

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1906

117 (4.4.1906) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 55. öffentliche
Sitzung

Beilage zur Karlsruher Zeitung № 117.

Karlsruhe, 4. April 1906.

Badischer Landtag.

Zweite Kammer.

55. öffentliche Sitzung

am Montag den 2. April 1906.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung der Berichte der Petitionskommission über

a. die Bitte des Vereins badischer Untererheber um Verbesserung der Versorgungsverhältnisse der Untererheber und ihrer Hinterbliebenen; Berichterstatter: Abg. Frhr. v. Gleichenstein;

b. die Bitte des Bauvorstands der Maschinen- und Heizervereine im Großherzogtum Baden um Verstaatlichung der Dampfseilinspektion, Beseitigung der 24stündigen Beschäftigung und der Nebenarbeiten; Berichterstatter: Abg. Kräuter;

c. die Bitte des pensionierten Straßenmeisters Josef Flach in Offenburg um Ruhegehaltserhöhung; Berichterstatter: Abg. Belzer.

2. Beratung der Berichte der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über

a. die Bitte der Gemeinden Tauberbischofsheim u. a. O. um Erbauung einer Eisenbahn von Hardheim über Königheim nach Tauberbischofsheim; Berichterstatter: Abg. Leiser;

b. die Bitte der Gemeinden Diersburg u. a. O. um Erbauung einer Bahn von Offenburg nach Lahr; Berichterstatter: Abg. Duffner;

c. die Bitte der Gemeinde Wörtelstein um Errichtung einer Haltestelle in Wörtelstein; Berichterstatter: Abg. Morgenthaler.

Am Regierungstisch: Seitens des Ministeriums des Innern: Geh. Oberregierungsrat **Straub**, seitens des Ministeriums der Finanzen: Geh. Oberfinanzrat **Dr. Nicolai**; später Präsident des Großh. Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Geh. Rat **Frhr. von Marshall**, Betriebsdirektor **Gugler**.

Vizepräsident **Behner** eröffnet die Sitzung kurz nach 10 1/2 Uhr.

Zunächst wird dem Abg. **Müller** (natl.) der erbetene mehrtägige Urlaub erteilt.

Sodann werden folgende Einläufe angezeigt:

1. Petition eines großen Teils der Einwohnerschaft von Schwellingen, den Amtsgerichtsneubau daselbst betr.;

2. die Verlegung des Karlsruher Personenbahnhofes, hier die Bitte des Gemeinderats **Dulach** um Errichtung einer Halte- und Güterabfertigungsstelle betr. (übergeben vom Abg. **Belzer**);

3. Bitte der Rebleute aus den Gemeinden **Mischweier**, **Bühlertal**, **Eisenthal**, **Kappelwindel** und **Keutweier**, um besseren Schutz des Affentaler Rotweins (übergeben vom Abg. **Schmund**);

4. Bitte der Orte **Brehmen**, **Ersfeld** und **Waldstetten**, die Erbauung einer Eisenbahn von **Hardheim** nach **Tauberbischofsheim** betr.

Die Petitionen Ziffer 1 und 2 werden der Budgetkommission, Ziffer 3 der Petitionskommission, Ziffer 4 der Kommission für Eisenbahnen und Straßen überwiesen.

Zu Ziffer 1a der Tagesordnung erstattet sodann Bericht

Abg. Frhr. v. **Gleichenstein** (Zentr.): Die Bitte des Vereins badischer Untererheber geht im wesentlichen dahin:

Es möge, soweit ein Erheber aus den Reihen der Pensionäre nicht in eine noch zu schaffende etatmäßige Stelle einrücken kann, ihm unter Zugrundelegung seiner jeweiligen Bezüge als Erheber und des Ruhegehalts für den eintretenden Fall ein neuer Ruhegehalt und Hinterbliebenenversorgung nach den Bestimmungen des Beamtengesetzes gewährt werden.

Die Kommission beantragt, die Petition der Regierung zu überweisen:

1. empfehlend in dem Sinne, daß mit der Umwandlung nichtetatmäßiger Untererheberstellen in etatmäßige tunlichst fortgeföhren werde;

2. sodann zur Kenntnisnahme in dem Sinne, daß bei einer Revision des Beamtengesetzes eine Besserstellung der nicht wieder etatmäßig angestellten Untererheber bezüglich des Ruhegehaltes und der Hinterbliebenenversorgung in Erwägung gezogen werden möge, in der Art, ob nicht die vom Untererheber dem Staate in dieser Stelle weitergeleitete Dienstzeit beim Ausscheiden aus dem Untererheberdienste zu der bei der Pensionierung zugrunde gelegten Dienstzeit hinzugerechnet werden

kann, um dem Bediensteten auf diese Weise noch die Erzielung eines höheren Ruhegehaltes und höherer Hinterbliebenenversorgung zu ermöglichen.

In der eröffneten Diskussion erhalten das Wort:

Abg. **Jhrig** (Dem.): Ich bin darum angegangen worden, hier für diese Gruppe von Angestellten ein freundliches Wort einzulegen. Es handelt sich um Leute, für die wir sehr wohl ein reges Interesse haben dürfen. Man kann die Verhältnisse, unter denen diese Angestellten sich befinden, sich nicht besser klar machen, als indem man einen einzelnen Fall herausgreift und an der Hand dieses typischen Falles sich vergegenwärtigt, unter welchen Bedingungen die Leute leben müssen.

Ich will einen solchen Angestellten nehmen, der in Schwellingen stationiert ist. Der Mann ist jetzt 54 Jahre alt. Er ist mit 19 Jahren freiwillig zum Militär gegangen, war über sieben Jahre beim Militär und ging dann zur Gendarmerie über. In dem kalten Winter 1879 auf 1880 hat er als Gendarm ein schweres rheumatisches Leiden davon getragen und mußte sich frühzeitig, schon mit etwas mehr als 10 Dienstjahren, pensionieren lassen. Er bezieht als Pension nun einen Betrag von 476 M.

Nachdem seine körperlichen Verhältnisse etwas günstiger geworden waren, hat er gesucht, noch nebenbei etwas für sich und die Seinen zu verdienen. Er war dann zwei Jahre Lageraufseher in Heidelberg und ist endlich als Steuereinnahmehilfse angekommen und ist nunmehr als solcher in Schwellingen. Dort bezieht er eine Gebühr von 860 M., so daß sein Einkommen heute zusammen 1336 M. beträgt.

Das Schwellingener Amt ist ein solches, das außerordentlich viel Arbeit verursacht. In seinem Alter von 54 Jahren sagt sich der Mann, daß er in absehbarer Zeit wohl überhaupt arbeitsunfähig werden würde, wo er dann vollständig auf seine Pension von etwas über 470 M. angewiesen wäre. Er hat sich veranlaßt gesehen, dahin zu drängen, daß er in eine etatmäßige Stelle komme, um auch einen höheren Pensionsfuß bekommen zu können. Er hat sich also vor vier Jahren an die Großh. Steuerdirektion gewendet und dort gebeten, man möge ihn als etatmäßigen Steuereinnahmehilfse aufnehmen. Man hat ihm geantwortet: daß man Abstand davon nehmen müsse, ihn in die Warteliste für etatmäßige Steuereinnahmehilfse aufzunehmen, da er nur sieben Jahre und vier Monate beim Militär gedient hat, und er deshalb gemäß § 18 Ziffer 3 der Grundsätze für die Beförderung der subalternen Unterbeamtenstellen der Staatsbehörden mit Militäranwärtern hinter Leuten mit längerer aktiver Dienstzeit, die in erster Reihe einzuberufen seien, zurückgestellt werden müsse. Es wird beigefügt, der Eintrag in die fragliche Warteliste würde völlig wirkungslos sein. Der Mann würde also, da sich immer Leute finden, die mehr als 8 Dienstjahre beim Militär zurückgelegt haben, ständig ausgeschlossen sein von der etatmäßigen Anstellung, weil jene vor ihm berücksichtigt werden.

Das ist ein Mißstand. Jeder andere Bewerber, der statt 7 Jahren 4 Monaten 8 Jahre gedient hat, auch wenn er viel jünger ist, wird einem Manne vorgezogen, der 25 Jahre dem badischen Staat gedient hat. Es ist zweifellos, daß die Großh. Regierung nach dem Paragraphen des Gesetzes richtig gehandelt hat; aber ein solcher Paragraph schreit nach Abänderung.

Der Mann hat sich im Laufe des letzten Winters oder Frühjahrs nochmals an die Großh. Regierung gewandt und hat von der Großh. Steuerdirektion wiederum die Antwort bekommen, daß aus den früher dargelegten

Gründen seinem Aufnahmegesuch nicht entsprochen werden könnte. Man verweist ihn nun auf einen anderen Weg, auf dem es ihm gelingen möchte, etatmäßig zu werden. Es wird ihm gesagt, er könne eventuell als Steuereinnahmer dritter Klasse angestellt werden, wenn er zunächst nochmals auf die Warteliste um eine nicht etatmäßige Verwendung sich setzen lassen wollte; er würde dann im Laufe der Zeit, wenn eine Stelle frei würde, sie erhalten, er müßte aber erst die Beamteneigenschaft bekommen. Jedenfalls könne er vor zwei Jahren nicht verwendet werden. Dann wird weiter beigefügt: Voraussetzung einer etatmäßigen Wiederanstellung wäre mindestens zweijährige Verwendung als nichtetatmäßiger Untererheber bei durchaus befriedigender Führung.

Jetzt müßte also der 54jährige Mann auf irgend ein kleines Dorf hinausgehen, damit er dort zwei Jahre — aus denen aber drei und vier Jahre werden — zubringt, bis eine Stelle frei wird und er sich melden kann. Dann bekommt er sie aber schließlich doch nicht und muß weiter zuwarten. Es kann die etatmäßige Anstellung sich so hinauszögern, daß der Mann 60 Jahre alt wird! Ich glaube, da sollte die Großh. Regierung weitgehendes Wohlwollen üben, und wenn die Paragraphen des Gesetzes dazu nicht stimmen, das Gesetz abändern. Ich glaube, das ist ein Gebiet, auf dem die Großh. Regierung sich wirklich ein besonderes Verdienst erwerben könnte, wenn sie die Verhältnisse dieser kleinen Leute gesetzlich festlegen wollte; und ich möchte ihr die Petenten im allgemeinen und auch den Schwellingener Herrn im besonders bestens empfohlen haben.

Geh. Oberfinanzrat Dr. **Nicolaï**: Die Lage der Steuererheber hat dieses hohe Haus seit einer Reihe von Jahren fast auf jedem Landtag beschäftigt. Ich darf die Aufmerksamkeit der Herren darauf hinlenken, daß es sich hier in der Tat um ganz eigenartige Verhältnisse handelt, um eine badische Spezialität. Während fast in allen deutschen Bundesstaaten die Steuererhebung in Bezirken geschieht, an deren Spitze natürlich ein Berufsbeamter steht, dessen ganze Zeit und Kraft durch diesen Dienst in Anspruch genommen wird, ist man in Baden auf diesem Gebiete mit der Dezentralisation außerordentlich weit gegangen, indem an jedem Ort, auch in der kleinsten Gemeinde, ein Ortserheber amtiert. Das hat natürlich zur Folge, daß in der großen Mehrzahl der Gemeinden der Untererheber nicht mit seiner ganzen Zeit und Kraft durch diesen Dienst in Anspruch genommen wird. Es trägt in kleineren Landgemeinden dieses Amt mehr einen ehrenamtlichen Charakter, und die Inhaber sind meist Ortseingesessene, die zugleich einen landwirtschaftlichen oder gewerblichen Betrieb haben und nicht ausschließlich auf ihr Einkommen als Steuererheber angewiesen sind. Nur in einem kleinen Teil der Gemeinden ist der Dienst von solchem Umfang, daß ein Berufsbeamter mit seiner ganzen Zeit und Kraft dadurch beschäftigt wird.

Bis zu diesem Budget waren 100 etatmäßige Stellen für Steuereinnahmer, in drei Gehaltsklassen angefordert, gerechnet. Diese Stellen waren allerdings, wie der Herr Vorredner richtig ausgeführt hat, den Militäranwärtern vorbehalten, und solche gab es in einer großen Zahl, daß ein Zivilanwärter gar keine Aussicht hatte, in eine etatmäßige Stelle einzurücken. Richtig ist, daß, wenn wie in dem vorhin geschilderten Falle ein pensionierter Beamter, um noch eine Art Versorgung zu finden, auf einen nicht etatmäßigen Untererheberdienst kommt, und seine Einkommensverhältnisse während dieser Diensttätigkeit noch leidliche sind, seine Ruhegehaltsverhältnisse und Hinterbliebenenversorgung außerordentlich bedauerliche bleiben.

Die Großh. Regierung hat sich diesem Mißstand nicht verschlossen; sie hat im jetzigen Budget 20 neue Stellen angefordert in der Annahme, daß immerhin noch eine Reihe von Orten im Land einen so großen Erheberdienst haben, daß man bei wohlwollender Prüfung sagen kann: der Inhaber der Stelle ist mit seiner ganzen Zeit und Kraft durch diesen Dienst in Anspruch genommen. Bezüglich der Besetzung dieser 20 neuen Stellen soll jetzt ein anderes Verfahren Maß greifen, um sie nicht auch ausschließlich den Militäranwärtern, die stets in großer Anzahl vorhanden sind, übertragen müssen und die Zivilanwärter abermals völlig leer ausgehen zu lassen. Es sind nämlich in dem Verzeichnis der für Militäranwärter vorbehaltenen Stellen nicht mehr sämtliche Steuereinknehmerstellen, sondern nur zwei Drittel vorgemerkt worden, mindestens aber der bisherige Stand von 100 Stellen. Da wir hoffen, mit der Zeit auf 150 etatmäßige Stellen zu kommen, so würden 50 Stellen für Zivilanwärter zur Verfügung stehen. Dann wäre die Möglichkeit eröffnet, auch den von dem Herrn Vorredner vorhin empfohlenen Steuererheber durch Wiedergewährung der etatmäßigen Anstellung zu berücksichtigen, wie auch eine ganze Reihe anderer Erheber aus der Reihe der Ruhegehaltsempfänger, deren Verhältnisse als ähnlich mißliche bezeichnet werden müssen.

