

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1902

142 (27.5.1902) Badischer Landtag. Sitzungsbericht aus der Zweiten
Kammer. 89. öffentliche Sitzung

Badischer Landtag.

Sitzungsbericht aus der Zweiten Kammer.

89. öffentliche Sitzung

am Samstag, den 24. Mai 1902.

Am Regierungstisch: Ministerialrath Dr. Düringer; später Geh. Rath Zittel.

Präsident Göner eröffnet die Sitzung um 9¹/₄ Uhr. Da keine Einläufe vorliegen, wird sofort in die Erledigung der Tagesordnung eingetreten.

Abg. Dr. Goldschmit berichtet namens der Petitionskommission über die Bitte des Rechtsagenten Franz v. Molitor in Mosbach um Zulassung zur mündlichen Verhandlung beim Großh. Amtsgericht Mosbach. Das Amtsgericht Mosbach wies ihn stets von der mündlichen Verhandlung zurück mit Rücksicht auf seine mangelnde Fähigkeit zur Vertretung fremder Interessen und wegen seiner ungünstigen Vermögensverhältnisse. Seine wiederholten Vorstellungen blieben erfolglos. Die Kommission ist nun nicht dafür, daß ihm durch generelle Zulassung seitens des Ministeriums eine behördliche Anerkennung seiner Qualifikation ertheilt wird, auf die er keinen Anspruch hat. Die Kommission glaubt aber, daß die Verhältnisse nicht so liegen, daß seine unbedingte Zurückweisung gerechtfertigt sei. Man könnte ihm von Fall zu Fall die mündliche Verhandlung gestatten.

Ihre Kommission kommt also zu dem Antrag:

Die Petition der Großh. Regierung in dem Sinne zur Kenntnisknahme zu überweisen, das Ministerium möge es dem Amtsgericht Mosbach zur Erwägung anheimgeben, ob nicht der Petent vorbehaltlich jederzeitiger Zurückweisung jeweilig zur mündlichen Verhandlung zugelassen sei.

Abg. Breitner: Die Verhältnisse des Petenten sind mir aus der Zeit meiner Mosbacher Thätigkeit wohlbekannt. Es ginge wohl zu weit, das Justizministerium um seine generelle Zulassung zu ersuchen. Eine solche Zulassung wird ja nur dann angeordnet, wenn sie im Interesse der Rechtssuchenden absolut geboten ist. Das ist aber hier nicht der Fall, sind doch in Mosbach mehrere Anwälte ansässig. Dagegen glaube ich, daß eine gewisse Härte darin liegt, daß er auch von Fall zu Fall abgewiesen wird. Seine Verhältnisse haben sich inzwischen gebessert. Das Amtsgericht geht davon aus, daß der Petent nicht genügend qualifiziert sei. Das Landgericht dagegen er-

klärte ihn für nicht besonders befähigt, aber auch nicht für unfähig. Was seine moralische Qualifikation anlangt, hege ich doch gegen die Richtigkeit der Ansicht des Amtsgerichts sehr bedenkliche Zweifel. Der Gemeinderath von Mosbach spricht sich ja in entgegengesetztem Sinn aus, plaidirt sogar für seine Zulassung. Die Bedenken wegen seiner mißlichen Vermögensverhältnisse waren früher ganz am Plage. Den ohne kaufmännische Kenntnisse übernommenen Laden mußte er wieder aufgeben, verschiedene Krankheiten in seiner Familie brachten ihn zurück. Damals wurde er betrieben. Inzwischen hat sich aber seine Lage gebessert, und er ist redlich bemüht, seine Gläubiger zu befriedigen. Ich befinde mich im Einklang mit der Kommission und bitte Sie, den Antrag derselben anzunehmen. Der Amtsrichter von Mosbach ist ein wohlwollender Mann, und ich zweifle nicht, daß eine dem Kommissionsantrag entsprechende Empfehlung des Ministeriums ein Vorgehen zu Gunsten des Petenten zur Folge haben wird.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Abg. Neuwirth berichtet namens der Kommission über die Petition der Gemeinde Merchingen u. a., die Erbauung einer normalspurigen Sekundärbahn von Osterburken über Merchingen durch das badische Vauland. Von der Kommission ist die Bedürfnisfrage einer Bahn für diese Gegend bejaht worden. Von der Regierung wurde aber auf die großen Bau- und Betriebskosten der gewünschten Linie hingewiesen und der Anschluß der Bahn in Rosenbergr statt in Osterburken als technisch günstiger bezeichnet. Die Erbauung einer Schmalspurbahn sollte nach Ansicht der Kommission möglichst vermieden werden, da sie der landwirthschaftlichen Bevölkerung doch nicht bringt, was sie bringen soll (Nothwendigkeit des Umladens). Die Kommission wünscht, daß die Gemeinden thunlichst eine Normalspurbahn erhalten sollen. Die Verhandlungen über die Bahn Mosbach—Mudau haben gezeigt, daß eine Normalspurbahn mehr zu empfehlen ist. Die Kosten einer Schmalspurbahn sind allerdings etwas niedriger. Die Opfer der Gemeinden stehen aber bei einer Normalspurbahn nach Ansicht der Kommission in keinem Verhältniß zu den Vortheilen, die ihnen die Bahn bringt. Da die Untersuchungen noch zu keinem Abschluß gekommen sind, konnte die Kommission nur zu dem Antrag

auf Ueberweisung zur Kenntniznahme kommen. Nach Fertigstellung des Berichts ist eine zweite Petition der Gemeinden eingelaufen. (Redner verliest dieselbe.) Die Gesichtspunkte, von denen die Petenten in dieser zweiten Petition ausgehen, sind dieselben, wie in der ersten Petition, nur wünschen die Gemeinden jetzt die von der Regierung als günstiger bezeichnete Linie Merchingen—Rosenberg.

