

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1906

209 (23.6.1906) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 103. öffentliche Sitzung

Badischer Landtag.

Bweite Kammer.

103. öffentliche Sitzung

am Donnerstag, den 21. Juni 1906.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

Beratung der Berichte der Budgetkommission über das Spezialbudget der Verkehrsanstalten, und zwar

- a. der Eisenbahnbetriebsverwaltung,
- b. der Bodenseedampfschiffahrtverwaltung,
- c. über den Anteil Badens am Reinertrag der Main-Neckar-Eisenbahn für die Jahre 1906 und 1907 (Hauptabteilung VII des Staatsvoranschlags), sowie über den Nachtrag zum Spezialbudget des Eisenbahnbetriebs und der Bodenseedampfschiffahrt für die Jahre 1906 und 1907 (Drucksache Nr. 7 a) — Drucksache Nr. 14 —; ferner über den Antrag der Abgg. Fröhlich und Gen., die Einführung des Zweifelhinstarifs für III. Klasse ohne Zuschlag betr. (Drucksache Nr. 43), die Resolution einer am 5. April 1906 in Freiburg i. B. stattgehabten öffentlichen Versammlung in betreff der schwebenden Tariffragen, die Petition des Bundes der Industriellen, Landesabteilung Baden und Rheinpfalz, die Reform der deutschen Personentarife betr. — Drucksache Nr. 43 a —. Berichterstatter: Abg. Dr. Wildens. (Fortsetzung.)

Am Regierungstisch: Präsident des Großh. Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Geh. Rat Frhr. v. Marshall, Generaldirektor Geh. Rat Roth, Ministerialdirektor Schulz, Bandirektor Wasmmer, Betriebsdirektor Eugler, Oberregierungsrat Henu.

Vizepräsident Rehuter eröffnet die Sitzung um 10 Uhr.

Das Haus tritt sofort in die Tagesordnung ein.

Das Wort erhält zunächst

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Geh. Rat Frhr. v. Marshall: Ich möchte mir gleich heute zu Beginn der Sitzung gestatten, einige Wünsche zu besprechen, die im Verlauf der gestrigen Beratung zur Kenntnis der Großh. Regierung gebracht worden sind.

Ich beginne zunächst mit einem Wunsche, der seitens des Herrn Abg. Schmidt geltend gemacht worden ist wegen Einführung von Lokalzügen oder Arbeiterzügen auf der strategischen Bahnstrecke Karlsruhe-Kastatt.

Die Großh. Regierung hat schon seit längerer Zeit diesem Wunsche ihre Aufmerksamkeit gewidmet. Im Jahre 1898 wurde eine Petition der Gemeinden Detigheim, Vietigheim und Steinmauern um Einführung von Arbeiterzügen auf der Strecke Karlsruhe-Röschwoog bei der Großh. Regierung eingereicht. Diese Petition wurde von diesem Hohen Hause uns empfehlend überwiesen. Damals mußte der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft erklärt werden, daß man von der Einlegung solcher Staatsbahnzüge absehen wolle, es wurde ihr aber nahe gelegt, die Lokalbahn vorerst bis Vietigheim weiter zu führen. Die Weiterführung scheiterte aber an dem Widerstand der Gemeinden Durmersheim und Vietigheim, die sehr wenig Entgegenkommen bezüglich der Weiterführung zeigten. Im Jahre 1905 erfolgte eine erneute Bitte der Gemeinden Detigheim, Vietigheim und Steinmauern um Einführung von Arbeiterzügen auf der Strecke Kastatt-Durmersheim. Es wurde damals diese Bitte abgelehnt mit dem Bemerkten, eine nochmalige Prüfung habe ergeben, daß dem Verkehrsbedürfnis durch den Fahrplan der Lokalbahn entsprechend gebient sei und die Führung von Lokalzügen und Arbeiterzügen auf der Staatsbahn außer Verhältnis zu den Einnahmen stehende Kosten verursachen würde. Im Anfang dieses Jahres haben nun Arbeiter aus der Umgegend wiederholt die Bitte an die Regierung gerichtet, Arbeiterzüge auf der Staatsbahn einzuführen, und haben eine tiefgehende Unzufriedenheit mit der Bedienung des Arbeiterverkehrs auf dieser Strecke kundgegeben. Es war dies neuerdings ein Anlaß für die Eisenbahnverwaltung, die Verhältnisse des Arbeiterverkehrs auf der Strecke der Lokalbahn Karlsruhe-Durmersheim zu prüfen, und es hat sich dabei allerdings ergeben, daß Mißstände bestehen, namentlich bezüglich der Zahl der zur Verfügung gestellten Wagen, bezüglich der Heizung und auch der Beleuchtung derselben. Es hat nun die Gesellschaft auf das Bestimmteste zugesagt, diesen Mißständen abzuwehren; sie hat seitdem acht weitere Wagen auf der Strecke eingestellt und sie hat nunmehr auch eine Verbesserung der Beleuchtungs- und Heizungseinrichtungen eingeleitet. Es war mir auch sehr erwünscht, einen Vertreter der Arbeiterschaft empfangen zu können und ihm zuzusagen, daß die Eisenbahnverwaltung diesen Verhältnissen fortwährend ihr Augenmerk schenken wird.