Was nun den zweiten Teil der Petition anlangt, worin auch die Erheber, die darnach nicht durch etatmäßige Anstellung reaktiviert werden können, um eine bessere Regelung ihrer Ruhegehaltsverhältnisse und Hinterbliebenenversorgung bitten, so wäre das nur möglich im Wege einer Revision der beamtengesetzlichen Bestimmungen.

Nicht so schwierig liegt der Fall hinsichtlich der Ruhegehaltsbemessung. Hier haben wir jetzt schon eine Bestimmung im Beamtengesetz, die hier unter Umständen zuläßt, daß auch nach einer etatmäßigen Dienstzeit noch weitere Dienstjahre, die in nicht etatmäßigen Stellen zugebracht werden, eingerechnet werden können. Immerhin muß man vorsichtig zu Werke gehen, um die Ruhegehaltslasten nicht allzu groß anwachsen zu lassen.

Schwieriger ist die Sache mit der Hinterbliebenenversorgung. Hier stünden wir doch vor einem vollständigen Novum, das in keiner deutschen Beamtengesetzgebung zu finden ist, daß nämlich nichtetatmäßige Beamte während ihrer Dienstzeit in nichtetatmäßiger Eigenschaft einen gesetzlichen Anspruch auf höhere Ruhegehaltsversorgung sich verdienen sollen. Da wird der richtigere Weg immer der bleiben, eben möglichst viele von diesen Beamten, soweit es sich nach dem Maße ihrer Beschäftigung rechtfertigen läßt, wieder in eine etatmäßige Stelle überzuführen, womit die Ruhegehaltsfrage und die Frage der Hinterbliebenenversorgung von selbst eine angemessene Lösung findet.

Der Antrag der Kommission wird hierauf angenommen.

Den Kommissionsbericht zu Ziffer 1b der Tagesordnung erstattet

Abg. Kräuter (Soz.): Die vorliegende Petition stellt sich im wesentlichen als eine Wiederholung des in der letzten Session des Landtags behandelten Gesuchs dar, mit der Einschränkung, daß das Verlangen nach Einführung einer staatlichen Geizprüfung fallen gelassen wurde. Die Bitte geht dahin:

1. die Dampfkesselinspektion an die Fabrikinspektion unter Assistenz von Vertretern aus dem Kreise der Maschinenisten und Geizer anzugliedern;
2. die Nebenarbeiten der Geizer und Maschinenisten, und

3. die 24stündige Wechselschicht gesetzlich zu unterlagen.

Die Kommission stellt den Antrag:

„Punkt 1 der Petition der Großh. Regierung lediglich zur Kenntnisnahme,

Punkt 2 und 3 in dem Sinne empfehlend zu überweisen, daß

- a. der § 12 der Dienstvorschriften für die Geizer dahin erweitert werde, daß Nebenarbeiten, soweit dies der Kesselbetrieb nicht zuläßt, verboten sind;
- b. bei der Reichsregierung auf eine Aenderung des § 120e der Gewerbeordnung in der Richtung hingewirkt wird, daß nicht nur für bestimmte Gewerbe, sondern auch für bestimmte Beschäftigungsarten in allen Gewerben die tägliche Arbeitszeit in ihrem Höchstmaß gesetzlich festgelegt werde.

In der nunmehr eröffneten Diskussion erhalten das Wort:

Geh. Oberregierungsrat Straub: Die Petition des Gauvorstandes der badischen Maschinen- und Geizervereine bezweckt ein dreifaches: 1. die Verstaatlichung des Dampfkesselüberwachungswesens, 2. die Aenderung der Dienstvorschriften für die Geizer der badischen Dampfkesselanlagen, und 3. die Aenderung der Gewerbeordnung dahin, daß ein Höchstmaß der täglichen Arbeitszeit nicht nur für gewisse Arten von Gewerben soll vorgeschrieben werden können, sondern auch für gewisse Beschäftigungsarten bei allen Gewerbearten.

Was nun den ersten Antrag betrifft, so steht ja Ihre verehrliche Kommission im wesentlichen auf dem Standpunkt, den die Großh. Regierung schon auf dem letzten Landtage bezüglich dieses Punktes eingenommen hat. Die Großh. Regierung hat sich nicht davon überzeugen können, daß die seither bewährte Einrichtung der Dampfkesselüberwachung durch den Ueberwachungsverein einer Aenderung bedürfte. Gerade jetzt kann ja der badische Verein zur Ueberwachung von Dampfkesseln auf eine 40jährige erfolgreiche, ich kann wohl sagen verdienstvolle Tätigkeit zurückblicken. Jemand welche Beanstandungen von Erheblichkeit sind in diesem langen Zeitraum nicht hervorgetreten. In der ganzen Zeit, während voller 40 Jahre, sind glücklicherweise im Lande nur zwei Explosionen vorgekommen, bei denen der Verlust von Menschenleben zu beklagen war. Es war dies ein Fall in Waghäusel und ein allerdings sehr bedauerlicher Fall, der erst vor wenigen Jahren in Schwetzingen vorgekommen ist.

Es wäre übrigens auch vom Standpunkt des Gedankens der Selbstverwaltung zu bedauern, wenn ein Verein, der seither seinen Verpflichtungen vollkommen genügt hat, nun durch eine rein staatliche Einrichtung ersetzt werden sollte. Auf der andern Seite hat aber gerade das Nebeneinanderbestehen der verschiedenen Dampfkesselüberwachungsvereine in Deutschland, die nicht nur unter sich, sondern auch mit den Dampfkesselüberwachungsvereinen des Auslandes in enger Fühlung stehen, dazu beigetragen, hinsichtlich der Verbesserung des Dampfkesselüberwachungswesens anregend und befruchtend zu wirken. Manche wertvolle Anregung ist dadurch gegeben worden bezüglich einer Aenderung der Beschaffenheit der Dampfkessel, der Dampfkesselanlagen und der Unterhaltung der Anlagen, und es wäre sehr zu bedauern, wenn man solcher Anregungen vielleicht dann entbehren müßte, wenn alles in Deutschland auf diesem Gebiete unifiziert wäre.

Was sodann den zweiten Punkt betrifft, nämlich die Aenderung der Dienstvorschriften für die Geizer, so bedauere ich, daß wir eigentlich nicht

jetzt schon dazu gekommen sind, dem Antrage, der schon im letzten Landtage gestellt war, entsprechen zu können. Wir sind vollständig damit einverstanden, daß diese Dienstvorschriften, die noch aus dem Jahre 1875 stammen, revisionsbedürftig sind, und daß das insbesondere auch bezüglich des § 12 der Fall ist. Wir haben, wie das in der Petition ausgeführt ist, übrigens dem Gauvorstand des badischen Maschinen- und Heizervereins schon im Dezember 1904 die Erläuterung gegeben, daß der § 12 der Dienstvorschriften für die Heizer, der lautet: „Solange der Dampfkessel im Betriebe steht, darf sich der Heizer nur in dringenden Fällen und stets nur auf kurze Zeit aus dem Kesselhaus entfernen“, nicht so zu verstehen sei, daß der Heizer etwa in regelmäßigen Zwischenräumen oder gar bis zur Dauer von einer halben Stunde, wie das damals in der Petition ausgeführt war, sich aus dem Kesselhaus entfernen dürfe, daß vielmehr diese Ausnahmen nur in ganz besonders dringenden Fällen und auch dann nur für ganz kurze Zeit zugelassen sein sollen. Nur wurde darauf hingewiesen, daß man eben unterscheiden müsse zwischen größeren und kleineren Kesselanlagen, und daß man bei kleineren Kesselanlagen es eben nicht ganz verbieten könne, daß gewisse Nebenarbeiten, die aber mit dem Dienst des Heizers immerhin in einem gewissen Zusammenhang stehen müßten, doch zugelassen werden. Es wäre diese Aenderung der Dienstvorschriften schon lange erfolgt, wenn nicht gerade Verhandlungen über die Aenderung der polizeilichen Bestimmungen des Bundesrats „über die Anlage der Dampfkessel“ im Gange wären. Diese Verhandlungen haben sich gegen alles Erwarten länger hinausgezogen. Es wurde eine Reihe von Gutachten erhoben, die in breiter Öffentlichkeit verhandelt worden sind und wieder zu Gegengutachten führten. Es hat sich der Verein der Deutschen Ingenieure, es haben sich die Interessentenkreise, die verschiedenen Dampfkesselüberwachungsvereine mit der Frage beschäftigt, die Bundesstaaten selbst haben darauf wieder Vorschläge gemacht, und so ist man noch nicht zu einer Revision dieser Bestimmungen gekommen, von der möglicherweise auch die Dienstvorschriften für die Heizer beeinflusst werden können. Es ist aber, falls sich diese Verhandlungen noch weiter in die Länge ziehen sollten, ins Auge gefaßt, schließlich an die Abänderung der Dienstvorschriften für die Heizer heranzutreten, ohne das Ergebnis jener Verhandlungen abzuwarten. Wir stehen in dieser Beziehung auf dem Boden der Kommission und halten die Vorschriften einer Revision zugänglich und bedürftig.

Was nun die dritte Frage betrifft, betreffend die Einführung einer Maximalarbeitszeit für die Heizer, so ist schon darauf hingewiesen worden, daß die jetzige Bestimmung der Gewerbeordnung eine derartige Vorschrift nicht zulassen würde, da der § 120e der Gewerbeordnung nur bestimmt, daß der Bundesrat ermächtigt sein soll, Vorschriften über das Höchstmaß der Arbeitszeit bezüglich gewisser Gewerbearten zu erlassen. Nun kann man die Beschäftigung der Heizer nicht als eine besondere Gewerbeart, sondern nur als eine Beschäftigungsart bezeichnen. Verschiedene Gewerbearten sind in dieser Beziehung schon berücksichtigt worden. Ich erinnere, daß vom Bundesrat Verordnungen erlassen worden sind bezüglich der Bäckereien und Konditoreien, bezüglich der Gast- und Schankwirtschaften, der Konfektionsbranche, bezüglich der Anlage zur Herstellung elektrischer Akkumulatoren in Blei; weitere Erhebungen wegen solcher Verordnungen für das Fleischer- und das Fuhrwerksgewerbe sind im Gange. Aber für eine bestimmte Beschäftigungsart, wie sie hier vorliegt, die nicht nur in einer bestimmten Art von Gewerben, sondern in den verschiedensten Gewerbebetrieben vorkommen

können, gibt die jetzige Bestimmung der Gewerbeordnung die nötige Grundlage zum Erlass solcher Vorschriften nicht. Dazu bedürfte es einer Aenderung des § 120e der Gewerbeordnung. Es könnte nun selbstverständlich eine solche Aenderung nicht für sich allein, sondern nur in Verbindung mit einer allerdings bereits ins Auge gefaßten allgemeinen Revision der Gewerbeordnung in Betracht kommen. Wohl aber wäre zu erwägen, ob nicht etwa jetzt schon eine Anregung gegeben werden könnte, daß die Abteilung des Kaiserlichen Statistischen Amtes für Arbeiterstatistik und der Beirat, der dieser Abteilung beigegeben ist, mit der Untersuchung der Verhältnisse der Heizer betraut werden sollte.

Dabei ist aber nicht zu verkennen, daß bei der Vielgestaltigkeit der vorliegenden Verhältnisse, insbesondere bei der Verschiedenartigkeit der Art und Größe der Dampfkesselanlagen es immerhin Schwierigkeiten haben wird, eine allgemeine Fassung für eine derartige Bestimmung zu finden, und ich möchte doch zu erwägen geben, ob nicht schließlich wichtiger und wertvoller als die schönste allgemeine Vorschrift ein vernünftiger, von Wohlwollen und Verständnis für die Frage des Arbeiterschutzes getragener Vollzug der bestehenden Schutzvorschriften ist. Es hat sich die Vertretung der Heizer mit der Fabrikinspektion schon in verschiedener Beziehung ins Benehmen gesetzt, und es liegt kein Grund vor, warum nicht die Petenten auch in dieser Frage sich vertrauensvoll an die Fabrikinspektion wenden könnten. Ich bin überzeugt, daß die Fabrikinspektion, wie sie schon seither bereit war, Mißstände in dieser Beziehung zu beseitigen, es auch künftig in jedem Falle tun würde, wo wirkliche Mißstände zutage treten. Es ist ja bereits gerade mit Rücksicht auf die für den Arbeiterschutz wichtigen Dampfkesselanlagen ein spezielles Referat bei der Fabrikinspektion eingerichtet, das den besonderen Zweck hat, gerade die Durchführung der Arbeiterschutzesvorschriften bezüglich der Kesselanlagen genau zu überwachen und bezügliche Anträge einer sachgemäßen Erledigung zu unterziehen. Ich glaube also, daß durch verständiges Zusammenwirken der Fabrikinspektion und der Verwaltungsbehörden Mißstände der besprochenen Art recht wohl auf gutlichem Wege beseitigt werden können. Es ist seither schon auf jede Anregung das Mögliche in dieser Richtung geschehen. Wir sind auch, weil wir der ganzen Anregung wohlwollend gegenüberstehen, gerne bereit, auch künftig nicht nur bei der Fabrikinspektion, sondern auch bei den Bezirksamtern darauf hinzuwirken, daß, wenn wirkliche Mißstände hinsichtlich einer allzu langen Beschäftigungszeit der Heizer, die besonders beim Schichtwechsel vorkommen soll, zur amtlichen Kenntnis kommen, das Möglichste zu deren Beseitigung getan wird.

Hg. Kolb (Soz.): Es scheint mir doch nicht ein sehr idealer Zustand zu sein, wenn die Revision der Dampfkessel von einem privaten Verein vollzogen wird. Wenn auch bisher keine Mißstände in dieser Beziehung vorgekommen sind, so scheint mir die Aufgabe doch eine derart wichtige zu sein, daß man sie aus dem Privatbetrieb in den Staatsbetrieb übernehmen sollte, gerade so wie bei anderen Revisionen von Wichtigkeit es heute schon geschieht. Die Sache an die Fabrikinspektion anzugliedern, möchte ich nicht befürworten, weil man damit auf diesem Gebiete nicht gerade günstige Erfahrungen gemacht hat. Es würde sich auch als eine erhebliche Belastung für die Fabrikinspektion erweisen; jedenfalls würde ein Fortschritt auf diese Weise nicht erzielt werden.