Die Kommission stellt den Antrag:

Höhe Zweite Kammer wolle das Gesuch der Petenten der Großh. Regierung zur Kenntniznahme überweisen und damit auch die zweite Petition für erledigt erklären.

Abg. Klein: Auf dem letzten Landtag habe ich diese Bahnangelegenheit, die die Bevölkerung der Gegend viel bewegt hat, beim Eisenbahnbaubudget zur Sprache gebracht. Die Regierung hat die Sache untersuchen lassen. Die Resultate dieser Untersuchung sind im Bericht enthalten. Wegen der von der Regierung betonten technischen Schwierigkeiten bei einem Anschluß in Osterburken hat sich die Bevölkerung entschlossen, von ihrem ursprünglichen Petition abzugehen und sich mit einem Anschluß in Rosenberg zu begnügen. Die Petition ist in eingehender Weise begründet. Den Rückgang des Handels und der Bevölkerung des früher blühenden Marktstädens Merchingen, das früher ein Stapelplatz für alle landwirtschaftlichen Produkte war, kann ich bestätigen. Infolge der weiten Entfernung von der Bahn (8 Kilometer) sind sehr viele Handelsleute weggezogen, die Einwohnerzahl ist zurückgegangen. Zimmerhin sind noch eine Anzahl Handelsleute und die ersten Anfänge einer kleinen Industrie vorhanden. Durch die Bahn könnte Merchingen wieder aufgeholt werden. Infolge der vollkommenen zu billigen Eisenbahnpolitik des jetzigen Herrn Eisenbahnministers, durch die erfreulicher Weise auch ärmeren Gemeinden Gelegenheit geboten wird, in die Nähe oder in den Besitz einer Eisenbahn zu gelangen, sind die Petenten aus ihrer bisherigen bescheidenen Zurückhaltung herausgetreten. Sie weisen darauf hin, daß man jetzt auch Bahnen baut, wenn sie nur eine geringe Rentabilität erwarten lassen, falls die Erbauung im volkswirtschaftlichen Interesse liegt. Unseren Landbewohnern kann man durch Verbesserung ihrer materiellen Verhältnisse, durch Schaffung besserer Verkehrswege, vor allem von Eisenbahnen aufhelfen. Der Herr Minister ist hier in einer Weise vorgegangen, die nur alles Lob verdient. Der erste Schritt, in der Erbauung von Nebenbahnen einen anderen Standpunkt, als bisher, einzunehmen, ist mit der Bahn Rosbach—Mudau gemacht worden. Ich habe diesen Schritt freudig begrüßt. Ich hoffe, daß der Herr Eisenbahnminister sich in dieser Frage nicht irre machen läßt und noch auf diesem Landtag auch noch die weiteren Projekte (Viberach—Zell, Schefflenzbahn) dem Landtag vorlegt. Die Kommission hätte gern die Petition empfehlend überwiesen, mußte aber davon absehen, weil die ganze Frage noch nicht genügend behandelt ist, noch gar keine Kosten-, Rentabilitätsberechnung u. s. w. vorliegt. Ich bitte aber die Regierung, auf eine nicht zu langsame Behandlung dieser Angelegenheit hinzuwirken, damit schon dem nächsten Landtag eine entsprechende Vorlage gemacht und dadurch das gerechte Verlangen eines bisher stiefmütterlich behandelten Landestheils erfüllt werden kann.

Abg. Zehnter: Die fragliche Gegend gehört zu meinem Reichstagswahlbezirk. Dem, was zu Gunsten der Bahn gesagt worden ist, kann ich mich nur anschließen und auch dem, was der Herr Vorredner in anderer Richtung gesagt. Ich hoffe, daß die Verwirklichung dieses Projekts nicht allzulange auf sich warten lassen wird. Gerade in

dieser Gegend, in der das Eisenbahnen noch sehr wenig dicht ist, sollte mit etwas mehr Eifer an den Bau von Eisenbahnen herangegangen werden. Soffentlich wird recht bald eine entsprechende Vorlage erfolgen.

Abg. Eder schließt sich den Ausführungen der Abgg. Klein und Zehnter an.

Der Berichterstatter verzichtet auf das Schlußwort.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Abg. Neuwirth berichtet über die Bitte der Gemeinde Sachsenflur um Errichtung einer Haltestelle. Die Gemeinde liegt 5 Kilometer von der nächsten Station, der Weg dahin ist sehr beschwerlich. Die pekuniäre Lage der Gemeinde leidet unter dem Mangel einer Haltestelle von Jahr zu Jahr mehr. Es wird darauf hingewiesen, daß keine Terrainschwierigkeiten in Frage stehen, da die Strecke beinahe horizontal liegt. Der Regierungsvertreter erklärte, man sei geneigt, eine Haltestelle zu errichten, falls die Gemeinde einen entsprechenden Beitrag leiste. Die Kommission ist nun der Ansicht, daß der Wunsch der Gemeinde durchaus berechtigt, daß auch gegen die Forderung eines Beitrags der Gemeinde nichts einzuwenden sei, sie bittet aber die Regierung, in Erwägung zu ziehen, daß die pekuniären Verhältnisse der Gemeinde nicht günstig sind, und daß darum der Beitrag nicht allzu hoch sein dürfe.

Demgemäß geht der Kommissionsantrag auf empfehlende Ueberweisung.

Abg. Klein: Ich bin der Regierung und der Kommission dankbar für die entgegenkommende Behandlung dieser Petition. Es handelt sich um einen langjährigen Wunsch der Gemeinde, an der schon lange die Bahn dicht vorbeifährt. Die Errichtung einer Haltestelle wird eine wesentliche Steigerung der pekuniären Verhältnisse der Gemeinde zur Folge haben. Ich bitte Sie, den Kommissionsantrag anzunehmen.