Lokalzüge auf der Strecke der Staatsbahn einzuführen, sind wir nicht in der Lage, mit Rücksicht auf die jetzt

noch so beschränkten Verhältnisse des Bahnhofes in Karlsruhe. Diesen Wünschen wird erst nähergetreten werden können, wenn einmal der neue Bahnhof errichtet ist. Es ist aber auch das wieder ein Umstand, der es uns dringend wünschenswert erscheinen läßt, mit der Erstellung des neuen Bahnhofes nicht mehr länger zu warten.

Ich komme nunmehr auf die Wünsche zu sprechen, welche seitens des Herrn Abgeordneten der Stadt Baden gestern zu unserer Kenntnis gebracht worden sind. Was nun zunächst seinen Wunsch auf baldige Erstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Dos-Baden betrifft, so kann ich diesen dahin beantworten, daß die Bearbeitung der Einzelentwürfe und Kostenüberschläge für die Ausführung des zweiten Gleises bereits eingeleitet ist. Demnächst wird auch die Einleitung des Enteignungsverfahrens beantragt werden und nach dessen Durchführung werden die Bauarbeiten zur Vergebung gelangen. Wenn das Enteignungsverfahren nicht auf unvorhergesehene Schwierigkeiten stößt, so ist zu erhoffen, daß der Bau in der Hauptsache noch in der laufenden Budgetperiode wird zu Ende geführt werden können.

Was dann den weiteren von dem Herrn Abgeordneten Dr. Gönner geltend gemachten Wunsch anbelangt, den Sonntagszug Nr. 948 auch an Werktagen von Baden nach Sträßburg zu führen, so ist diesem Wunsche schon insofern Rechnung getragen, als die Generaldirektion der Staatseisenbahnen seitens des Ministeriums ermächtigt worden ist, mit den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen ins Benehmen zu treten, um diesen Zug von Baden bis Sträßburg täglich durchzuführen. Ich hoffe, daß diese Verhandlungen zu einem günstigen Ergebnis führen und daß wir, wenigstens versuchsweise, diesen Zug in diesem Sommer demnächst auch an Werktagen werden durchführen können.

Diesen Zug von Karlsruhe nach Baden und von Appenweier nach Offenburg täglich zu führen, dazu liegt, wie die Erhebungen ergeben haben, zunächst kein Bedürfnis vor.

Ich komme nun noch auf den Antrag der Abgg. Fröhlich und Genossen, durch welchen wir um eine Erklärung darüber ersucht werden, ob auch nach Durchführung der beabsichtigten Tarifreform die badische Eisenbahnverwaltung berechtigt bleibt, jederzeit und ohne vorherige Verständigungsversuche mit andern Regierungen Züge mit Schnellzugsgeschwindigkeit (das heißt mit mehr als 55 Kilometer Geschwindigkeit in der Stunde) innerhalb Badens mit 3. Klasse zu zwei Pfennig den Kilometer zu führen, wie das z. B. schon in Preußen der Fall ist. Ich kann darauf kurz und bündig erwidern, daß bereits in dem jetzigen Fahrplan der badischen Staatsbahnen eine ganze Reihe von Personenzügen aufgeführt ist, die mit einer Grundgeschwindigkeit von über 55 Kilometer, zum Teil sogar bis zu 75 Kilometer in der Stunde fahren. Maßgebend für den Charakter eines Zuges als Schnell-, Eil- oder Personenzuges ist auch nicht die bei demselben angewendete Fahrgeschwindigkeit, sondern vor allem die Zahl der Zugshalte. An der Berechtigung, das bisherige Verfahren auch fernerhin beizubehalten, ändert das Abkommen, welches zwischen den deutschen Eisenbahnverwaltungen über die Personentarifreform getroffen wird, nichts.