Sehr erfreulich ist es, wenn die Regierung daran gehen wird, den § 12 zu ändern und ihm eine bestimmte Fassung zu geben. Es ist dies deshalb nötig, weil sich gerade hier grobe Mißstände eingeschlichen haben, und

weil in vielen Kesselbetrieben die Heizer zu einer ganzen Reihe von Nebenarbeiten verpflichtet werden, die mit ihrer eigentlichen Aufgabe gar nichts zu tun haben. Die Leute können sich diesen Verpflichtungen nicht entziehen, denn sie würden sonst riskieren, entlassen zu werden.

Was die Maximalarbeitszeit betrifft, so wäre es wünschenswert, wenn die Arbeiter sich mit der Fabrikinspektion in Verbindung setzen würden, damit die größten Mißstände beseitigt würden. Solange die Gemeinden 18stündige Wechselschichten haben, solange wird daran nicht zu denken sein, daß derartige lange Arbeitszeiten beseitigt werden. Hier muß unbedingt durch Reichsgesetz festgesetzt werden, daß über eine bestimmte Dauer der Arbeitszeit nicht hinausgegangen werden darf; eine 24stündige Wechselschicht bringt eine sehr lange Arbeitszeit mit sich, die auch noch weiter ausgedehnt wird, wie wir aus der Petition heute ersehen haben.

Dann möchte ich auch der Regierung noch anheimgen, der jetzigen Dampfesselrevision dahingehend Weisung zu geben, daß, wenn Beschwerden von Arbeitern an die Inspektion kommen, und infolgedessen eine Revision angeordnet wird, dieselbe nicht in der Weise vorgenommen wird, daß der Arbeitgeber merkt, daß diese Revision infolge einer Beschwerde geschah. Es kommen Fälle vor, daß der betreffende Arbeiter, auf den der Verdacht fällt, entlassen wird. Bei der Fabrikinspektion ist das nicht vorgekommen. Man nimmt die Revision vor, ohne dem Arbeitgeber Mitteilung zu machen, daß eine Beschwerde ergangen ist. Das kann man auch bei der Kesselrevision so machen, ohne daß der Beschwerdeführer Gefahr läuft, entlassen zu werden.

Abg. Schmidt-Karlsruhe (Zentr.): Gestatten Sie mir nur wenige Bemerkungen zu der Frage der Verstaatlichung der Dampfesselrevision. Die Mehrheit Ihrer Kommission ist zur Ueberweisung zur Kenntnisnahme gelangt. Es läßt sich nicht verkennen, daß die Entwicklung mit der Zeit dahin drängen wird, die Revision der Dampfessel zu verstaatlichen, aber Ihre Kommission hat diese Frage doch noch nicht für spruchreif ansehen können. Es liegen zurzeit doch noch wesentliche Bedenken gegen eine solche Maßnahme vor. Einmal ist mit Recht hervorgehoben worden, daß die bisherige Gesellschaft gut gewirkt hat. Nach dem Jahresbericht der Gesellschaft vom Jahre 1904 sind über 2000 Kessel revidiert worden, die Zahl der vorgenommenen Revisionen steht also in wohlthuendem Gegensatz zu der Zahl der Revisionen, welche die Fabrikinspektion vornimmt. Ich möchte sehr bezweifeln, ob eine derartige Leistung bei einer Verstaatlichung der Inspektion, insbesondere wenn an einen Anschluß an die Fabrikinspektion gedacht werden wollte, überhaupt denkbar und möglich wäre. Auch der Kostenaufwand wäre nicht unbedeutend. Nach diesem Jahresberichte — es sind 14 technische Angestellte, 5 Bureaubeamte — beträgt der Personalaufwand, wenn ich es recht weiß, über 130 000 Mark. Es würden also immerhin eine recht erhebliche Anzahl von Beamten angestellt werden müssen. Nun ist mir wohl bekannt, daß einzelne dieser Angestellten selbst den Wunsch der Verstaatlichung haben, aber es wäre doch sehr zweifelhaft, ob alle diese angestellt werden könnten, weil sie eben zum großen Teil hinsichtlich der Vorbildung nicht all den Anforderungen entsprechen werden.

Schwierig wäre auch die Frage der Organisation. Ich habe sie schon angedeutet: Einen Anschluß an die Fabrikinspektion haben auch die Herren Vorredner nicht gewünscht und auch ich würde es für bedenklich halten. Man müßte also entweder die Ueberwachung den Maschineninspektoren übertragen oder eine besondere Inspektion gründen; letzterenfalls würden die Bezirke unter Umständen

groß werden müssen, und würde es sich sehr fragen, wer diese erheblichen Mehrkosten durch Reisen tragen würde. Bisher trägt der Kesselverein durch Beiträge die sämtlichen Kosten; er hat auch Reservemittel angesammelt, er hat in der letzten Zeit auch seine Reservemittel zur Kostendeckung teilweise heranziehen müssen. Im Fall der Verstaatlichung wäre der Ruf nach Verbilligung der Gebühren jedenfalls bald zu befürchten, auch das gäbe allerdings eine bedeutende Mehrbelastung des Budgets.

Die Dampfesselüberwachungs-Gesellschaft arbeitet auch darin segensreich, daß sie eine Heizerschule eingerichtet hat. Der Besuch ist ein ziemlich guter, es sind, so viel ich gesehen habe, 40 bis 50 und mehr, die ständig diese Schule besuchen. Es gibt auch der Bericht einen Ueberblick darüber, daß sehr viel interessante Versuche im Ueberwachungssystem gemacht worden sind, überhaupt Versuche hinsichtlich der Erprobung von Neuerungen in der ganzen Dampfesselanlage, die jedenfalls auch wieder der Gesamtindustrie zugute gekommen sind.

Nach diesen Gesichtspunkten hat Ihre Kommission geglaubt, nur zu einer Ueberweisung zur Kenntnisnahme gelangen zu können. Ich gebe aber vollständig zu, daß mit der Zeit die Entwicklung dazu führen wird, daß wir zu einer Verstaatlichung gelangen werden.

Abg. Gierich (konf.): Als Mitglied der Petitionskommission hatte ich auch in dieser Angelegenheit mit zu beraten und habe mich der Majorität der Kommission angeschlossen. Ich möchte nun aber doch, da eine Debatte entstanden ist, darauf aufmerksam machen, daß das Verlangen der Heizer, künftig nicht aus dem Kesselhaus entfernt zu werden, ja doch ein zweischneidiges Schwert für sie selbst sein wird. Wenn der Mann am Kessel gebunden ist und heizen muß, ist er manchmal recht froh, wenn er heraus darf und frische Luft schöpfen kann. Es ist das in der Regel nicht so sehr schlimm, wenn er eine Kleinigkeit mit zu besorgen hat, besonders dann, wenn die Wartung des Kessels ihn nicht immer in Anspruch nimmt.

Die Beamten der hiesigen Dampfesselinspektion führen darüber Beschwerde, daß, wenn sie irgend eine Unregelmäßigkeit entdecken und solche in dem Revisionsprotokoll vermerken, sie niemals wieder Kenntnis davon erhalten, ob diesem Uebelstand auch abgeholfen worden ist. Es käme vor, daß sie nachträglich hören, daß ein Schutzmann Erhebungen macht über das, was sie eingeschrieben haben, und dem Bezirksamt darüber berichten muß, sie selbst aber, die auch in der Nähe sind und viel eingehenderen Aufschluß geben können, werden nicht mehr darüber gehört. Es wird gewünscht, daß, wenn eine Beanstandung vorkommt, die von einem Beamten gerügt und in das Revisionsprotokoll eingetragen wird, dann jeweils auch die betreffende Inspektion nachträglich Kenntnis erhält, in welcher Weise der Mißstand beseitigt wurde.

Abg. Kolb (Soz.): Ich möchte nur gegenüber dem Herrn Abg. Schmidt bemerken, daß, wenn er dem Gedanken Ausdruck gegeben hat, eine Verstaatlichung der Dampfesselinspektion würde vielleicht zur Folge haben, daß Revisionen nicht mehr so zahlreich wie jetzt geschehen, und wenn er auf die Fabrikinspektion hingewiesen hat, bemerken, daß bei der Kesselinspektion 15 Beamte tätig sind, bei der Fabrikinspektion nur 8. Es kann aber bei der Fabrikinspektion, deren Aufgabe eine viel größere ist, die Zahl der Inspektionen nicht so groß sein wie hier, und es müßte daraus der Schluß gezogen werden, daß die Zahl der Fabrikinspektionsbeamten entsprechend vermehrt werden müßte.

Die Heizerschule ist zweifellos eine sehr schöne Einrichtung, aber für die meisten Heizer zu teuer, sie kommt deshalb nur einer kleinen Anzahl von Heizern zugute.

Bezüglich der Nebenbeschäftigung bemerke ich, daß die Geizer zweifellos nicht eine schablonenhafte Regelung wünschen; denn wo es sich nur um kleine Nebenarbeit handelt, freut sich der Geizer, wenn er hie und da einmal erlöst wird und in die frische Luft kommt, und die Geizer würden gewiß keine Eingabe gemacht haben, wenn es sich nur um derartige kleine Nebenarbeiten handelte. Es kommt aber eine ganze Reihe von Nebenarbeiten in Betracht, die derartig sind, daß die Leute, wenn sie dabei einen Unfall erleiden, Gefahr laufen, der Unfallrente verlustig zu gehen, weil der Unfall nicht in dem versicherungspflichtigen Betriebe passiert ist. Damit müssen die Leute rechnen; es ist schon vorgekommen, daß Arbeiter dadurch um ihre Unfallrente gekommen sind; wenn sie also verlangen, daß sie nicht zu solchen Nebenarbeiten verpflichtet werden, so haben sie nach meiner Meinung durchaus recht, und es wäre zu wünschen, daß die Großh. Regierung in dieser Beziehung bald eine Aenderung herbeiführen würde.

Der Berichterstatter verzichtet auf das Schlusswort.

Der Vizepräsident stellt fest, daß der Kommissionsantrag angenommen ist.

Zu Punkt 1c der Tagesordnung erstattet Bericht

Abg. **Welzer** (Zentr.): Der jetzt 81 Jahre alte Geschäftsführer Straßenmeister Josef Flach wurde nach 54 jähriger Dienstzeit im Februar 1900 wegen leidender Gesundheit auf Ansuchen in den Ruhestand versetzt. Er glaubt, daß bei seiner Zuruheetzung sein Einkommensanschlag zu nieder angesetzt worden sei. Die Kommission beantragt Uebergang zur Tagesordnung, da bei Festsetzung des Ruhegehalts die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten worden sein. Der Petent habe eben trotz frühzeitiger Gewährung aller nach den Gesetzen vom 24. Juli 1888 und vom 9. Juli 1894 möglichen Zulagen das in letzterem Gesetze neu und allerdings bedeutend höher normierte Höchstgehalt bis zu seiner Zuruheetzung nicht mehr erreichen können.

Abg. **Muser** (Dem.): Ich bedauere ungemein, daß die Kommission — wie ich zugestehen muß im Hinblick auf die vorhandenen gesetzlichen Bestimmungen — zu keinem andern Ergebnis gelangen konnte, als sie tatsächlich gelangt ist. Es kann mir deshalb bei Sachlage — oder, besser ausgedrückt, bei Rechtslage — auch nicht in den Sinn kommen, an der Begründung der Kommission und an dem Resultate ihrer Beschlußfassung irgendwie rütteln zu wollen.

Ich möchte nur die Frage an die Großh. Regierung richten: ob sie nicht imstande oder nicht gewillt ist, dem Petenten auf irgend eine andere Weise entgegenzukommen? Denn, man mag die rechtliche Seite der Sache beurteilen wie man will, darüber, glaube ich, kann kein berechtigter Zweifel obwalten, daß der Petent wohl Anspruch darauf hat, daß ihm eine entsprechende Besserstellung zuteil wird; und ich wäre deswegen der Großh. Regierung außerordentlich dankbar, wenn sie in der Lage und gewillt wäre, auf einem andern, als dem gesetzlichen Wege dem Petenten etwas entgegenkommen zu können.

Abg. **Ges** (Soz.): Ich möchte die Worte des Herrn Kollegen Muser unterstützen und der Regierung empfehlen, bei dem außerordentlich gelegenen Fall etwas zu tun. Ein Beamter, der 54 Jahre lang seine Tätigkeit dem Staate gewidmet hat, gelangte nicht in den Höchstgehalt durch Umstände, die durch die gesetzlichen Formalitäten gedeckt, aber so geartet sind, daß wir bedauern müssen, hier die Strenge des Gesetzes schwalten zu lassen. Dazu ein Mann, der einen schweren Dienst als Straßenmeister

vollbrachte; er ist mir persönlich bekannt als langjähriger Beamter in Offenburg, der nun die 80 Jahre schon erreicht hat und erst vor kurzem seinen Dienst infolge einer Erkrankung niederlegen mußte. Ich sage also: 54 Dienstjahre im Staat, 81 Lebensjahre, und nun die Unmöglichkeit, ihm den Höchstgehalt zuzuwenden! Ich begreife wohl, daß der Mann sagt: die materielle Seite — es ist ja nur ein Betrag von 81 M., den er weniger erhält — berühre ihn nicht so sehr als der Gedanke, gegenüber seinen Kollegen und besonders, wie er anführt, jungen Dammeistern von 28 Jahren, zurückgesetzt zu sein. Also eine ideale Auffassung liegt hier vor. Da die Differenz eine recht minimale ist, können wir es der Regierung nur empfehlen, durch eine besondere Art der Zuwendung das auszugleichen, was die Strenge des Gesetzes in diesem so eigenartig gelegenen Falle nicht ermöglichen läßt.