Dem Kommissionsantrag wird entsprochen.

Abg. Fischer berichtet über die Bitte der Gemeinde Maunheim um Errichtung einer Haltestelle. Trotzdem die Bahn auf eine Strecke von 2 Kilometer den Ort durchzieht, sind die Einwohner genötigt, mindestens 5 Kilometer bis zur nächsten Station zu Fuß zu gehen, was den zahlreichen Fabrikarbeitern, die in Engen und Zimmendingen ihr Brot finden, sehr beschwerlich ist. Da beim Umbau der Bahn auf dem Gemeindegebiet eine Nothstation errichtet werden soll, so bittet die Gemeinde, diese Gelegenheit zur Errichtung einer Haltestelle zu benützen. Die Regierung weist demgegenüber darauf hin, daß es sich um eine sehr gefährliche Stelle handle, mit einer Steigung von 1:60. Diese Strecke könne nur mit großer Vorsicht befahren werden, und die Regierung sei nicht in der Lage, die Verantwortung für Errichtung einer Haltestelle zu übernehmen. Die Nothstation diene nur für Nothfälle, auch sei Maunheim ein sehr kleiner Ort. Die Errichtung einer Haltestelle sei durchaus unmöglich.

Demgemäß beantragt die Kommission, über diese Petition zur Tagesordnung überzugehen.

Abg. Goldschmid: Nach der Auffassung der Kommission und der Regierung wird es schwer sein, das Höhe Haus zu einem anderen als ablehnenden Standpunkt zu bestimmen. Ich möchte aber trotzdem hier den Standpunkt der Petenten zur Kenntniz bringen. Schon mehr als 30 Jahre sehen sie die Bahn 2 Kilometer an sich vorbeiziehen, und sie müssen einen Weg von 5 Kilometer zur nächsten Station gehen. Nützlich ist, daß bei Erbauung der Bahn der Wunsch nach einer Haltestelle noch nicht

herbortrat. Damals war eben der Betrieb der Landwirtschaft noch rentabler als heute, wo 30 bis 40 Personen alltäglich nach Engen und Zimmendingen zur Arbeit gehen. Bei schlechtem Wetter ist ein solcher Weg eine starke Aufgabe. Wenn die Beteiligten dann hören, wie leicht die Arbeiter anderwärts an ihre Arbeitsstelle gelangen, so ist ihr Sehnen nach einer Haltestelle sehr verständlich. Ich muß anerkennen, daß die Stellungnahme der Kommission und der Regierung ganz objektiv ist. Man wünscht aber auch nur, daß die wenig belasteten Lokalzüge halten. In diesem Sinne möchte ich diesen Wunsch der Regierung zur abermaligen Prüfung empfehlen.

Der Kommissionsantrag wird angenommen.

Abg. Blümmel berichtet über die Bitte der Gemeinde Wallbach um Errichtung einer Haltestelle. Wallbach liegt $\frac{3}{4}$ Wegstunden unterhalb Säckingen bei der Einmündung der Bahn Schopfheim—Säckingen. Wallbach hat 500 Einwohner, gehört also zu den größeren Orten des Oberlandes. Seine Einwohner treiben theils Landwirtschaft, 130 Personen aber gehen zur Fabrikarbeit täglich nach Säckingen und haben ein großes Interesse an der Errichtung einer Haltestelle. Als sich die Beteiligten mit einer Eingabe an die Regierung wandten, wurden sie mit der Erfüllung ihrer Bitte auf die Legung eines zweiten Gleises vertröstet. So lange das nicht geschehen sei, könne wegen der starken Belastung der Strecke dem Wunsche nicht nachgegeben werden. Die Kommission erkennt die Wünsche der Gemeinde als berechtigt an, eine in Wallbach zu errichtende Haltestelle würde wohl auch von den benachbarten Schweizer Gemeinden stark frequentiert werden. Andererseits muß aber auch zugegeben werden, daß die Strecke schon ziemlich belastet ist, und die Kommission kann sich den darauf bezüglichen Bedenken der Regierung nicht verschließen. Sie ist aber der Ansicht, daß so fort nach Erstellung des zweiten Gleises dem Wunsche der Gemeinde entsprochen werden soll. Sie beantragt darum,

die Petition in diesem Sinne der Regierung empfehlend zu überweisen.

Abg. Dr. Weygoldt: Die Gründe, die den Gemeinderath von Wallbach zur Petition bestimmten, sind vom Berichterstatter so ausführlich dargelegt worden, daß ich auf nähere Ausführungen verzichten kann. Ich kann mich, um das Hohe Haus nicht länger aufzuhalten, darauf beschränken, der Kommission für ihre entgegenkommende Stellungnahme zu danken und die Regierung zu bitten, den Antrag in wohlwollende Erwägung zu ziehen.

Der Kommissionsantrag wird angenommen.

Abg. Blümmel berichtet über die Bitte des von den beteiligten Gemeindeangehörigen eingesetzten Comité's um Beseitigung der im Betrieb der Lokalbahn Ettlingen—Zittersbach—Pforzheim vorhandenen Mißstände. Es macht dieses Comité geltend, daß es seit einem Jahre mehrfach, aber bis jetzt ohne Erfolg über die Abbestellung dieser Mißstände mit der Direktion verhandelt habe. Die einzelnen Wünsche der Petenten sind folgende:

1. Es sollen mehr Züge eingestellt werden (bis jetzt täglich nur drei). Beim Bau der Bahn sei die Einstellung von fünf Zügen in Aussicht gestellt worden. Die wenigen Züge seien ungünstig gelegt und verkehren mit solcher konsequenter Unpünktlichkeit, daß man sich auf die Ankunftszeiten nicht verlassen könne und oft die Anschlüsse nicht erreiche. Diese Unpünktlichkeit sei hauptsächlich dadurch verursacht, daß der gesammte Güterverkehr von diesen drei Personenzügen mitbesorgt werde.