Im Uebrigen wird die Anfrage der Herren Abgg. Fröhlich und Genossen durch die Stellungnahme, welche die Eisenbahnverwaltung zu dem Wunsche der Budgetkommission auf Führung von beschleunigten Personenzügen eingenommen hat, wie auch durch die von dem Herrn Regierungsvertreter hierzu weiter gestern abgegebene Erläuterung als erledigt betrachtet werden können.

Generaldirektor der badischen Staatseisenbahnen Geh. Rat Roth: Auf einen großen Teil der in den beiden gestrigen Sitzungen geäußerten Wünsche kann die Großh. Regierung zu ihrem Bedauern heute noch keine Erklärung abgeben; es ist dies die größere Zahl der Fahrplanwünsche. Bei dem außerordentlich intensiven Betriebe, den das Hohe Haus in diesen Tagen hat (Seiterkeit), würde uns auch die entfernteste Möglichkeit fehlen, diese oft recht schwierigen Fragen zu prüfen, und es würde außerdem wohl die Geschäftslage des Hohen Hauses noch wesentlich verschlechtert werden, wenn längere, oft recht eingehende Erklärungen, warum das eine oder andere nicht geschehen ist oder nicht geschehen kann, hier abgegeben werden müßten. Ich habe auf dem letzten Landtag eine gleiche Erklärung vorgelesen und dabei angeführt, daß deswegen diese Wünsche, diese Anträge, diese Beschwerden durchaus nicht unter den Tisch fallen, sondern daß wir, sobald uns in den amtlichen Berichten das angemessene Material vorliegt, uns an die Verarbeitung dieser Wünsche machen und sie ebenso gewissenhaft prüfen werden, wie wenn wir jetzt hier schon eine Erklärung abgeben könnten. Wir sind auch gerne bereit, den Herren, die solche Wünsche vorgebracht haben, über die Erledigung Mitteilung zu machen. Das Hohe Haus hat sich in der letzten Tagung mit diesem Verfahren wenigstens stillschweigend einverstanden erklärt.

Dagegen kann ich auf einige andere Anregungen, die gestern gegeben wurden, eine Erklärung abgeben.

Der Herr Abg. Schmidt-Karlsruhe hat erwähnt, daß die Wintersdorfer Eisenbahnbrücke für das Darübermarschieren und Darüberfahren größerer Truppenabteilungen eingerichtet sei. Er hat daran den Wunsch geknüpft, es möge auch den Einwohnern von Wintersdorf gestattet werden, mit ihren Landfuhrwerken die Brücke zu benutzen. Es ist ja richtig, daß das Militär ab und zu diese Brücke benützt; aber das ist keine einfache Sache: eine Reihe von Tagen vorher bringt das Kommando seine Wünsche an die Generaldirektion; es wird dann mit den bahntechnischen, mit den betriebsleitenden Beamten und mit der Truppe die Zeit vereinbart, zu welcher mit Rücksicht auf den Zugverkehr der Uebermarsch stattfinden kann. Die Brücke wird besonders bewacht, die Anordnungen werden sorgfältig durchgeführt und, was ich auch noch hervorheben möchte, die Truppe, die sich über die Brücke bewegt, steht unter dem Kommando eines seiner Verantwortlichkeit bewußten Befehlshabers. Es muß dabei der Bahnkörper auf mehrere hundert Meter benützt werden; denn es ist nicht etwa ein neben dem Fahrgleis liegender Weg vorhanden, sondern man bewegt sich direkt auf dem Gleis. Die geschilderten Vorkehrungsregeln können aber nicht angewandt werden, wenn es sich darum handelt, daß ein einzelnes Landfuhrwerk zu einer ihm angenehmen Zeit über die Brücke fahren will. Ich glaube deshalb nicht, in Aussicht stellen zu können, daß wir den Fuhrwerken von Wintersdorf das zugestehen können, was in Ausnahmefällen und unter besonderen Sicherheitseinrichtungen dem Militär zugestanden ist.

Der Herr Abg. Wiedemann hat die Verhältnisse der Güterhalle in Bruchsal erwähnt. Es ist der Generaldirektion bekannt, daß dort die Verhältnisse anfangen, etwas knapp zu werden. Wir haben auch in Aussicht genommen, für das nächste Budget eine Besserung herbeizuführen.