Geh. Oberregierungsrat **Straub**: Die Großh. Regierung bedauert mit den Herren Vorrednern lebhaft, daß die gesetzliche Lage es nicht gestattet, im vorliegenden Falle einen höheren Ruhegehalt zu gewähren, als vorgesehen ist. Es ist schon ausgeführt worden, daß der Petent schon vor Erlass des Beamtengesetzes in den Bezug des Höchstgehaltes eingerückt war. Er hat dann, nachdem die Bezüge der Straßenmeister infolge des neuen Beamtengesetzes wesentlich erhöht worden sind, seit Inkrafttreten dieses Beamtengesetzes nach jeder Zulagefrist eine Zulage bekommen, und er hat sie in der frühesten Zeit bekommen, in der sie überhaupt möglich war. Aber die Differenz zwischen dem Höchstgehalt, den die Straßenmeister nach dem früheren Beamtengesetz bekommen konnten, und dem Gehalt, den er nach dem neuen Gehaltstaxi bekommen kann, ist eben so groß, daß der Petent in der verhältnismäßig kurzen Zeit seit Inkrafttreten des neuen Beamtengesetzes diesen Höchstgehalt nicht hat erreichen können. Es ist also gesetzlich leider geradezu ausgeschlossen, ihm einen höheren Ruhegehalt zu bewilligen. Es ist bedauerlicherweise auch ausgeschlossen, ihm etwa eine Unterstützung aus dem allgemeinen Unterstützungs- und Belohnungsfonds zuzuwenden und zwar aufgrund der Bestimmung in § 29 des Etatgesetzes. Hier ist nämlich bestimmt, daß nur solchen Beamten der Abteilungen E bis K des Gehaltstaxi Unterstützungen gewährt werden können, welche schon vor Inkrafttreten des neuen Beamtengesetzes zur Ruhe gesetzt worden sind. Es können also Beamte, die nach Inkrafttreten des neuen Beamtengesetzes zur Ruhe gesetzt worden sind, aus diesem Fonds überhaupt nicht unterstützt werden. Diese Bestimmung ist — das gestehe ich ohne weiteres, und es ist mir ganz willkommen, hier einmal darauf hinweisen zu können — schon in den verschiedenen Ressorts als Mißstand empfunden worden. Man hat im Jahre 1890, als das neue Beamtengesetz eine wesentliche Besserung der Gehaltsverhältnisse gebracht hat, geglaubt, daß die Ruhegehaltsverhältnisse nun so geregelt seien, daß Unterstützungen aus dem Unterstützungs- und Belohnungsfonds überhaupt nicht mehr in Frage kommen könnten. Leider hat sich gezeigt — es sind schon viele derartige Gesuche an die verschiedenen Ministerien gelangt, — daß, was man damals annahm, nicht zutrifft, und es ist in Erwägung gezogen, daß anlässlich der Revision des Gehaltstaxi auch jene Bestimmung des Etatgesetzes einer Revision unterzogen werden soll.

So wie die Dinge liegen, wäre eine Beihilfe ebenfalls nur durch Gewährung einer Unterstützung aus Stiftungsmitteln möglich. Es wäre schließlich auch die Möglichkeit gegeben, aus dem allerhöchsten Dispositionsfonds eine Unterstützung herbeizuführen; ob aber dies geschehen kann, daß kann ich, da ich zu einer bezüglichen Erklärung nicht ermächtigt bin, z. Bt. nicht sagen. Die eine oder andere Art

einer Beihilfe würde jedenfalls voraussehen, daß der Petent als hilfsbedürftig zu betrachten wäre. Ich kann im Uebrigen nur sagen, daß der Fall auch seitens der Großh. Regierung in wohlwollendster Weise geprüft worden ist und gegebenenfalls auch dem entsprechend weiter behandelt werden wird.

Abg. Muser (Dem.): Ich möchte die Großh. Regierung doch dringend bitten, sich die Frage vorzulegen, und zwar gerade im Hinblick auf die Ausführungen des Herrn Regierungsvertreters selbst, ob es nicht angezeigt wäre, die eben besprochene Sache durch ein Spezialgesetz zu regeln und nicht zu warten, bis wir zur allgemeinen Revision des Gehaltstaris gelangen. Ich will zwar dringend wünschen, daß diese Revision den nächsten Landtag beschäftigen wird; allein eine absolute Sicherheit, daß das geschieht, haben wir leider nicht. Aber auch abgesehen davon, möchte ich zu bedenken geben, daß höchstwahrscheinlich eine erhebliche Anzahl derjenigen Leute, um die es sich handelt, dann gar nicht mehr in den Genuß der Bezüge gelangen werden, die, vorausgesetzt, daß bei der Revision des Gehaltstaris die in Frage stehende Unbilligkeit aus der Welt geschafft wird, dabei in Betracht kämen. Es sind ja meist ganz alte Leute, und ich möchte glauben, daß es wohl angeht — es würde unser Budget auch nicht erheblich belasten — wenn man jetzt schon durch ein Spezialgesetz die Unbilligkeit aus der Welt schaffen wird.

Vizepräsident Rehuter schließt die Diskussion.

Der Berichterstatter verzichtet auf das Schlusswort.

Vizepräsident Rehuter stellt fest, daß das Haus den Antrag der Kommission genehmigt.

Zu Ziffer 2 a der Tagesordnung erstattet Bericht

Abg. Leiser (natl.): Die Petenten hatten sich mit derselben Bitte bereits mehrmals an den Landtag gewendet. In der vorigen Session wurde ihre Bitte der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überwiesen. Sie bringen ihre Bitte wiederum vor, da sie glauben, die Großh. Regierung beabsichtige nicht, die Bahn zu bauen. Sie weisen demgegenüber auf das Bedürfnis und auf das große Interesse der absatzbedürftigen, hauptsächlich Landwirtschaft treibenden Bevölkerung hin und glauben, daß eine Rentabilität sich durch Aenderung der Pläne (besonders Vermeidung von Tunnels) wohl erzielen ließe, namentlich da die Gemeinden das erforderliche Gelände unentgeltlich abtreten wollten. Die Kommission erachtet diese Gründe für gerechtfertigt, der Kostenpunkt sei nicht allein maßgebend, und beantragt deshalb empfehlende Ueberweisung an die Großh. Regierung zur Kenntnisnahme.

Abg. Dr. Schöfer (Zentr.): Es scheint mir angezeigt, daß ich zur Petition und zu dem ausgezeichneten Bericht, den der Herr Berichterstatter uns eben vorgelesen hat, einige Worte spreche.

Die in Frage stehende Bahnlinie hat mit den anderen, die wir heute noch zum Gegenstand der Beratung machen müssen, gewissermaßen einen programmatischen Charakter. Es soll ja nächstens darüber entschieden werden, ob die großen Millionenbahnhöfe im Lande gebaut werden sollen, welche die Kleinigkeit von 100 bis 150 Millionen erfordern. Zugleich sind aber auch Wünsche aus den verschiedenen Landesgegenden da, die bis jetzt noch nicht den Segen einer Bahn besitzen, und wir sollen auch diese erfüllen. Es fragt sich nun, ob zunächst die großen Millionenbahnhöfe gebaut werden und, wenn diese einmal gebaut und bezahlt sind, dann die verschiedenen

Gegenden, die noch nicht eine Bahn besitzen, auch zur Erfüllung ihrer Wünsche gelangen werden. Ich glaube, es scheint nicht nur billig, sondern geradezu eine Forderung der Gerechtigkeit, daß, wenn das eine genehmigt wird, das andere nicht verweigert werden darf, sondern daß jedenfalls auch die bahnarmeren Gegenden in derselben Zeit zur Erfüllung ihrer Wünsche gelangen, wie die großen Städte zur Erfüllung der ihrigen.

Ich möchte nun zur Begründung des Projektes Ihnen einiges vortragen. Das Frankenland fühlt sich hinsichtlich der Erfüllung seiner Bahnwünsche etwas zurückgesetzt. Man hat mit Recht darauf hingewiesen, daß es verschiedene Perioden hinsichtlich des Bahnbaues im Frankenland gegeben hat. Zuerst kam die große Periode, in der das Frankenland nichts bekam. Sie ging bis in die 60er Jahre hinein. Dann kam die glückliche Periode, in der die großen Gaben erfolgten. Leider wurde auch bei den großen Gaben der eine oder der andere Fehler gemacht — ich darf es wohl so nennen, ohne gerade unbescheiden zu sein —, indem man die Hauptbahn, die Odenwaldbahn, mehr der Landesgrenze zuführte, anstatt sie den alten Verkehrsweg über Buchen, Wallbüren, Königheim, Tauberbischofsheim zu leiten. In derselben Periode wurde auch die Taubertalbahn erstellt, sodaß man mit Recht sagen kann, es ist die Periode der großen Gaben. Auf diese fetten Jahre folgten aber ebensoviele, ja noch mehr magere Jahre. Vom Jahre 1869 bis 1887 bekam das Frankenland nicht einen einzigen Kilometer zu seinem Bahnnetz hinzugefügt. Vom Jahre 1887 bis 1905 kam dann die Periode der kleinen Gaben; aber es waren doch immerhin Gaben. Im Jahre 1887 wurde die Strecke Sedach—Wallbüren, 1899 Wallbüren—Eberbach und im Jahre 1905 Mosbach—Mudau gebaut. Nun soll ja die Periode der allerkleinsten Gaben andrehen: Die kleinen Gaben werden wieder geteilt in gar zu kleine Teile. Man will jetzt wohl — und auch dafür ist das Frankenland ja dankbar — die Strecke von Wallbüren nach Hardheim bauen. Sie wird ungefähr eine Länge von neun oder zehn Kilometer aufweisen. Das ist doch eine winzig kleine Gabe, währenddem die Strecke von Hardheim nach Tauberbischofsheim mit etwa 13 oder 14 Kilometern in ihrem Bau ad calendae graecas am Ende verschoben werden soll; mindestens möchte man das so zwischen den Zeilen herauslesen. Wenn ich aber zu pessimistisch gestimmt bin, geleitet von der Geschichtsstudie über den Bahnbau im Frankenland, so bin ich außerordentlich glücklich.

Den Stand der Frage hat der Kommissionsbericht Ihnen vorgetragen, sodaß ich ja darauf nicht näher einzugehen brauche. Nur möchte ich die Gelegenheit benutzen, um der Kommission meinen allerverbindlichsten Dank für die wohlwollende Behandlung der Frage auszusprechen und speziell dem Herrn Berichterstatter für seinen ausgezeichneten Bericht, der jedenfalls im Frankenland hinten viel Freude erregen wird.

Warum soll nun die Bahn von Hardheim nach Tauberbischofsheim nach Meinung der Regierung nicht gebaut werden? Einmal ist es der Kostenaufwand von 3,5 Millionen! Dieser würde aber bedeutend verringert werden, wenn die beiden Tunnels bei Königheim und Tauberbischofsheim in Wegfall gerieten. Die Herren von Königheim meinen zwar: wenn die Bahn durch den Berg gebaut würde, sei es ihnen viel angenehmer, sie müßten dann viel weniger Gelände stellen. Aber immerhin sind sie auch bereit, das Gelände zu stellen, und man hegt die Meinung, daß es wohl möglich wäre, die Bahn ohne Tunnels zu bauen. Und wenn trotzdem noch 3,5 Millionen zu dem Bau erforderlich wären, so ist das doch eine Kleinigkeit gegenüber den Millionen, die wir in den großen Städten für Bahnhöfe aufwenden

sollen! Ich glaube deswegen, daß die Bevölkerung mit Recht sagen darf, was der Herr Berichterstatter gesagt hat, daß bei der Lösung einer derartigen Frage der Kostenpunkt nicht allein ausschlaggebend sein darf.

Zweitens wird vonseiten der Großh. Regierung darauf aufmerksam gemacht, daß die Bahn wohl nicht rentabel wäre; 50 000 Mark jährliches Defizit wird der Bahn prophezeit. Nun, einmal glaube ich, ist es immer eine eigene Sache mit der Rentabilitätsberechnung einer Bahn, ehe sie geht. Sie darf jedenfalls eine Bedeutung, mindestens ein *rotum decisivum*, wenn ich so sagen darf, ob eine Bahn gebaut werden soll oder nicht, durchaus nicht haben; sondern da sind andere Gesichtspunkte maßgebend, die der Herr Berichterstatter kurz und treffend markiert hat. Daß die Rentabilitätsfrage vor dem Bahnbau oft ein sehr problematisches Ding ist, zeigt das Beispiel von Wallbüren: Wallbüren hat früher z. B. gar keine Blumenindustrie gehabt. Jetzt, nachdem die Bahn geht, hat sich diese Industrie entwickelt, und es sind, wenn ich nicht irre, etwa 100 000 M., welche die Stadt Wallbüren innerhalb von zwei bis drei Monaten einnimmt, dadurch einnimmt, daß es ihr möglich ist, diese Produkte ohne weiteres mit der Bahn durch ganz Deutschland bis in die Schweiz hinein zu befördern. Das ist doch wahrhaftig eine Leistung, die in der Rentabilitätsberechnung bei Erstellung der Bahn niemals angenommen werden konnte. Es kann im allgemeinen nicht geleugnet werden, daß die Nebenbahnen eine Alimentierung für die übrigen Strecken bedeuten, hier eine Alimentierung für die Taubertalbahn, für die Bahn Sedach—Amorbach, eine Alimentierung namentlich auch für die Hauptstrecken. Diesen Faktor wird man in der Berechnung wahrscheinlich gar nicht einstellen können, weil es gar nicht möglich ist, derartige Fragen in Zahlen festzulegen. Deshalb glaube ich, soll die Regierung durch den großen Fehlbetrag von 50 000 M., der ihr pro Jahr drohen soll, sich nicht irre machen lassen, das Projekt wohlwollend zu prüfen; und nicht nur zu prüfen, sondern nachher auch auszuführen.

Nun muß ich mich der Notwendigkeitsfrage hinsichtlich der Erstellung der Bahn zuwenden und hierbei muß ich die Herren bitten, mit mir einen Spaziergang durch das Frankenland zu machen.