2. Zu den Arbeiterzügen wird über Platzmangel geklagt. An einem Tage seien nach einer Zählung des

Comité's 886 Personen mit der Bahn befördert worden, während 576 die höchstzulässige Zahl gewesen wäre. Diese Ueberfüllung habe auch Gefahren in sittlicher und sanitärer Hinsicht. Der ganze Arbeiterverkehr zwischen Zittersbach und Pforzheim werde mit zwei Maschinen bewältigt. Wenn noch eine dritte vorhanden wäre, dann könnte noch ein weiterer Arbeiterzug eingelegt werden. Die Einwendungen der Direktion seien nicht stichhaltig. Der Arbeiterverkehr auf dieser Lokalbahn habe alle Erwartungen übertroffen, der Personenverkehr im allgemeinen sei allerdings hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Nach den bedeutenden Opfern der Gemeinden und dem großen Staatszuschuß könne man wohl von der Direktion auch eine größere Rücksichtnahme auf die Wünsche der Bevölkerung erwarten.

Die Petenten richten nun die Bitte an die Kammer, ihnen dazu beihilflich zu sein, daß die geäußerten Wünsche erfüllt werden. Der Regierung wurde die Petition auf Wunsch zur Kenntnissnahme mitgetheilt. Sie hat dann Verhandlungen mit der Direktion u. s. w. gepflogen und eine Untersuchung angeordnet, und schließlich ist in einer Versammlung, der die Bürgermeister der beteiligten Gemeinden, Vertreter der Regierung und der Eisenbahndirektion und auch ein Vertreter der Arbeiter anwohnten, nach Mittheilung der Groß. Regierung eine vollständige Einigung erzielt worden, wonach die Beschwerden einstimmig als erledigt erklärt werden.

Nach dieser Sachlage konnte die Kommission nur zu dem Antrag kommen,

das Haus wolle über die Petition zur Tagesordnung übergehen.

Abg. Eichhorn: Den Ausführungen über den Inhalt der Petition brauche ich nichts mehr hinzuzufügen. Aus eigener Anschauung kann ich noch ergänzend bemerken, daß die Wagen vor Schmutz starren, die Heizung und Beleuchtung viel zu wünschen übrig läßt. Nicht nur die Arbeiterzüge, sondern vielfach auch die Sonntagsabendszüge sind überfüllt. Zustände, wie wir sie auf dieser Privatbahn sehen, wären bei einer Staatsbahn gar nicht denkbar. Hier zeigt sich wieder einmal deutlich der ganze Segen der Nebenbahnen! Die Direktion rührt sich nicht, wenn Beschwerden kommen, außer, wenn die Beschwerden an das Ministerium gehen. Gegen den Kommissionsbeschluß ist nicht viel einzuwenden, nach der nun einmal bestehenden formellen Einigung zwischen den Petenten und der Direktion der Gesellschaft. Allzuviel Gewicht bitte ich aber auf diese Einigung nicht zu legen. Die Bürgermeister haben eben schließlich nachgegeben. Vielleicht hätte man mehr erreicht, wenn man mehr die Interessentenkreise, das Eisenbahncomité, dem ja so viele Beschwerden zugegangen sind, gehört hätte. Aus der ganzen Konferenz ergibt sich nur, daß auf diese Vertretung der Eisenbahninteressenten durch die Bürgermeister, die ja allerdings auch zum Theil dem Comité angehören, und den vielleicht von einem Bürgermeister vorgeschlagenen Arbeitervertreter nicht allzuviel Werth gelegt werden darf. Ich möchte nur die Gelegenheit benützen, die Groß. Regierung zu bitten, recht sehr ihr Augenmerk auf diese Privatbahn zu richten und in der Ueberwachung nicht zaghaft zu sein. Solche Mißstände herrschen überall, auch auf anderen Nebenbahnen, z. B. auch auf der Bahn nach Durmersheim.

Abg. Wittum kann aus eigener Erfahrung bestätigen, daß die Klagen über die Ueberfüllung der Züge besonders im Winter, wenigstens in vergangener Zeit, keineswegs übertrieben sind. Auf eine von mir veranlaßte Vorstellung des Stadtraths und der Handelskammer in Pforzheim an die Direktion und an das Ministerium ist

Besserung eingetreten. Ich habe wenigstens keine direkten Klagen mehr, wie früher, von Arbeitern gehört. Nachdem die Bürgermeister erklärt haben, daß keine Klagen mehr bestehen, habe ich keine Veranlassung, mich weiter darüber zu äußern, möchte aber betonen, daß die Schilderungen wenigstens für die Vergangenheit vollständig der Wahrheit entsprechen.

