bezahlt, in einem anderen 96 000 M., in mehreren je 80 000 M. Mit dem jungen Mann, den der Abg. Rohrhurst besonders im Auge hatte, haben wir leider zu keiner Einigung gelangen können, weil er eben Ansprüche stellt, die ich in Uebereinstimmung mit meinen Räten trotz weitesther Berücksichtigung aller Billigkeitsmomente als viel zu hoch erklären muß.

Die Behauptung es komme häufig vor, daß unsere Fahrbiensbeamten ähnliche Fehler machen wie der Assistent Weipert, muß ich entschieden widersprechen. Es gibt gewiß keinen, der bewußt den Fundamentalsatz, daß nie zwei Züge zugleich in den Blockabschluß eingelassen werden dürfen, verlegt. Wenn je ein solcher Fall zu unserer Kenntniß käme, so würde den betreffenden Beamten die härteste Strafe treffen. Ich halte es auch nicht für nötig, auf diesen Satz wiederholt hinzuweisen; wird er doch ständig in der Instruktion eingeschärft, und erinnert auch das Heidelberger Unglück stets an die schweren Folgen, die ein solcher Verstoß haben kann.

Der Abg. Rohrhurst hat sich darüber beklagt, daß allzu häufig wegen kleiner Verstöße gestraft werde. Ueber den Begriff „häufig“ läßt sich streiten; auch ich bin der Ansicht, daß man zunächst zu warnen und erst im Wiederholungsfall strafend einzuschreiten habe; doch glaube ich, daß die Beamten im allgemeinen nach diesem Grundsatz verfahren. Natürlich sind die Charaktere verschieden. Der eine Vorgesetzte hat eine härtere, der andere eine weichere Hand. Was speziell Mannheim anlangt, so ist unter dem abgegangenen Beamten vielleicht eine etwas laze Praxis eingerissen. Jetzt haben wir ein Mitglied der Generaldirektion dahin geschickt, der in der

That ein recht energischer Herr ist. Aber gerade dort in dem großen Betriebe ist eine scharfe Hand nötig. Uebrigens ist der neue Betriebsinspektor zugleich ein gerechter Herr und aus den Kreisen des Mannheimer Handelsstandes sind mir bereits Stimmen zugegangen, daß man dort mit den neuen Verhältnissen sehr zufrieden ist.

Präsident Gänner bringt einen Antrag der Abgg. Fröhlich und Genossen zur Verlesung, wonach die Regierung ersucht werden soll, alsbald nach Besserung der wirtschaftlichen Lage eine Vereinfachung und Verbilligung der Personentaxen in die Wege zu leiten unter Zugrundelegung des 2 Pfennigtarifs für die dritte Klasse und unter Beibehaltung der Vergünstigungen für Arbeiter und Militär. Die Regierung soll weiter gebeten werden, die Vorarbeiten jetzt schon in Angriff zu nehmen.

Es folgen persönliche Bemerkungen:

Abg. Geck stellt fest, daß die Generaldirektion sich nicht direkt an ihn wendete, sondern die Sache an die untere Behörde in Offenburg abgab, durch deren Vermittlung er erst davon Kenntniß erhielt. Auf diese Weise hat jeder Bureaubeamte davon Kenntniß erhalten, daß man einem Abgeordneten Betrug vorwarf.

Abg. Dr. Binz erklärt, die Schönheit Heidelbergs nicht mißachtet zu haben.

Abg. Rohrhurst wollte gegen das Fahrbienspersonal nicht den allgemeinen Vorwurf einer Mißachtung der Vorschrift über das Fahren in Stationsdistanz erheben.

Nach einer geschäftlichen Mittheilung des Präsidenten Gänner wird die Sitzung hierauf um 12 Uhr abgebrochen.

Ber-  
n.  
iben  
nach  
von  
fen-  
vom

hts.  
r. 3  
des  
2,

Ber-  
n.  
iben  
nach  
von  
fen-  
vom

hts.