Wallbüren erhofft einen sehr großen Vorteil durch die Bahn. Hier erhält die Bahn Anschlüsse nach Amorbach—Sedach und an die Odenwaldbahn. Die Stadt selbst hat 3584 Einwohner und hat in den letzten 5 Jahren, was im Frankenland etwas sehr großartiges ist, um 12,1 Prozent zugenommen. Den Grund für diese Bevölkerungszunahme habe ich schon genannt. Es ist das Aufblühen der Industrie in dieser Stadt, wo man früher von einer Industrie nichts gewußt hat. Es sind zwei größere und drei mittlere Blumenfabriken da, und wenn die Löhne in diesen Betrieben auch sehr zu wünschen übrig lassen, so wird diese Industrie eben durch den Bahnbau begünstigt; es wird ihr ermöglicht, für einen großen Teil der Bevölkerung eine Ernährungsquelle zu schaffen. Auch die Wachindustrie ist von hervorragender Bedeutung. Namentlich wichtig wird die Bahn für die Steinbrüche und die Kalkindustrie sein, die sich eben dort aufgetan hat. Umgekehrt erwartet Wallbüren große Vorteile dadurch, daß die Bahn es dann ermöglichen wird, den Odenwald mit dem Taubertal und das Taubertal mit dem Odenwald zu verbinden und daß dann der Wein, der im Taubertal wächst, und der gar nicht zu verachten ist, in den Odenwald gebracht werden kann.

Ich komme nun zu dem nächsten Ort, der eine Station werden wird, das ist Höpfigen, zu dem noch andere Gemeinden gehören mit fast 1700 Einwohnern. Er besitzt eine große Ziegelei. Ich habe mir einige

Zahlen als statistisches Material erbeten und man hat mir gesagt, daß nach dem Taubertal allein ca. 575 000 Steine und Ziegel befördert werden, das ist ein Eisenbahntransport von 170 Wagen zu 10 Tonnen.

Der Hauptort ist Hardheim, er hat mit seinen Nebenorten 2755 Einwohner. Hardheim hat eine aufstrebende Industrie. Namentlich ist es die Steinindustrie. Zwei Firmen haben bereits dort Steinbrüche und eine andere hat ein größeres Areal gekauft, und wartet nur auf den Moment, da die Lokomotive pfeift, und dann wird sie sofort den Steinbruch in Betrieb nehmen. Die landwirtschaftlichen Produkte erfordern ebenfalls einen Anschluß nach Tauberbischofsheim. Tauberbischofsheim bekommt ein Lagerhaus. Dieses Lagerhaus soll in größerem Stile eingerichtet werden. Damit Hardheim aber auch seine Produkte in dieses Lagerhaus senden kann, ist es nötig, daß man sie nicht per Aze über den Berg transportieren muß, denn das hieße die Sache nahezu zur Unmöglichkeit machen. Gerade diese Tatsache fordert, daß der zweite Teil dieser Linie ebenfalls erstellt wird. Es sind dann noch andere Betriebe in Hardheim, die nur darauf warten, daß die Bahn erstellt wird, um dann ein neues Absatzgebiet im Gau zu suchen. Es ist namentlich die Eisenindustrie und der Holzhandel, der auf die Erstellung der Bahn nach Tauberbischofsheim hin wartet. Es ist noch nicht ganz sicher, welche Richtung von Hardheim aus die Bahn nehmen wird, ob über Bülfringen oder Erfeld und Brehmen. Ich will deshalb im allgemeinen die Gegend besprechen und es der Zukunft überlassen, welche Route gewählt wird. Von diesen Orten hat nur Brehmen eine Industrie. Auch dort hat bereits eine Firma ein Areal gekauft, um einen Steinbruch anzulegen; aber die Firma wartet bis zu dem Augenblick, wo die Bahn erstellt sein wird. Der übrige Teil dieser Gegend hat nur Landwirtschaft, aber die Landwirtschaft leidet sehr unter der weiten Entfernung der nächsten Bahnstation: das ist selbstverständlich. Alle die Produkte der Landwirtschaft, namentlich Grünkern, Hafer usw., die wollen transportiert sein und die Transportkosten muß eben der Bauer bezahlen. Ebenso steht es mit dem Viehbestand. Es ist nur selten, daß der Großhändler seine Agenten in diese Gegend schickt. Er schickt sie so lange nicht, solange er nicht die Bahn hat. Kommt er doch, so schlägt er immer wieder die Transportkosten darauf und der Bauer muß sie bezahlen, und deshalb leidet die Landwirtschaft in dieser entlegenen Gegend recht sehr unter dem Mangel einer Bahn. Ich bin fest überzeugt, sobald die Bahn durch die Gegend geht, wird auch der Industrie, soweit sie kompatibel mit der Landwirtschaft ist, ein neuer Erwerbszweig und Verdienst gebracht werden, und das ist wieder ein Faktor, den man in der Rentabilitätsberechnung nicht einsehen kann; aber dem Staat kann es nicht einerlei sein, welche Steuerkräfte die Gegend besitzt; das Geld, das durch die Steuerzettel eingebracht ist und ein Plus bedeutet gegen früher, ist ein wesentliches Moment bei Feststellung der Rentabilitätsfrage.

Giffigheim ist der nächste Ort, der von der Bahnlinie sicher berührt werden wird. Er hat nur 881 Einwohner; aber ich bin fest überzeugt, wenn die Bahn da vorbeigeht, wird der Rückgang der Bevölkerungsziffer aufhören und wird ein Wachsen zu verzeichnen sein. Auch Giffigheim hat Wasserkräfte wie Bregingen; es sind bereits eine Reihe von Mühlen und ein Sägewerk dort; der Holzhandel des Sägewerksbesitzers geht bis Straßburg, dort setzt er seine Eichen ab. Ebenso ist man in Giffigheim daran, eine Molkerei zu gründen; sollen aber die Produkte derselben abgesetzt werden, so muß Giffigheim einen Abweg haben nach Würzburg und Mannheim.

Einer der regsten Orten im Frankenland ist unstreitig Königheim. Königheim hat mit dem nicht weit davon gelegenen Dienstadt 1871 Einwohner. Seine jährliche Weinproduktion beläuft sich auf 3000 Hektoliter, die alle mehr und mehr in den Odenwald abgesetzt werden wollen. Die Weinbauer legen großen Wert darauf, daß nicht bloß der Zwischenhandel ihnen die Produkte abnimmt, sondern daß auch der Wirt aus dem Odenwald kommt mit seiner Ledertasche und den Goldfuchselein darin. Ich glaube dieses Moment ist nicht zu unterschätzen.

In Königheim wohnen eine Reihe Viehhändler, die in der ganzen Gegend das Vieh zusammenkaufen, um es dann auf die großen Märkte in Bayern und selbst in Norddeutschland zu bringen. Sie sagen aber alle miteinander, das Geschäft würde ganz anders gehen, wenn die Bahn einmal laufen würde. Besonders der Handel mit Gangochsen, die sie im Odenwald kaufen und nach Norddeutschland transportieren, fordert ganz energisch, daß die Bahn über Königheim gebaut wird. Eine Reihe von Geschäften, die sich in Königheim aufgetan haben, hüben einen großen Teil ihres Verdienstes ein durch die Kosten des Transportes von Tauberbischofsheim bis nach Königheim. Diese Kaufleute beziehen Waaren im Umfang von ca. 160 Waggon im Jahre, müssen aber für den Transport von Tauberbischofsheim nach Königheim jährlich 8000 Mark ausgeben. Diese würden zu einem guten Teil der Bahn zugute kommen und zum anderen größeren Teil der Bevölkerung von Königheim verbleiben. Eine Wildpretshandlung hat Beziehungen bis nach Frankreich.

Vollends dem kleinen Dertchen Dittwar mit seiner arbeitsfreudigen und regsamem, aber armen Bevölkerung wäre es wirklich zu gönnen, daß die Bahn gebaut würde, damit neben der Landwirtschaft etwas Industrie dort einzöge und so die arbeitsamen Leute auch etwas Nebenverdienst hätten.

Die Stadt Tauberbischofsheim ist Amtsstadt, und es ist selbstverständlich, daß man darnach streben muß, den Amtsbezirk mit der Amtsstadt zusammenzubringen. Tauberbischofsheim hat ein Gymnasium. Ich weiß, daß wir an einer Ueberfüllung in den gelehrten Berufen leiden, aber ich glaube, das kommt nicht so sehr vom Frankenland her; jedenfalls ist zu wünschen, daß die Gegend durch die Bahn in die Lage versetzt wird, ihre talentvolleren Kinder in das Gymnasium zu schicken. Tauberbischofsheim wird wahrscheinlich in der nächsten Zeit eine Bürgerschule errichten müssen, um dem Bedürfnis zu genügen; es besitzt eine Winterschule. Die Bahn macht diese Institute dem Volke erst recht nützlich.

Tauberbischofsheim hat ebenfalls eine aufblühende Industrie, die wiederum nur darauf wartet, daß der Odenwald ihr eröffnet wird. Ich nenne nur die großen Kalköfen, die da sind, die gerade für den Odenwald von besonderer Bedeutung sind, da dorthin der Kalk geholt wird als Düngungsmittel für die Felber im Odenwald. Der Wein von Tauberbischofsheim wird ebenfalls gern nach dem Odenwald ausgeführt. Das Taubertal hat große Brauereien, und die Brauereibesitzer sagen, wenn nicht das Frankenland nach dem Odenwald zu geöffnet wird, so wird die bayerische Konkurrenz hereinkommen und die Brauer des Frankenlandes im badischen Teil können ihre Brauereien schließen. Ich glaube, daß der Staat großes Interesse daran hat, daß die Brauereien im Taubertal am Leben erhalten werden, sogar noch einer besseren Entwicklung entgegengeführt werden.

Ich habe vorhin das Lagerhaus erwähnt. Es wird nun nächstens erstellt werden; ob es prosperiert, wird wesentlich davon abhängen, ob die Bahn über Königheim-Hardheim gebaut wird. Wird sie gebaut, so ist jeden-

falls dieses Lagerhaus in größerem Stil zu halten und damit der Bevölkerung weit mehr Dienste zu leisten im Stande.

Ich muß noch auf ein Moment aufmerksam machen, und das ist der Gang der Bevölkerungsbewegung in Frankenland. Es ist eigentümlich, daß die Bevölkerung in Frankenland abnimmt. Noch in den Jahren 1890/95 sind es sechs Orte, die zugenommen haben und nur fünf, die abnahmen; ich meine die Orte, soweit die Bahnlinie in Betracht kommt. Schon in den Jahren 1895/1900 waren es nur noch zwei, die zunahmen, aber neun, die abnahmen. Dasselbe Verhältnis haben wir in den Jahren 1900/1905; aber die Abnahme ist eine viel größere. Wenn nun aber die Bevölkerung wieder zunehmen soll, so muß jedenfalls dafür gesorgt werden, daß die Landwirtschaft mehr und mehr Absatzgebiete findet, es muß dafür gesorgt werden, daß die Industrie sich einnisten kann. Nur dann wird, wie das Beispiel von Waldbürn zeigt, die Bevölkerung zunehmen. Einen Beweis dafür liefert die Strecke Sedach-Amorbach. Dort haben wir dieselben Verhältnisse, früher einzelne Orte, die abnahmen; sobald die Bahn geht, einzelne Orte, die zunehmen, und gegenwärtig im Jahre 1905 haben sämtliche Orte eine Zunahme, einzelne sogar eine recht erhebliche, darunter Waldbürn eine um 381 und Buchen um 100 Seelen, währenddem die Amtsstadt Tauberbischofsheim selber in der letzten Zählungsperiode abgenommen hat. Diese Bevölkerungsabnahme geht darauf zurück, daß der Verkehr mangelt. Die jungen Leute gehen, wie man mir gesagt hat, im Spätjahr meist nach Frankfurt, Mannheim, vergessen dann im Frühjahr das Zurückkehren, und dadurch gehen die besten Arbeitskräfte der Landwirtschaft verloren. Ich glaube, daß deswegen der Staat ein großes Interesse daran hat, daß endlich einmal die Bahn erstellt wird, und zwar die Bahn nicht nur bis Hardheim, sondern auch die von Hardheim bis Tauberbischofsheim, und ich möchte wünschen, daß der Periode der kleinen Gaben nicht eine Periode der aller-kleinsten Gaben folgen möge (Beifall).

Abg. Reuhans (Zentr.): Auch ich gebe meiner Freude darüber Ausdruck, daß die Kommission die Petition der hier interessierten Gemeinden so wohlwollend, und nach meiner Ansicht auch durchaus gerecht behandelt hat. Es handelt sich hier um ein der Erschließung noch harrendes Gebiet, das auch zum kleineren Teil in dem von mir vertretenen Wahlbezirk liegt.

Diejenige Bahn, an der mein Bezirk in weit größerem Maße interessiert ist, ist die Bahn, die von Hardheim über Müllheim nach Wertheim gebaut werden soll. Ohne Zweifel sind aber hier zwei wirtschaftlich ganz getrennte Gebiete, und wenn ich für die eine Bahn eintrete, so trete ich damit nicht etwa gegen die andere ein. Das Frankenland muß einmal gründlich aufgeschlossen werden, damit es nicht wirtschaftlich noch weiter rückwärts geht. Mein geehrter Herr Vorredner hat ja dargelegt, daß es geradezu auffallend ist, wie diejenigen Orte, die noch der Bahn entbehren, von Volkszählung zu Volkszählung in ihrer Einwohnerzahl zurückgehen: der sichtbarste Beweis, wie sie wirtschaftlich am Krebsgang leiden, während fast überall da, auch im Sinterlande, wo bereits Bahnen bestehen, eine zum Teil geradezu auffallende Bevölkerungszunahme eingetreten ist.

Bei dieser uns heute beschäftigenden Eisenbahnlinie gehen die Wünsche der einzelnen Orte etwas auseinander. Die Hauptsache beim Bau dieser Eisenbahn wird nun sein, daß nicht gerade die kürzeste Strecke — die ja hier auch die teuerste sein würde — genommen wird, sondern daß man berücksichtigt: der Zweck einer Eisenbahn, die wirtschaftlich zurückgebliebene Gebiete erschließen soll, muß

der sein, daß möglichst viele Orte erschlossen und damit dem Verkehr zugänglich gemacht werden.