Abg. Krühauf: Es ist auch die Rechtsfrage aufzuwerfen, ob die Bahnverwaltung nicht verpflichtet ist, mindestens fünf Züge auf dieser Strecke zu führen. Nachdem die Zuschüsse unter dieser Voraussetzung gegeben worden sind, besteht wohl auch ein Rechtsanspruch darauf, daß einmal damit eine ehrliche Probe gemacht wird. Die Konzessionsbedingungen müssen von der Gesellschaft auch eingehalten werden. Diese Frage ist ganz unabhängig davon, ob die Bürgermeister oder die Interessenten sich als zufriedengestellt erklären. Ein derartiges Verhalten der Privatbahngesellschaft darf nicht ungerügt bleiben. Im gewöhnlichen Leben würde man bei ähnlichem Verhalten eines Geschäftsmannes annehmen, daß ein strafrechtlicher Thatbestand nahe gestreift sei. Die Gesellschaft sagt, daß der Personenverkehr sehr zu wünschen übrig lasse. Was der Herr Abg. Wittum aber von der Ueberfüllung erzählt hat, beweist gerade das Gegenteil. Die Gesellschaft will offenbar auf Kosten dieses abgelegenen Landestheils sparen. Ich würde mich freuen, wenn ich zu einem Antrag auf Ueberweisung zur Kenntnisknahme die nötige Unterstützung fände. Wie es in jener Versammlung zugegangen ist, kann ich mir wohl denken. Auf die Ausführungen des Regierungsvertreters an der Hand des arabischen Fahrplans konnten die Bürgermeister nichts erwidern, weil sie davon nichts verstanden. Daraufhin hat dann der Regierungsvertreter konstatiert, daß alles ein Herz und eine Seele sei.

Abg. Wacker: Ich kann nicht allen Ausführungen der Herren Abg. Eichhorn und Krühauf zustimmen, namentlich kann ich mich ihnen nicht anschließen, wenn sie behaupten, daß es bei solchen Versammlungen immer so hergeht, wie sie geschildert haben. Ich kann auch nicht zustimmen, daß der Herr Abg. Eichhorn aus den hier bestehenden Mißständen den Schluß zieht: hier sieht man den Segen der Privatbahnen. Ich kann uneingeschränkt zugeben, daß auch auf den Privatbahnen die Mißstände bestehen, die er erwähnte. Wenn er aber sagt, daß es so bei allen Privatbahnen sei, so ist das ein Schluß, dem ich selbst dann widersprechen muß, wenn ich nicht weiß, wie die Zustände auf anderen Privatbahnen sind. Es ist eine sonderbare Logik, aus einem oder zwei Beispielen auf die Zustände aller anderen Bahnen schließen zu wollen. Ich meine, wir haben allen Grund im allgemeinen Interesse derartige Behauptungen zurückzuweisen. Es ist Jedermann unbenommen, über das Privatbahnsystem eine andere Meinung zu haben. Für mehr als eine Gegend ist es aber sicher ein wahrer Segen, daß sie eine Privatbahn bekommen hat. Der Kommissionsbeschluß scheint mir aber auch das Richtige nicht zu treffen. Einen Antrag auf Ueberweisung zur Kenntnisknahme würde ich unterstützen. Auch ich kann es nicht verstehen, warum unsere Eisenbahnverwaltung die Gemeindevorstände hier als die berufenen Vertreter der Interessenten angesehen und das Comité nicht berücksichtigt hat. Die Gemeindevorstände sind nicht in allen Fällen die sachlichsten und unbefangenen Vertreter der Gemeindeinteressen. Das liegt auch auf der Hand, weil ihnen Vieles ferner liegt, als den Interessenten. Eine derartige Behandlung des Comité's ist mir auch deswegen nicht recht verständlich, weil es doch allen Anbruch auf Anerkennung hat, wenn es solche allgemeinen Interessen des Bezirks vertreten will. Die Eisenbahnverwaltung

sollte sich darüber freuen. Die Mitglieder dieses Comité's wären die berufenen Vertreter der Interessenten gewesen. Das Comité kann sich, so wird mir versichert, der Ansicht jener Versammlung von Bürgermeistern nicht anschließen. Hätte die Regierung auch Vertreter des Comité's zu jener Versammlung zugezogen und hätte dann eine Einigung erzielt, dann wäre weiteren Klagen desselben der Boden entzogen gewesen. So aber ist das nicht der Fall. — Ich bin auch der Meinung, daß die Regierung auf Erfüllung der Konzessionsverpflichtung halten soll. Naturgemäßen Bedürfnissen der Gegend soll Rechnung getragen werden, damit solchen krassen Klagen jeglicher Untergrund entzogen wird. Wer für einstweilige Beibehaltung des gemischten Systems (Staats- und Privatbahnen) ist, hat allen Anlaß darauf zu dringen, daß berechtigten Klagen der Boden entzogen werde, und demgemäß die Großh. Regierung dringend aufzufordern, die nötigen Schritte zu thun.

Geh. Rath Rittel: Ich will nicht als Vertheidiger der Lokalbahngesellschaft auftreten, sondern nur die Stellung der Aufsichtsbehörde zu dieser Eingabe darlegen. Es handelt sich hier um eine in ihrer Verwaltung selbständige Privatbahn. Die Regierung hat sich in der Konzession nur gewisse Rechte der Staatsaufsicht vorbehalten, die in gewisser Beziehung beschränkt sind, nicht in die Verwaltung der Bahnen eingreifen. Diese Staatsaufsicht hat ihre erste Aufgabe darin, daß der Betrieb nach jeder Richtung die Verkehrssicherheit in keiner Weise gefährdet, daß die Bahn und das Wagenmaterial gut unterhalten und alle Vorkehrungen für die Sicherheit des Verkehrs getroffen werden. Die Regierung hat weiter die Tarife und die Fahrpläne zu genehmigen. In dieser Richtung können wir ja nun ziemlich weitgehend unsere Wünsche zur Geltung bringen. Aber auch hier ist eine gewisse Beschränkung geboten. Wir können der Bahngesellschaft z. B. nicht zumuthen, daß sie zu Gunsten des Verkehrs Anwendungen aus der eigenen Tasche macht. Wenn also eine Privatbahn nachweist, daß eine Maßnahme für sie erhebliche Opfer bedeuten würde, dann kann die Aufsichtsbehörde wohl nicht verlangen, daß sie diese Opfer bringt. Auf der Linie Pforzheim-Busebach waren im letzten Jahre die Ausgaben (143 000 Mark) höher als die Einnahmen der Bahn (140 000 Mark). Eine Verzinsung war infolgedessen nicht vorhanden, wohl aber ein Fehlbetrag.