Ferner hat der Herr Abg. Wiedemann von Bruchsal den Wunsch vorgebracht, es möge bei Lieferung der Betriebsmaterialien eine Bevorzugung der badischen Firmen vor den fremden eintreten, selbst wenn kleine Preiserhöhungen damit verbunden seien. Nach dem Entwurf der Verordnung, das Verdingungswesen betreffend, über den in der 79. Sitzung dieses Hohen

Gaufes verhandelt wurde, sollen badische Firmen im Falle annähernd gleichen Angebots den Vorzug vor außerbadischen erhalten. So ist auch in unserer Verwaltung immer verfahren worden, und wenn die Verordnung erschienen ist, haben wir erst recht Anlaß, in dieser Weise weiterzufahren.

Ich darf noch auf eine Bemerkung des Herrn Abg. Dr. Gömmer zurückkommen. Er wünscht, daß die Strecke Dös-Baden, abgesehen von den von der Hauptbahn auf sie übergehenden Wagen, mit besserem Wagenmaterial ausgerüstet werde; namentlich zur Winterszeit lasse es manches zu wünschen übrig. Ich möchte die Wichtigkeit dieser Angaben durchaus nicht bestreiten, darf Ihnen aber die Gründe darlegen, warum es bisher nicht möglich gewesen ist, der Strecke Dös-Baden immer ein erstklassiges Wagenmaterial zuzuwenden. Unser Schnellzugsmaterial, das ja, wie wiederholt in diesem Hause anerkannt wurde, in sehr schönem Zustand sich befindet, wird durch den forcierten Schnellzugsdienst im Sommer außerordentlich beansprucht. In der Winterszeit müssen wir diese Wagen in die Werkstätte einbeziehen und wieder so instand setzen, daß sie voll auf den Ansprüchen des nächsten Sommerdienstes genügen können. Ein weiterer Grund, gerade jetzt dieses Material in die Werkstätte einzubeziehen, ist die auch aus dem Bericht Ihrer Budgetkommission bekannte Tatsache, daß wir jetzt in rascherem Tempo mit der Anbringung von Türschloßern, die vom Innern des Wagens aus geöffnet werden können, vorgehen wollen. Auch diese Verbesserungen an den Wagen können wir in der Hauptsache nicht in den Sommermonaten machen, weil da das Material für die Züge ganz unentbehrlich ist. Ich hoffe aber, daß mit dem Fortschritt der Ausgestaltung unseres Wagenparks mit erstklassigem Material — und es werden ja in jedem Budget recht beträchtliche Summen dazu eingestellt — es möglich sein wird, der Strecke Dös-Baden auch in der Winterzeit immer erstklassiges Material zuzuwenden. Soweit dies jetzt mit dem verfügbaren Material schon möglich ist, werden wir gerne Anordnung treffen, im Sinne des Herrn Abg. Dr. Gömmer vorzugehen.

Der Herr Abg. Serz hat den Wunsch der Budgetkommission bezüglich der Befriedigung der Literaturbedürfnisse der technischen Beamten warm befürwortet. Die Groß-Regierung ist gerne bereit, diesen Wunsch, so weit es möglich ist, entgegen zu kommen.

Die Darlegungen des Herrn Abg. Lehmann geben mir Anlaß, noch einige Ausführungen über die Kontrolle der Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebs zu machen, zunächst darüber, wie die Kontrolle der Ausgaben im Laufe des Jahres fortwährend geübt wird. Wir warten durchaus nicht bis zum Schluß des Jahres oder — da das Rechnungsjahr des Eisenbahnbetriebs noch das erste Vierteljahr des nächstfolgenden Jahres umfaßt — bis zum 15. April, bis die Rechnungsergebnisse endgültig feststehen, sondern wir sind auch im Laufe des Jahres fortwährend über die Finanzgebahrung unserer Eisenbahnverwaltung unterrichtet. Allvierteljährlich liefert die Hauptkasse einen eingehenden Rechnungsauszug. Außerdem werden dem Generaldirektor und dem Vorstand der Rechnungsabteilung allmonatlich Auszüge über alle wichtigeren Ausgabe-paragraphen vorgelegt. Die technischen Behörden liefern vierteljährlich Nachweisungen über den Fortgang des Eisenbahnbaues. Daß die Verkehrseinnahmen monatlich ermittelt und veröffentlicht werden, ist durch die Veröffentlichung der Ergebnisse in der „Karlsruher Zeitung“ bekannt. Die Prüfung aller dieser Nachweisungen gibt zu häufigen Rückfragen Anlaß; es bestehen viele persönliche Beziehungen der Zentralverwaltung mit den Beamten und Dienst-