Als diese Petition vor zwei Jahren hier behandelt wurde, hatte die Kommission sie nur zur Kenntnisnahme überwiesen. Das Plenum der Zweiten Kammer aber beschloß mit Mehrheit, die Petition der Regierung empfehlend zu überweisen. Daraus glaubte der damals anwesende Herr Regierungsvertreter den Schluß ziehen zu müssen, daß nun die Hohe Zweite Kammer gerade diese Bahn, und zwar diese Bahn allein erbaut zu sehen wünschte. Es hat mich gefreut, daß die Regierung in der Antwort, die sie uns auf die Petition des vorigen Landtags gegeben hat, die Erklärung abgab, daß sie, wenn — hoffentlich im Laufe dieses Sommers oder Herbstes — das Baubureau in Hardheim errichtet sein wird, Erhebungen veranstalten lassen wolle sowohl über die Bahn von Hardheim nach Tauberbischofsheim, als auch über die andere Strecke von Hardheim über Mülsheim nach Wertheim; es freut mich, daß sie damit grundsätzlich anerkannt hat, daß nicht die eine Bahnlinie die andere ausschließt, sondern daß hier zwei Bahnlinien für dieses längst der Erschließung dringend bedürftige Gebiet in Frage kommen sollen.

Ob die Bahn dreieinhalb Millionen kosten, oder, wenn sie unter Umständen einfacher gebaut wird, nur auf zweieinhalb Millionen zu stehen kommt: ich glaube, daß sie weder bei dreieinhalb Millionen, noch bei zweieinhalb Millionen in der ersten Zeit rentieren wird. Es würde zu kühn sein, die Behauptung aufstellen zu wollen, es gäbe eine in sich selbst rentierende Bahn. Aber das soll eben auch nicht der Zweck sein. Der Zweck soll sein, bisher abgeschlossene Gegenden, vernachlässigte Gegenden, wirtschaftlich aufzuschließen und einem weiteren Bevölkerungsrückgang und dem damit verbundenen wirtschaftlichen Rückgang vorzubeugen.

Nun möchte ich mir noch gestatten, an den Herrn Minister eine Frage zu richten. Es ist von der Gemeinde Hardheim mir ein längerer Bericht zugegangen, in dem die Befürchtung ausgesprochen wird, daß etwa durch den Weiterbau der Bahn von Hardheim nach Tauberbischofsheim, bzw. durch Erörterung dieser Frage, bei der Großh. Regierung die Meinung entstehen könnte, den Bahnbau von Wallbüren nach Hardheim — bezüglich dessen uns noch für diese Session eine Vorlage in Aussicht gestellt worden ist — weiter hinauszuschieben. Ich denke zwar, daß zu dieser Befürchtung gar keine Ursache sein wird; ich hoffe aber, daß der Herr Minister die Freundlichkeit haben wird, die geängstigten Gemüter von Hardheim und Höpfingen zu beruhigen, und daß wir vielleicht heute noch eine Erklärung darüber hören werden.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der Auswärtigen Angelegenheiten, Freiherr v. Marshall: Ich will auf Sie eben an die Großh. Regierung gerichtete Frage eine ganz präzise Antwort abgeben. Die Großh. Regierung wird sich in ihrem Bestreben, so bald wie möglich eine Bahn von Wallbüren nach Hardheim zu erstellen, durch die weitergehenden Petitionen in keiner Weise beirren lassen. Ich hoffe, bereits in den nächsten Tagen, jedenfalls aber unmittelbar nach den Osterferien, dem Hohen Hause einen Gesetzentwurf zur Beratung und Zustimmung vorlegen zu können, in welchem der Bau einer normalspurigen Nebenbahn von Wallbüren nach Hardheim — und zwar der Bau auf Staatskosten — beantragt wird (Bravo!).

Das betreffende Baubureau wird, wie das wiederholt heute schon erwähnt wurde, dann auch den Auftrag erhalten, weiter zu prüfen, inwieweit den weitergehenden Wünschen entsprochen werden kann; es wird den Auf-

trag erhalten, einen genauen Kostenanschlag aufzustellen und ein Projekt auszuarbeiten, damit wir dann eine sichere Grundlage haben, von der aus wir weitere Entschlüsse fassen können.

Ich möchte aber, da ich nun einmal am Wort bin, zugleich die Gelegenheit ergreifen, um noch zwei mehr allgemeine Gesichtspunkte zu berühren, die hier zur Erörterung gelangt sind.

Es ist hier betont worden, die Großh. Regierung möchte sich doch bei dem Bau weiterer Bahnen nicht von fiskalischen, sondern von allgemein wirtschaftlichen Gesichtspunkten leiten lassen. Ich kann sagen, daß ich in dieser Beziehung mit den drei Herren, die heute das Wort ergriffen haben, vollständig übereinstimme (Bravo!). Denn wenn die Großh. Regierung sich bei der etwaigen Inangriffnahme neuer Bahnen von fiskalischen Gesichtspunkten leiten lassen würde, dann müßte sie überhaupt keine derartige Bahn mehr erstellen (Zuruf des Abg. Fröhauß: Im Gegenteil! Heiterkeit); denn ich bin überzeugt, daß diejenigen Bahnen, die eine greifbare Rente abwerfen, bei uns schon gebaut sind (Abg. Fröhauß: Nein!). Aber man muß die Inponderabilien wägen, und man muß bei allen diesen Fragen immer den wirtschaftlichen Gesichtspunkt: die Vorteile, die einer Gegend durch eine Bahnverbindung erwachsen, im Auge behalten.

Trotzdem aber muß genau geprüft werden. Wenn wir uns sagen müssen, wir erzielen keine unmittelbare Rente, sondern nur einen mittelbaren wirtschaftlichen Vorteil, dann müssen wir genau und ernstlich prüfen: stehen denn die wirtschaftlichen Vorteile, die wir zu erzielen hoffen, auch im richtigen Verhältnis zu den Opfern, die wir der Allgemeinheit anstatten? (Abg. Fröhauß: Sehr gut!)

Das ist der Gesichtspunkt, von dem aus ich, solange ich im Amte bin, die Frage des Baues weiterer Bahnen ins Auge fassen werde.

Nun ist dann noch eine Behauptung gefallen, die mich zu einer kurzen Erwiderung veranlaßt. Es ist wieder gesagt worden: der Bau der großen Bahnhöfe in den Städten komme ja vorwiegend den Städten zu gut — und nicht dem Lande! Ich möchte dieser Behauptung entgegnetreten (Sehr richtig! und Bravo!). Die großen Bahnhöfe sind nötig, um dem gesteigerten Verkehr gerecht zu werden, um die Betriebssicherheit aufrecht zu erhalten und um endlich auch die Konkurrenzfähigkeit unserer Bahnen zu erhalten (Abg. Fröhauß: Sehr gut!). Darum also sind diese Bahnhöfe nötig. Ihre Erstellung liegt zum Teil gar nicht im Interesse unserer Städte, denn die Städte, die bisher Bahnhöfe im Mittelpunkt oder nahe an der Peripherie hatten, werden es vielleicht schmerzlich empfinden, wenn der Bahnhof verlegt wird und ihre Einwohner künftig hin einen größeren Weg zum Bahnhof zurückzulegen haben; aber die Erstellung muß erfolgen im Interesse des ganzen Landes: um den Verkehr von dem Lande nach der Stadt, von der Stadt nach dem Lande bewältigen zu können.

Trotz der außerordentlichen Anforderungen aber, die infolge der notwendigen Erstellung dieser großen Bahnhöfe an die Staatskasse gestellt werden, wird die Regierung nach wie vor, wie ich schon erwähnt habe, bestrebt sein, zu prüfen, inwieweit die Erstellung anderer Nebenbahnen erfolgen kann, inwieweit sich die Opfer rechtfertigen lassen, welche der Allgemeinheit im Interesse eines einzelnen Landesteils, einer einzelnen Ortschaft angenommen werden können.

Abg. Kolb (Soz.): Ich möchte bei der vorgeschrittenen Zeit keinen Spaziergang ins Frankenland machen.

sondern die Petition, die hier in Frage steht, nur aufs wärmste empfehlen.

Wenn der Herr Minister hierbei auf die Millionenbauten in den Städten zu sprechen gekommen ist und bemerkt hat, daß sie notwendig sind, so möchte ich auf der anderen Seite doch auch betonen, daß man auf die Wünsche der Bevölkerung draußen auf dem Lande Rücksicht nehmen muß. Sonst kommen vom Lande immer die Vorwürfe, daß der Staat für die Städte viele Millionen, für das Land aber, auch wo es notwendig ist, eine Bahn zu erstellen, die die Gegend wirtschaftlich erschließt, nicht einmal einige Hunderttausend Mark übrig habe.

Es wird vor Inangriffnahme eines Bahnbaues seitens der Regierung immer auf die Rentabilitätsberechnungen abgehoben. Was sollen Rentabilitätsberechnungen beweisen? Ich habe von jeher zu diesen Rentabilitätsberechnungen sehr wenig Vertrauen gehabt, weil sie sich immer als vollkommen falsch aufgedeckt erwiesen haben (Zuruf: Sehr richtig!). Man kann darauf gar nichts geben, weil dabei Faktoren nicht in Betracht gezogen werden, die der Staat unter gar keinen Umständen außer acht lassen darf, wenn er diesen Fragen volkswirtschaftlich eine richtige Behandlung zuteil werden lassen will.

In dem vorliegenden Falle kommt in Betracht, daß eine Gegend erschlossen werden soll, die vom Verkehr ganz abgeschlossen ist. Die Leute können sich wirtschaftlich nicht entwickeln und sind daher schwer geschädigt, weil sie zu weit abliegen vom Markt, ihre Produkte also zu teuer werden, bis sie dieselben auf den Markt bringen. Die Folge davon ist die Abnahme der Bevölkerung. Die kann man nicht nur dort hinten konstatieren, sondern überall im Deutschen Reich, wo keine Bahnen sind. Das ist selbstverständlich, daß die Leute in einer solchen Gegend nicht lange bleiben, weil sie wirtschaftlich geschädigt sind, weil sie nicht konkurrieren können.

Es werden aber auch die Löhne selbstverständlich ganz andere werden in dem Augenblick, wo eine Bahn dorthin geht, wo die Leute ab- und zureisen können. Leute sind sie noch förmlich an die Scholle gebunden, und es ist kein Wunder, wenn dort noch Löhne bezahlt werden, mit denen man heutzutage nicht mehr anständig und menschenwürdig leben kann. Es kommt dabei eine ganze Reihe von Gemeinden in Betracht, und ich möchte der Regierung nur dringend den Wunsch ans Herz legen, baldmöglichst in jener Gegend eine Bahn zu erstellen. Man braucht dazu keine neuen Erhebungen. Wenn man sich in der Zeit, wo wir in Baden noch keine Eisenbahnen hatten, auf den Standpunkt gestellt hätte von heute, daß man erst Erhebungen machen und Rentabilitätsberechnungen anstellen müßte, so hätten wir heute noch keine Eisenbahn. Damals konnte man noch keine Rentabilitätsberechnung anstellen, es war nicht möglich, weil man keine Grundlage dafür hatte; man hat die Bahnen aber doch gebaut, weil die wirtschaftliche Notwendigkeit dazu vorhanden war. Diese liegt hier gewiß durchaus vor, und darum sollte man dasjenige tun und die Bahn bauen.

Wir Sozialdemokraten haben noch einen ganz besonderen Grund, warum wir die Erbauung dieser Bahn wünschen. Wir möchten nicht, daß dem Zentrum in alle Ewigkeit die Wahlkreise dahinten gehören (Große Heiterkeit), und bei den heutigen Verhältnissen kommen uns die Reisekosten für die Agitation zu hoch. Die Nationalliberalen besorgen die Agitation nicht recht; sie hätten zwar das Geld dazu, aber sie leisten doch nicht, was wir leisten würden, wenn die Bahn erstellt und überall Bahnhöfe gebaut würden. Schon aus diesem Grund möchte ich die Regierung dringend bitten, diese Bahn möglichst bald zu erstellen (Große Heiterkeit).

Der Kommissionsantrag wird hierauf angenommen.

Zu Ziffer 2b der Tagesordnung erstattet den Kommissionsbericht der Abg. Duffner (Zentr.): Für die Petition, die bereits dem letzten Landtag vorgelegen hatte und damals der Regierung zur Kenntnisnahme überwiesen worden war, werden vor allem verkehrspolitische Momente geltend gemacht. Die Regierung steht auf dem Standpunkt, daß ein Bedürfnis für diese Bahn, die eine Parallelbahn zu der bestehenden Hauptlinie bedeute, nicht vorliege.

Die Kommission kommt einerseits in Würdigung der Bedenken der Regierung, andererseits in Erwägung, daß einzelne von den Petenten geltend gemachte Gesichtspunkte zutreffend seien, zu dem Antrag,

die Petition der Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Zu der über diesen Antrag eröffneten Diskussion spricht

Abg. Morgenthaler (Zentr.): Gestatten Sie mir bei der vorgeschrittenen Zeit nur einige Worte. Diese nun schon zum dritten Male dem Hohen Hause von sieben Gemeinden des Bezirkes Offenburg-Lahr vorgelegte Petition um Erstellung einer Bahnlinie zwischen Lahr und Offenburg umfaßt auch einige Gemeinden meines Wahlbezirkes. Ich fühle mich veranlaßt, neben der schon vorgeführten Begründung auch noch darauf hinzuweisen, daß in allen diesen sieben Gemeinden Zigarrenfabriken bestehen, und zwar im ganzen 25 an Zahl. Ferner befinden sich in vier Gemeinden, nämlich in Elgersweier, Zunsweier, Oberschopfheim und Oberweier Steinbrüche, die durch eine solche Bahnlinie dem Verkehr näher gebracht und in größerem Umfange betrieben werden könnten, so daß dadurch den Gemeinden größere Einnahmen und auch der Bevölkerung größerer Verdienst zugeführt würde. Auch die landwirtschaftlichen Produkte würden dann einen besseren Absatz finden können.

In letzter Linie darf nicht unerwähnt bleiben, daß unter diesen Gemeinden einige größere Reborte sind, besonders ist Diersburg zu nennen. Wenn die Bahnlinie errichtet wird, so wird das jedenfalls auch dazu beitragen, daß der Wein einen besseren Absatz findet. Ich möchte daher an die Großh. Regierung die Bitte richten, die Petition dieser Gemeinden einer wohlwollenden Berücksichtigung zu unterziehen.