Zum Inhalt der Eingabe selbst bemerkt Redner: Die Beschwerdepunkte betreffen im wesentlichen den Verkehr zwischen Dietlingen, Bröckingen und Pforzheim. Durch die Ueberfüllung der Wagen auf dieser Strecke sollen sich erhebliche Mißstände ergeben haben. Die Ueberfüllung der Wagen wurde vom Herrn Abg. Wittum bestätigt und hat sich auch bei der Untersuchung als in der That vorhanden herausgestellt. Die Zahlenangaben der Petition sind aber unrichtig. Es ist nicht richtig, daß an einem Tag 836 Personen mit den Arbeiterzügen gefahren sind. Diese Unrichtigkeit mag vielleicht auf einer oberflächlichen Zählung des Comité's beruhen. Auch andere Angaben der Petition sind unrichtig. Die Eingabe ist übrigens durch neuere Verhandlungen über den Sommerfahrplan mit den Bürgermeistern und Arbeitervertretern überholt. Es ist der Regierung ein Vorwurf daraus gemacht worden, daß sie mit dem sogen. „Comité“ nicht verhandeln wollte. Ein solches Privatcomité können wir als Betriebsaufsichtsbehörde nicht anerkennen. Aufsichtsbehörde ist das Ministerium und seine Organe. Wir haben genug Organe, um selbst die nötigen Erfassungen zu sammeln, und auch genug Mittel, um unsere Anordnungen zu Geltung zu bringen. Wir brauchen dieses Comité nicht. Die Bürgermeister, die

wir als Vertreter ihrer Gemeinden zu der Besprechung eingeladen haben, müssen doch die Wünsche ihrer Gemeinden am besten kennen und zum Ausdruck zu bringen wissen.

Der Herr Abg. Fröhlich hat die Rechtsfrage aufgeworfen, als ob in der Konzession eine Verpflichtung der Bahnverwaltung enthalten wäre, täglich fünf Züge zu führen. Eine solche Verpflichtung hat die Gesellschaft niemals eingegangen. Die diesbezüglichen Bemerkungen in der Eingabe sind darauf zurückzuführen, daß in der Begründung der Regierungsvorlage über den Bau der Bahn zum Nachweis der Rentabilität angenommen war, daß täglich fünf Züge verkehren würden und daß die Rentabilitätsberechnung auf Grund dieser Annahme erfolgte. Eine derartige Annahme in der Begründung ist aber natürlich nicht maßgebend für die Zukunft. In der Begründung der Vorlage ist auch angenommen, daß täglich ein Güterzug verkehren würde. Zum Nachteil der Gesellschaft hat sich aber diese Annahme nicht verwirklicht. Sie ist genöthigt, die wenigen vorhandenen Güter mit Personenzügen zu befördern. Dadurch treten allerdings hier und da Verspätungen dieser Züge ein, die aber möglichst beseitigt werden sollen. Der Herr Abg. Fröhlich hat gemeint, die Personenfrequenz der Bahn könne nicht so klein sein, da ja über Ueberfüllung der Züge geklagt werde. Es handelt sich aber hier um Arbeiterzüge, die die Haupteinnahmequelle der Bahn bilden, aber wegen der außerordentlichen Billigkeit der Arbeiterbillete sehr wenig einbringen. Die Beförderung der Arbeiter nach Pforzheim ist eine sehr schwierige Aufgabe infolge der Verschiedenheiten des Beginns der Arbeitszeit in der Pforzheimer Industrie. Weil nicht sämtliche Arbeiter mit einem Zuge befördert werden konnten, haben wir 1899 nach Anhörung der Bürgermeister bestimmt, daß zwei Züge nach Pforzheim eingeführt werden und daß mit dem ersten die jüngeren, mit dem zweiten die älteren Arbeiter fahren sollten. Wir haben dabei angenommen, daß den Arbeitern, die den ersten Zug benötigen, von den Fabrikanten Lokale zur Verfügung gestellt werden, wo sie die halbe Stunde bis zum Beginn der Arbeitszeit sich aufhalten können. Diese Erwartung hat sich aber nicht erfüllt. Thatsächlich drängte sich nun alles auf den zweiten Zug. Diese Ueberfüllung des zweiten Zuges ist aber nur im Dezember und Januar zu konstatieren. Im Februar liegen die Verhältnisse wieder anders. In der neuesten Verabreichung mit der Direktion der Gesellschaft wurde auch diese Frage zur Sprache gebracht und von der Direktion zugesichert, daß im nächsten Winter der zweite Arbeiterzug mit drei Lokomotiven in diesen zwei Monaten verkehren werde, so daß mehr Wagen eingestellt werden können. Darin liegt ein Entgegenkommen der Gesellschaft. Der Betrieb mit drei Lokomotiven ist allerdings vom Standpunkt der Sicherheit immerhin nicht unbedenklich.

Ich glaube, daß die Beschwerden der Eingabe der Bergangehörigen angehören, also an sich eigentlich als erledigt zu betrachten sind. Die Verhältnisse sind durch die neueste Konferenz zur Zufriedenheit der Interessenten geordnet. Beschwerden einzelner Interessenten werden natürlich von uns ebenso vertreten werden, wie der Gemeinden. Eine solche Zwischeninstanz, wie dieses Comité können wir aber nicht anerkennen. Ich halte die Anwesenheit für erledigt und deshalb den Antrag der Kommission für sachgemäß.

Präsident Gönner theilt mit, daß ein Antrag Fröhlich und Genossen eingegangen sei auf Ueberweisung der Petition zur Kenntnisaufnahme.

Abg. Dr. Vinz: Beschwerden über den Betrieb der Bahnen Ettlingen—Gerrenalb und Ettlingen—Pforzheim

hören wir nicht zum ersten Mal in diesem Hause. Auch ich bin durch die heutige Verhandlung nicht zu der Ueberzeugung gekommen, daß einfacher Uebergang zur Tagesordnung zu empfehlen ist. Der Grund, warum die Kommission zu diesen Beschlüssen gekommen ist, scheint mir in der Hauptsache ein rein formeller zu sein: Weil in der Versammlung keine Beschwerden mehr vorgebracht wurden, hat die Kommission angenommen, daß die Petition der Gesuchsteller jetzt unbegründet seien. Es sind aber doch in der Eingabe einzelne Beschwerdepunkte vorgebracht worden, und ich weiß auch selbst, daß solche heute noch existiren, kann mich deshalb nicht entschließen, für den Kommissionsantrag zu stimmen, habe deshalb auch den Antrag Fröhlich mitunterzeichnet. Gegenüber den in der Petition aufgeführten Unzuträglichkeiten kann auf Grund des staatlichen Aufsichtsrechts eingegriffen werden. Es handelt sich dabei doch wesentlich auch um die Verkehrssicherheit. Bei der Tarifgenehmigung können auch Bedingungen über die Art des Betriebs gestellt werden (z. B. Einstellung weiterer Züge). Die Großh. Regierung sollte diesen Beschwerden ihre Aufmerksamkeit widmen. Daß die Gesellschaft mit der Bahn bis jetzt keine glänzenden Geschäfte gemacht hat, kann uns nicht hindern, darauf zu bestehen, daß die Bahn den Verkehrsinteressen entsprechend geleitet wird und daß die Verpflichtungen aus der Konzession erfüllt werden. — Daß ein Comité nicht als Betriebsaufsichtsbehörde zu betrachten ist, ist selbstverständlich. Das war auch nicht die Intention, von der die betreffenden Herren ausgingen. Sie hielten sich nur verpflichtet, die vielen Beschwerden über den Betrieb der Bahn zur Kenntnisaufnahme der zuständigen Stellen zu bringen. Es hat nun gewiß ein formeller Abschluß der Prüfung der Beschwerden stattgefunden. Ich habe aber nicht den Eindruck, daß in jener Versammlung eine eingehende materielle Besprechung aller Beschwerden stattfand und halte es nicht für ausgeschlossen, daß thatsächlich solche Beschwerden noch existiren. — Auch nach der von dem Herrn Regierungsvertreter gegebenen Aufklärung habe ich noch den Eindruck, als ob die Gemeinden von der Meinung ausgehen dürften, es würden fünf Züge eingestellt werden. Die Bemerkung in der Begründung hat allerdings einen anderen Sinn gehabt. Mit drei Zügen kann das Verkehrsbedürfnis unmöglich befriedigt werden. Die Einstellung weiterer Züge, überhaupt eine rationelle Betriebsweise (auf der Strecke Karlsruhe—Gerrenalb die Befestigung der übertrieben hohen Personentarife) würde der Gesellschaft sicher bald auch ein günstigeres finanzielles Ergebnis bringen. — Ich bitte, dem Antrag Fröhlich zuzustimmen.

Abg. Wittum: Die geringe Rentabilität der Bahn wundert mich nicht. Von Anfang an nahm man an, daß die Linie Ettlingen—Pforzheim durch die Linie Ettlingen—Gerrenalb werde alimentirt werden müssen. Das war aber nicht der Fall. Geklagt wird auch über zu langsames Fahren der Züge. Erst in letzter Zeit hat die Gesellschaft stärkere Maschinen angeschafft. Die Bewältigung des Arbeiterverkehrs ist allerdings schwierig, aber auch auf der Staatsbahn. Gegenwärtig sind über die Staatsbahn aber keine Klagen mehr zu hören. Auch im Interesse der Betriebssicherheit dürfen die Wagen nicht in der geschilderten Weise überfüllt sein. Den Fabrikanten kann nicht zugemuthet werden, besondere Lokale für die Arbeiter zu stellen, wie der Herr Regierungskommissär gemeint hat. Auch über die schlechten, unschönen Wagen wird geklagt. Die Wagen auf anderen Lokalbahnen sind alle schöner, wie diese. Die Direktion sollte mehr von kaufmännischen Gesichtspunkten ausgehen, dann wird die Bahn in Zukunft auch eine bessere Rente abwerfen.

Abg. Eichhorn: Der Arbeiterverkehr nach Pforzheim könnte durch Verbesserung der Züge noch gesteigert werden, da viele Arbeiter noch gehen. Statt der von dem Herrn Regierungskommissär erwähnten gefährlichen Koppelung von drei Lokomotiven könnten wohl ebenso gut zwei Züge hintereinander geführt werden. Der Mangel an Verkehr auf der Bahn liegt namentlich an dem Mangel an Zügen. Obwohl ich in der Kommission für den Kommissionsantrag gestimmt habe, habe ich mit Freude den Antrag Frühaufer unterschrieben. Nach der Sachlage in der Kommission war an einen anderen Antrag nicht zu denken. — Zum Schluß verwahrt sich Redner gegenüber dem Abg. Wacker gegen den Vorwurf der Uebertreibung. Ich hielt es für ausgeschlossen, daß nach der Debatte über das Eisenbahnbetriebsbudget noch bei irgend Jemand im Hause ein Zweifel darüber bestehe, daß auf unseren Privatbahnen weit größere Mißstände, als annehmbar wäre, herrschen. Auch auf einer Reihe anderer Privatbahnen außer den von mir genannten sind ähnliche Verhältnisse vorhanden und in diesem Hause besprochen worden (Dinglingen—Schutterthal, Donaueschlingen—Furtwangen z.). Nach den allgemeinen schweren Klagen über die Verhältnisse auf unseren Nebenbahnen ist es keine Uebertreibung, zu sagen: Das ist ein Beweis des „Segens“ unserer Privatbahnen.