Der Kommissionsantrag wird hierauf angenommen.

Zu Ziffer 2c der Tagesordnung erstattet Bericht

Abg. Morgenthaler (Zentr.): Die Gemeinde Mörstelstein hat ihr Gesuch um Errichtung einer Saltestelle bereits zum vierten Male eingereicht. Dasselbe wurde in der vorigen Session der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme mit dem Wunsche überwiesen, daß dem Gesuche durch Einstellung schwererer Lokomotiven entsprochen werden möge. In der neuen Petition wird die Bedürfnisfrage abermals in dringender Weise geltend gemacht. Die Kommission beantragt, da ein Anhalten mit den größtenteils kleineren Zügen auch für leichtere Maschinen keine unüberwindlichen Schwierigkeiten bieten wird, e m p f e h l e n d e Ueberweisung.

Abg. Banjbach (konf.): Der Berichterstatter, Herr Kollege Morgenthaler, hat bezüglich der Saltestelle Mörstelstein die Sache so erschöpfend behandelt, daß ich kaum etwas Neues hinzufügen kann; ich kann nur seine Ausführungen voll und ganz unterstützen und einen endlichen Erfolg erhoffen.

den 2 1/2 Stunden.
cht für die Techniker in den mili-
größere Selbständigkeit. Die Ar-

Man kann es den Mörstelsteinern wirklich nicht verdenken, wenn sie bereits zum viertenmal mit ihrer Petition an das Hohe Haus appellieren. Es sind ja allerdings technische Schwierigkeiten vorhanden, aber es scheint doch, daß dieselben nicht unüberwindbar sind. Bei einigermaßen gutem Willen seitens der Regierung wäre eine Haltestelle wohl möglich, und zwar ohne besondere bauliche Veränderungen.

Ich wohne nahe an der Bahn und habe schon oft schwere Güterzüge mit 30—40 Wagen bei der Station Auerbach halten und wieder weiterfahren sehen, trotzdem die Steigung dort 1 : 76 ist. Und wenn das mit Güterzügen möglich ist, warum sollte es nicht auch mit kleinen, schwach besetzten Personenzügen möglich sein? Dann dient diese Strecke Nedarrelz—Medesheim doch auch mehr dem Lokalverkehr. Obrigheim hat doch auch eine Haltestelle vor einigen Jahren erhalten, warum sollte Mörstelstein die Haltestelle verjagt werden? Es kommen außer Mörstelstein noch vier Orte mit zusammen 2000 Einwohnern mit in Betracht, nämlich Binau, Breitenbronn, Nedarfahenbach und Reunkirchen. Die Haltestelle Mörstelstein wäre demnach sehr nötig und ich glaube, noch rentabler als die Station Obrigheim.

Ich war vor einiger Zeit in Mörstelstein und habe mir die Sache auf dem Platze angesehen. Die Leute führen bittere Klage darüber, daß man jahraus, jahrein die Züge vorbeifahren sieht, ohne daß sie dieselben benützen können. Handel und Verkehr in Mörstelstein sind gehemmt. Es kommen weniger Handelsleute und Metzger ins Dorf und infolge dessen bekommen die Leute oft 10—20 M. weniger für ein Stück Vieh, als sie bekämen, wenn der Ort mehr dem Verkehr erschlossen wäre. Auch bekommen die Mörstelsteiner nur 9 Pf. für das Liter Milch, während in anderen mehr dem Verkehr erschlossenen Orten für die Milch 12—15 Pf. bezahlt wird.

Ich darf ferner daran erinnern, daß von den bereits erwähnten vier Orten mehr Schüler die landwirtschaftliche Winterschule und das Realprogymnasium und mehr Schülerinnen die Hochschule in Mosbach besuchen könnten, wenn eine Haltestelle in Mörstelstein errichtet würde. Auch für die Arbeiter, welche im Medesheimer Zementwerk arbeiten, wäre Mörstelstein der geeignetste Ein- und Aussteigepunkt. Ich gehe aber noch weiter und glaube, daß Mörstelstein infolge der nahen Steinbrüche in nicht allzu ferner Zeit eine Güterhaltestelle nötig haben würde.

Wenn für die neuen großartigen Bahnhöfe der großen Städte 20—30 Millionen gefordert und ausgegeben werden, so sollte man doch auch die bescheidenen Wünsche der Landbevölkerung mehr berücksichtigen und ich möchte also die Großh. Regierung eindringlich bitten, die Wünsche der Mörstelsteiner endlich einmal zu befriedigen.

Abg. Obkircher (natl.): Der Wahlbezirk, den zu vertreten ich früher die Ehre gehabt habe, und mit dem Wahlbezirk wohl auch dieses Hohe Haus würden es nicht verstehen, wenn ich zu dieser Materie nicht auch einige Worte sagen würde. Ich habe in einer Reihe von Landtagen zu diesem Gegenstand befürwortend gesprochen, allerdings, ohne daß die Sache dadurch einem Erfolge entgegengeführt worden ist; aber ich bin der Meinung, daß eben gute Dinge solange vertreten werden müssen, bis sie zur glücklichen Erledigung gebracht worden sind, und ich habe die Hoffnung immer noch nicht aufgegeben, daß diese Sache, die ich für eine gute ansehe, allerdings, und zwar nicht in allzu langer Zeit, dieser glücklichen Lösung entgegengeführt werden wird. Ich möchte glauben, dieser Hoffnung würde dann in aller Bälde entsprochen werden, wenn der Herr Minister selbst vielleicht ohne Begleitung eines Technikers einmal an Ort und Stelle ginge, und

sich dort den Platz ansehen würde; er würde ganz gewiß von diesen technischen Schwierigkeiten nicht eine einzige vorfinden, die nicht ganz wohl ohne zu großen Kostenaufwand überwunden werden könnte. Ich bin bei dieser langen Dauer der Angelegenheit allmählich der Ueberzeugung geworden, daß die Großh. Regierung zu sehr beschäftigt ist mit den großen Angelegenheiten, als daß sie sich der kleinen, aber auch überaus wichtigen Angelegenheiten mit dem vollen Eifer noch annehmen könnte. Das wird aber doch hoffentlich in Bälde anders werden, und die Großh. Regierung wird sich, wenn sie immer mehr die Stimmung in diesem Hause kennen lernt — und dazu wird im Laufe dieses Landtags noch öfter Gelegenheit sein — nicht anders können, als sich mit der gleichen Aufmerksamkeit, mit dem gleichen Eifer auch der kleinen Interessen anzunehmen, wie sie das bezüglich der großen Interessen ja zu unserer Freude und mit unserer Zustimmung allezeit getan hat.

Die Gemeinde Mörstelstein ist außerordentlich bescheiden, sie will nicht einen Bahnhof, sie will nicht einen Güterbahnhof — ich will der Großh. Regierung nicht bange machen, indem ich das Wort Güterbahnhof ausspreche, wie es der Herr Vorredner ausgesprochen hat — die Gemeinde Mörstelstein will lediglich eine Personenthaltestelle, weiter gehen ihre Wünsche nicht.

Es ist vonseiten des Hauses in wiederholten Tagungen, es ist auch vonseiten der Kommission für Eisenbahnen und Straßen der Standpunkt vertreten, daß der Wunsch nach Errichtung einer Personenthaltestelle in Mörstelstein als vollkommen begründet anzuerkennen ist. Die Großh. Regierung selbst kann die Begründetheit dieses Wunsches nicht beabreden; sie sagt nur, daß die Einwohner der Gemeinde Mörstelstein auf eine andere benachbarte Station hingehen können, wenn sie die Bahn benützen wollen. Der Regierung ist aber sehr wohl bekannt, daß der Weg dahin in der Luftlinie zwar nicht sehr weit, in Wirklichkeit aber sehr beschwerlich und sehr schlecht imstande ist und wohl ohne große Kosten zu einem, in allen Jahreszeiten gut benützbaren überhaupt nicht gemacht werden kann.

Es wird nun behauptet, die Möglichkeit für die Erfüllung jenes Wunsches sei nur unter Ueberwindung großer technischer Bedenken und Schwierigkeiten und nur unter Aufwendung großer Kosten möglich, und das ist die Frage, zu der ich mich wenden will:

Ich glaube, daß die hohen Kosten sich auf ein ganz bescheidenes Maß herabmindern werden, wenn man die technischen Schwierigkeiten nicht so hoch einschätzt, wie sie nach der Erklärung der Regierung vorliegen sollen. Es ist davon gesprochen, es müsse auf eine Entfernung von 150 Meter ein geringeres Gefälle hergestellt werden. Durch diese Maßnahme würde sich das Gefälle auf der der Station vorausliegenden Strecke verstärken, und dadurch würde dann die Befahrbarkeit der Strecke in ihrer Gesamtheit beeinträchtigt werden. Die Mörstelsteiner wollen aber garnicht die Veränderung der gegenwärtigen Steigungsverhältnisse; sie sind der Meinung — und mit den Mörstelsteinern sind dieser Meinung alle Laien, und ich bin fest überzeugt, wenn der Herr Minister an Ort und Stelle sich bewegen würde, wäre er auch der gleichen Meinung — daß auf dieser Steigung, die dort vorhanden ist, bei dem dort vorhandenen Verkehrsbedürfnis, allerdings mit Zügen solcher Art, wie sie allein dort in Frage kommen, mit leichten Personenzügen, mit ganz wenig Wagen, gehalten und wieder angefahren werden könnte. Das ist von der Eisenbahnverwaltung ja selbst zugegeben; denn sie hat, wie ich schon eingangs dieses Landtags einmal gelegentlich hervorgehoben habe, an der Stelle, die hier in Frage kommt, einen Semaphor angebracht und dadurch die Anordnung selbst getroffen,

daß dann, wenn die Strecke nicht frei ist, mit jedem Zug gehalten werden muß. Wenn aber gehalten werden muß, so muß auch wieder angefahren werden; und es ist auch tatsächlich zu allen Zeiten vorgekommen, daß Züge der verschiedensten Art dort gehalten haben.

Nun sagt die Regierung: Das hat bis jetzt nur für einen einzigen Güterzug pro Tag gegolten, bei anderen Zügen lag die Notwendigkeit nie vor, an dieser Stelle zu halten. Der Güterzug aber, um den es sich hier allein handelt, ist erheblich schwerer als ein kleiner Personenzug. Und der Güterzug hat gehalten und ist auch immer wieder vom Fleck gekommen. Nun hat man diesen Güterzug im Fahrplan anders gelegt, damit er dort nicht mehr regelmäßig halten muß. Ich vermute fast, man hat das getan, damit die Wörtelsteiner nicht mehr sehen können, daß auch Güterzüge an der Stelle halten können. Immerhin hat es sich gezeigt, daß das Halten möglich war. Ich behaupte nun, wenn Güterzüge dort halten könnten, so können auch die leichten Personenzüge, um die es sich hier lediglich handelt, dort halten. Der Semaphor kann nicht beseitigt werden, er muß dort stehen bleiben, weil unmittelbar hinter dem Tunnel die Station kommt, sonst wäre wohl auch der Semaphor verschwunden. Aber auch dann bleiben immer noch die Materialzüge, die zu allen Zeiten dort gehalten haben und halten werden und die an Gewicht viel schwerer sind als die Personenzüge, die auch nicht mit so schweren Maschinen ausgestattet sind. Die Personenzüge, um die es sich handelt, sind nicht von der Schwere, daß die Schwierigkeit nicht überwunden werden könnte, und mit geringen Kosten, mit wenigen Laufend Mark, könnte ein kleines Häuschen als Stationsgebäude errichtet werden.

Ich muß bekennen, daß die Bedenken, die hier vorgetragen worden sind, auf mich ebensoviele Eindruck gemacht haben, wie das auf früheren Landtagen der Fall war, und ich bin der Meinung, daß der Petition nun endlich einmal entsprochen werden könnte. Die Möglichkeit ist gegeben. Das Bedürfnis kann nicht bestritten werden. Die Kosten sind überaus gering und die Volksvertretung hat früher schon, wie auch jetzt wieder, sich durchaus auf den Standpunkt der Petition gestellt. Die Kommission ist diesmal noch weiter gegangen, als in früheren Landtagen; sie beantragt empfehlende Ueberweisung der Petition an die Regierung und drückt dadurch die Meinung aus, daß ihr auch entsprochen werden soll. Ich kann der Kommission nur dankbar sein für diese wohlwollende Haltung, und kann mich des Eindruckes nicht erwehren, daß die Regierung dieser empfehlenden Ueberweisung auch stattgeben wird. (Bravo!)

Betriebsdirektor Engler: Ich muß zunächst zweierlei bedauern: erstens daß die Herren an dem guten Willen der Regierung zweifeln, und zweitens, daß die technischen Erwägungen, die doch klar vorliegen und durch den Herrn Berichterstatter ausführlich und eingehend nochmals vorgetragen worden sind, so wenig Eindruck gemacht haben (Peinlichkeit!). Ich kann das bedauern, kann aber weitere Gründe eigentlich nicht beibringen. Ich will nur auf mehrere Einzelpunkte kurz zu sprechen kommen, die wiederholt ins Gefecht geführt worden sind.

Es wird einmal gesagt, daß sogar Arbeitszüge, die in der Regel schwerer seien, in Wörtelstein halten würden. Das ist durchaus unrichtig; die Arbeitszüge haben wir hinsichtlich ihrer Belastung ganz in der Hand, wir hängen einfach mehr oder weniger Wagen an, je nachdem die Lokomotive mehr oder nur weniger ziehen kann. Dieser Einwand fällt also weg.

Es sollte sodann etwas Unzutreffendes darin gefunden werden, daß die Regierung behauptet, Güterzüge seien vor dem fraglichen Einfahrtsignal vor Asbach gestellt worden, nie aber Personenzüge, weil doch gerade die Güterzüge in der Regel schwerer und deshalb auch schwieriger wieder in Gang zu bringen seien. Es wollte aber von der Regierung keineswegs behauptet werden, daß Güterzüge leichter wieder anfahren können, das ist selbstverständlich nicht der Fall, sie sind schwerer in der Regel, es wurde nur behauptet, daß keine Personenzüge zum Halten gekommen sind. Also auch diese Argumentation gegen die technischen Ausführungen der Regierung ist hinfällig.