Abg. Wacker: Niemand wird bestreiten, daß im Allgemeinen auf unseren Privatbahnen größere Mißstände bestehen, als auf den Staatsbahnen. Das liegt in der Natur der Sache. Die Behauptung des Herrn Abg. Eichhorn ging aber dahin, wie hier, so sei es auf allen Privatbahnen und daraus erlese man den Segen der Privatbahnen. Ich habe mit Fug und Recht von einer sonderbaren Logik gesprochen, daß er sich für diese allgemeine Behauptung auf diese eine Bahn berufen hat. Der Vorwurf der Uebertreibung, falls er von mir erhoben worden ist, ist also berechtigt. — Der Regierungskommissär hat betont, er könne ein solches Comité als Aufsichtsinstanz nicht gestatten lassen. Eine Aufsichtsinstanz müßte allerdings anders legitimiert sein. Einen Anspruch, daß das Comité als eine solche betrachtet werde, habe aber weder ich, noch wohl die Mitglieder desselben erhoben. Nach einem mir zugegangenen Brief (Redner verliest denselben), sind die Mitglieder des Comité, die von den Interessenten ad hoc gewählt wurden, soweit es sich nicht um die Bürgermeister handelt, nicht einverstanden mit dem Beschluß jener Versammlung. Für die Regierung handelte es sich darum, wie sie am sichersten Kenntniß von den tatsächlichen Mißständen erhalten konnte. Das wäre am besten durch Anhörung des Comité geschehen. Ein Gebot der Loyalität wäre es allerdings gewesen, daß das Comité sich nicht nur an die Kammer, sondern auch an die Regierung, oder noch besser zuerst an die Regierung um Abhilfe gewendet hätte. Ich habe bei mir privatim mitgetheilten Beschwerden nie versäumt, auf diesen Weg aufmerksam zu machen. Die Regierung ist auch vollständig berechtigt, zu verlangen, daß man sich zuerst an sie wendet, und ich nehme an, daß gewisse harte

Worte nicht gesprochen worden wären, wenn das Comité das gethan hätte.

Abg. Klein: Bezüglich der Beurtheilung der Privatbahnen stehe ich auf einem andern Standpunkt, als der Herr Abg. Eichhorn. Wenn der Herr Abg. Eichhorn die früheren Zustände miterlebt hätte, würde er vielleicht auch anderer Ansicht sein. Auf diese Frage des gemischten Systems zc. wird beim Eisenbahnbudget näher eingegangen sein.

Die Petition hat Anfangs in der Kommission eine andere Beurtheilung gefunden, wie später. Der Regierungskommissär hat erklärt, daß der Regierung von diesen Beschwerden nichts bekannt sei, daß sie aber die Sache prüfen werde. Diese Prüfung ist meines Erachtens in ordnungsgemäßer Weise erfolgt. Wenn die Gemeindevertreter, deren Anhörung zweckmäßig war, erklärten, daß sie vollständig befriedigt seien, dann konnte die Kommission nur Uebergang zur Tagesordnung beantragen. Wenn die Bürgermeister wegen des anwesenden Regierungskommissärs ihre Meinung nicht gesagt hätten, was ich nicht glaube, dann geschieht es ihnen ganz recht, wenn ihre Beschwerden nicht weiter beachtet werden. (Weiterkeit.) Warum der Herr Abg. Eichhorn jetzt zu einem andern Entschluß gekommen ist, als in der Budgetkommission, weiß ich nicht. Weitere Beschwerden können ja eingehend geprüft werden. Die Beschwerden der Petition gehören aber der Vergangenheit an. Ich bitte, dem Kommissionsantrag zuzustimmen, und insbesondere bitte ich die Mitglieder der Kommission, ihrer Fahne treu zu bleiben. (Weiterkeit.) Zuruf des Abg. Wacker: Wo ist denn die Fahne?

Abg. Frühaufer verzichtet auf das ihm als Vertreter der Antragsteller zustehende Schlußwort.

Abg. Blümmel führt als Berichterstatter der Kommission in seinem Schlußwort aus: Die Kommission ist entschieden für eingehende Prüfung der Beschwerden eingetreten. Nach der Erklärung der Großh. Regierung, daß die Beschwerden in jener Versammlung erledigt worden seien, kam aber die Kommission einstimmig zu dem Antrag, Uebergang zur Tagesordnung zu empfehlen. Sie ist aber auch jetzt noch der Meinung, daß die Regierung entschieden auf eine den Arbeitern günstige Gestaltung des Winterfahrplans dringen sollte. Den Wunsch des Herrn Abg. Wittum hinsichtlich der Arbeiterzüge kann auch ich unterstützen. Der Herr Abg. Dr. Vinz hat gemeint, der Kommissionsbeschluß habe nur einen formellen Grund und die Kommission habe die Beschwerden nicht für unbegründet erachtet, sondern für erledigt. Das Letztere ist richtig. Ich glaube aber, daß die heutige Verhandlung der Eisenbahngesellschaft in den Ohren klingen, und daß die Regierung dafür sorgen wird, daß solche Beschwerden nicht mehr vorkommen. Ich bitte, dem Kommissionsantrag zuzustimmen.

Der Antrag Frühaufer wird mit großer Mehrheit angenommen und damit der Kommissionsantrag abgelehnt.

Schluß der Sitzung 12 Uhr.