Wenn nun behauptet wird, man müsse etwa deswegen bei Wörtelstein halten und wieder anfahren können, weil überhaupt jeder Zug unter Umständen einmal gestellt werde vor einem solchen Einfahrtsignal, und wie bei Wörtelstein halten und wieder anfahren muß, so ist das etwas, worin ein Körnchen Wahrheit liegt. Denn tatsächlich müssen wir mit einem Zug, der auf der Strecke fährt, unter Umständen vor dem Signal in der Steigung halten. Das ist schon früher von seiten der Regierung ausgesprochen worden. Aber das ist ein Ausnahmefall und wir haben dabei d. h. beim Wiederanfahren auch öfters Schwierigkeiten: Wir kommen unter Umständen gar nicht beim ersten Versuch wieder in Gang, wir müssen zurückfahren, probieren, wie es bei einem Lastfuhrwerk auch geht, dann muß wieder ein Anlauf genommen werden, und schließlich geht es vielleicht das zweite oder dritte mal. Aber daß wir das zu einem normalen Zustand machen, daß wir Züge bei einer Steigung 1:72 regelmäßig mit dem Risiko, nicht wieder in Gang zu kommen, halten lassen sollen, kann man nicht wohl verlangen.

Nun ist gesagt worden, wir könnten schwerere Lokomotiven einstellen. Die großen Kosten, die daraus erwachsen würden, sind aber bekannt. Was wir weiter noch tun sollten, um die Zughalte ohne unverhältnismäßige Kosten zu ermöglichen, weiß ich wirklich nicht. Die technischen Schwierigkeiten sind tatsächlich vorhanden. Wir könnten eine annähernde Horizontale einlegen, damit würden aber sehr große Kosten erwachsen infolge Verschlechterung der Leistungsfähigkeit der Bahnstrecke. Es ist auch gar nicht richtig, daß uns diese kleinen Dinge sehr wenig Schwierigkeiten und Arbeit machen und daß wir ihnen weniger Aufmerksamkeit schenken als den großen Arbeiten. Diese kleinen Dinge machen uns im Gegenteil regelmäßig viel mehr zu schaffen, und weder am guten Willen noch an der Ausdauer bei der Behandlung fehlt es.

Ich muß noch auf eines aufmerksam machen. Diejenigen unserer Haltestellen, die an den stärksten Steigungen bisher liegen, befinden sich in einer Steigung von 1:83. Hier handelt es sich um eine Steigung von 1:72, also ein Unterschied von 13 Proz. Sie werden zugeben, daß 13 Prozent einen ganz erheblichen Unterschied ausmachen in bezug auf die Schwierigkeit des Wiederanfahrens und auch in bezug auf die Gefahr, die entsteht, wenn ein Zug abreißt. Dieses Abreißen ist ja die Hauptgefahr. Die leichte Lokomotive zieht plötzlich wie ein Pferd, wenn es nicht gehen will, und dann reißt der Zug ab.

Ich muß weiter noch darauf aufmerksam machen, daß unsere Nachbarbahnen auch nicht einmal Stationen in Neigungen von 1:83 anlegen, sie gehen nur bis 1:100. Wir sind also schon erheblich weiter gegangen wie die Nachbarbahnen und haben mit recht großen Schwierigkeiten zu kämpfen. Ich möchte deshalb bitten, uns nicht noch weiter treiben zu wollen.

Abg. **Neuwirth** (natl.): Die Ausführungen des Herrn Regierungsvertreters geben mir zu einer Bemerkung Veranlassung. Es ist das vierte Mal, wie der Herr Berichterstatter verlesen hat, daß die Gemeinde Mörstelstein sich um eine Haltestelle bewirbt. Ich war vor zwei Jahren Berichterstatter in dieser Sache und ich glaube dort schon zur Genüge dargetan zu haben, daß es ein absolutes Bedürfnis ist. Der jetzige Herr Berichterstatter hat das Material — das muß ich zugeben —, ebenfalls eingehend behandelt und wir haben wohl alle die Ueberzeugung gewonnen, daß die Haltestelle in Mörstelstein ein dringendes Bedürfnis ist, und daß man der Bitte der Gemeinde endlich einmal Rechnung tragen sollte. Ich gebe zu, daß technische Schwierigkeiten vorhanden sind — ich kenne ja die Stelle ganz genau —, aber ich muß auch gestehen, daß bei gutem Willen seitens der Regierung diese Schwierigkeiten zu überwinden wären. Ich weiß wohl, daß gerade dort der höchste und der tiefste Punkt durch Tunnels festgelegt sind, und es läßt sich an der Bahnstrecke selbst allerdings keine Aenderung dahin treffen, daß die Steigung verhindert wird. Aber die Verhältnisse liegen eben doch für diese Station, überhaupt für diese Bahn insofern günstig, weil die große Bahnstrecke von Medesheim bis Neckarelz eine Nebenbahn ist; die Hauptbahn geht von Neckargemünd—Eberbach nach Neckarelz und es werden sämtliche Schnellzüge, sämtliche Güterzüge, überhaupt das ganze Wagenmaterial, was von Belang ist, diese Neckartalbahnstrecke geführt, so daß sich der Lokalverkehr nur auf jene kleine Strecke erstreckt. Es gehen jetzt nur noch kleine Züge, mit nur ein paar Wagen, während früher, als es noch eine Hauptstrecke war, drei- bis viermal so viel Wagen durchgefahren sind, und mit diesen kleinen Zügen läßt sich gut dort halten.

Die Gemeinde Mörstelstein geht mit ihrem Verlangen gewiß nicht zu weit, und ich bin fest überzeugt, daß sie schon zufrieden wäre, wenn am Tage wenigstens ein paar Züge hielten, so daß der nötige Verkehr bewerkstelligt werden könnte. Der Ort ist wirklich aus der Welt, er kann in landwirtschaftlicher und auch in gewerblicher Beziehung, wie schon der Herr Berichterstatter hervorgehoben hat, nicht aufkommen, weil das Terrain so ungünstig ist; und wenn man seitens der Regierung uns entgegenzuhelfen sucht, daß der Verkehr zu gering sei, so hat das hauptsächlich seinen Grund darin, weil die Gemeinde nirgends hin kann; sie hat namentlich im Winter mit den schwierigsten Verhältnissen zu kämpfen, um an eine Bahnstation zu gelangen.

Es ist jenseits des Neckars noch eine weitere Station, Bienna, und schon vor zwei Jahren ist angeführt worden, daß für die Gemeinde Mörstelstein auch dort eine Station sei. Ja, wir wissen doch ganz genau, daß gerade die Bewohner Mörstelsteins, die mit dem letzten Zug dort ankommen, über den Neckar überfahren müssen, was eine sehr gefährliche Sache ist! Es ist noch nicht lange her, daß ein Mann untergegangen ist, der nachts nach dem letzten Zug übergefahren ist, und daß etliche Personen dabei ertranken.

Sie sehen, es ist also ein dringendes Bedürfnis für die Gemeinde Mörstelstein. Diese Gemeinde hat auch einen guten Bauhand und schöne Steinbrüche, und könnte diese Baumaterialien dann gut verwenden und dadurch zum Wohlstand gelangen. Es ist, wie schon der Herr Berichterstatter hervorgehoben hat, wirklich bedauerlich, wenn die Gemeinde jeden Tag sehen muß, wie die Bahn hart an den Häusern vorbeifährt, ohne den geringsten Vorteil der Gemeinde zu bieten. Ich meine, man sollte diesen Mißstand endlich aus der Welt schaffen; man sollte den wiederholten Bitten der Gemeinden nachgeben und

die Sache seitens der Regierung derart wohlwollend behandeln, daß die alte Klage um Errichtung einer Haltestelle endlich beseitigt wird.

Abg. **Obkircher** (natl.): Ich muß zu meinem Bedauern mich nochmals in Widerstreit setzen zu den technischen Anschauungen, die vor mir ausgedrückt worden sind. Genau dieselbe Steigung wie hier bei Mörstelstein, 1 : 72, findet sich bei Bilsingen auf der Strecke Durlach—Pforzheim. Von Bilsingen ist um die Errichtung einer Haltestelle jahrelang petitioniert worden. Es hat darauf jedesmal geheißen: Die „technischen Schwierigkeiten“ seien zu groß! In Bilsingen ist dann eine Haltestelle errichtet worden; zuerst, glaube ich, nur für die Arbeiterzüge, dann für ein oder zwei Personenzüge — und jetzt halten sämtliche Personenzüge an der Haltestelle in Bilsingen. Ich weiß wohl, das ist dadurch ermöglicht worden, daß auf dieser Strecke mit schwereren Maschinen gefahren wird. Ich war vor etwa vier Jahren mit einer Deputation der Gemeinde Mörstelstein bei der Großh. Generaldirektion, um in dieser Angelegenheit vorstellig zu werden, und da hat uns einer der Techniker dieser Behörde erklärt: die Sache ließe sich ganz wohl machen; es seien jetzt schwerere Maschinen bestellt, und es sei beabsichtigt, gerade auf dieser Strecke diese schwereren Maschinen zu probieren, um sie, wenn sie sich bewähren, dann auch regelmäßig fahren zu lassen. Mann soll also mit schwereren Maschinen fahren! Dann wird es möglich sein, dem Wunsche der Gemeinde zu entsprechen.

Der Herr Regierungsvertreter hat aber vorhin ein weiteres, bisher noch nicht erörtertes technisches Bedenken hervorgehoben: daß nämlich beim Anfahren mit diesen Zügen die Ketten reißen können. Ja, reißen denn in Bilsingen auch die Ketten, wo genau unter denselben, ja unter viel schwierigeren Verhältnissen gearbeitet wird, weil nämlich dort mit schwereren Zügen gefahren wird? Dort hat sich doch bewährt, was hier hervorgehoben wird als ein Bedenken gegen diesen Wunsch der Gemeinde Mörstelstein! Ich erwarte eine Erklärung der Großh. Regierung über diesen Gegenstand. Man muß annehmen, daß es nicht verantwortet werden würde, unter diesen Verhältnissen in Bilsingen zu halten und anzufahren, wenn sich dort schon die schwere Gefährdung verwirklicht hätte, daß die Ketten abreißen und damit der Zug in zwei Stücke auseinandergeht!

Betriebsdirektor **Eugler**: Ich will gleich auf den letzten Punkt, das Reißen der Ketten (eigentlich Kuppelungen) eingehen. Diese Kuppelungen sind bei Bilsingen bisher nicht gerissen; indessen liegen bei Bilsingen die Verhältnisse insofern ganz anders, als dort langsam angezogen wird. Von einer schwereren Lokomotive wird etwa angezogen wie von einem Paar schwerer Zugochsen gegenüber zwei lebhaften Pferden; diese entsprechen der leichten Lokomotive bei Mörstelstein. Die zwei Zugochsen ziehen ganz langsam an, ohne daß die Stränge reißen, während die plötzlich anziehenden Pferde zwar die Stränge unter Umständen zerreißen, aber die Last nicht vom Fleck bringen. Darin liegt eben der wesentliche Unterschied, daß bei Bilsingen sehr sachte, weil mit einer starken Lokomotive angezogen wird. Das dürften auch die Laien einsehen, daß auf diese Weise die Kuppelungen nicht so leicht reißen, wie sie eben reißen, wenn plötzlich angezogen wird. Ich habe vorhin schon auf dieses plötzliche Anziehen aufmerksam gemacht: die Lokomotive fährt zurück, wenn es nicht gleich geht, lockert die Kuppelung, hinten wird gebremst, die Wagen werden zusammengedrückt, dann fährt der Zug plötzlich auseinander und dann tritt eben leicht ein Bruch der Kuppelung ein. Das andere Moment ist die Steigung. Die Steigung ist

wesentlich größer als bei Bilsingen. Meines Erinnerns ist sie bei Bilsingen nur 1:83, bei Mörstelstein 1:72. Das sind die 13 Prozent Unterschied, die ich vorhin nannte. Was das ausmacht, ist von vornherein klar.

Ich muß übrigens noch etwas hinzufügen, was ich vorhin vergessen habe: im Gegensatz zu den Arbeitszügen, die ich vorhin genannt habe und bei denen wir es in der Hand haben, wie schwer wir sie belasten wollen, haben wir es bei den anderen Zügen nicht in der Hand. Da muß gefahren werden, was sich gerade giebt, wenn wir nicht in große Schwierigkeiten, nämlich in die Notwendigkeit, Sonderzüge oder mit Vorspann zu fahren, versetzt werden wollen. Wir dürfen auch nicht nur auf einen kleinen Verkehr, sondern müssen auf einen großen, ja auf den größten Verkehr rechnen, und müssen auch einen solchen Verkehr mit den vorhandenen Lokomotiven bewältigen können.

Abg. **Bauschbach** (konf.): Schon bei dem Bahnbau in Mörstelstein ist der Fehler gemacht worden, so daß jetzt diese technischen Schwierigkeiten da sind. Für dieses Versäumnis sind aber doch die Mörstelsteiner nicht verantwortlich, und deshalb möchte ich nochmals eindringlich

darum bitten, daß die Leute endlich einmal eine Haltestelle bekommen.

Abg. **Neuwirth** (natl.): Ich möchte nur noch einmal auf das Versprechen zurückkommen, das uns vor zwei Jahren vonseiten der Regierung gegeben worden ist; daß man nämlich beabsichtige, die Strecke mit stärkeren Lokomotiven zu befahren, und daß es dann möglich sein werde, Mörstelstein eine Haltestelle zu geben. Ich möchte dringend bitten, daß das Versprechen eingelöst wird, daß diese stärkeren Maschinen auch auf dieser Strecke angeschafft werden — und dazu noch stärkere Ketten, falls die jetzigen reißen sollten (Lebhafte Heiterkeit).

Vizepräsident **Behner** schließt die Diskussion.

Der Berichterstatter verzichtet auf das Schlusswort.

Es wird festgestellt, daß der Kommissionsantrag genehmigt wird.

Schluss der Sitzung kurz vor 8 Uhr.