stellen des äußeren Dienstes, bei denen die Frage der Wirtschaftlichkeit eingehend erörtert wird. So hat die Leitung der Eisenbahnverwaltung das ganze Jahr fortlaufend einen Ueberblick über die finanziellen Ergebnisse. Sie kann auch gegebenenfalls, wenn etwas nicht in Ordnung erscheint, schon während des Jahres eingreifen. Es würde mich freuen, wenn Sie daraus entnehmen würden, daß der Geist kaufmännischer Betriebsführung in der Leitung der Eisenbahnverwaltung vorhanden ist, wenn auch die äußere Form des kaufmännischen Betriebes fehlt. Ich denke aber, daß der Geist doch die Hauptsache ist, die Form, ob einfache oder doppelte Buchführung, ob die oder jene Kontrolleinrichtung, dürfte wohl mehr nebensächlich sein.

Der Herr Abg. Lehmann hat dann einen Zweifel erhoben, ob die Kontrolle darüber, daß die Beamten immer voll beschäftigt sind, überall richtig gehandhabt wird. Ich möchte gar nicht bestreiten, daß da und dort noch Mängel bestehen, wenn auch freilich solche Dinge, wie der negative Kompetenzkonflikt um einen Arbeitsplatz mit Sitzgelegenheit wohl nicht mehr häufig in unserer Verwaltung vorkommen werden (Seiterkeit). Aber wir sind scharf hinter diesen Verhältnissen her. Durch Beamte der Zentralverwaltung werden die Dienstausteiler gründlich geprüft, und zwar in doppelter Hinsicht: einmal in der von dem Herrn Abg. Lehmann gewünschten Richtung, ob das Personal genügend beschäftigt ist, aber auch, und das möchte mir als der wichtigere Teil der Aufgabe erscheinen, ob nicht das Personal da und dort übermäßig beansprucht wird. Wo nach den Dienstausteilern, oder nach Beschwerden, oder nach sonstigen Wahrnehmungen Unstimmigkeiten zu bestehen scheinen, werden an Ort und Stelle die Verhältnisse geprüft, und es ist eine von der Generaldirektion für sehr wichtig gehaltene Aufgabe, Missetände, die in der einen oder anderen Richtung sich zeigen, sofort abzustellen.

Der Herr Abg. Duffner hat eine Klage erhoben über ungenügendes Wagenmaterial in den Nachmittagszügen, die am Sonntag geführt werden. Eine Veröffentlichung in der Presse, die denselben Gegenstand behandelte, den der Herr Abg. Duffner vortrug, gab der Generaldirektion Veranlassung, einen Bericht über den Tatbestand einzufordern. Ich bin leider noch nicht in der Lage, Ihnen das Ergebnis mitzuteilen, ich glaube aber nicht fehl zu gehen, wenn ich annehme, daß die außerordentlich wechselnde Witterung dieses Sommers, die häufig Ausflüge an den Sonntagnachmittagen vereitelte, an einem schönen Sonntag einen ganz außerordentlich großen Verkehr gezeitigt hat, und daß man zur Bewältigung dieses Verkehrs zu den Maßnahmen griff, die überhaupt noch möglich waren, nämlich altes Material, das nur noch für Notfälle in Reserve steht, in die Züge einzustellen; und auch einzelne Güterwagen mit den für den Militärtransport bestimmten Bänken auszurüsten. Im übrigen ist der Generaldirektion nicht bekannt, daß Güterwagen in diesem Sommer mit Bänken für den Personenverkehr ausgerüstet wurden; eine allgemeine Anordnung in dieser Hinsicht ist nicht ergangen, weil wir die Abneigung unseres Publikums gegen diese Art der Beförderung kennen. Ich kann deswegen nur annehmen, daß in dem von dem Herrn Abg. Duffner erwähnten Falle ganz außerordentliche Verhältnisse vorlagen, wo man sich sagte, lieber schlecht befördern, als gar nicht; das wird ja auch das richtige sein. Im übrigen gilt ja auch hier das, was ich zu der Bemerkung des Herrn Abg. Dr. Gömmer ausführte, daß die Vermehrung unseres Personenzugparks auch diese Klage mehr und mehr wird verschwinden lassen.

Weiter hat der Herr Abg. Duffner darüber geklagt, daß die Lieferungsstermine für kleinere Lie-

feranten häufig zu kurz gekehrt würden; die mittleren und kleineren Betriebe in Baden seien dadurch gegenüber den großen außerbadischen Betrieben im Nachteil. Ich glaube, daß auch diese Frage durch die bevorstehende Verordnung über das Lieferungsweesen geregelt sein wird. Sollten künftig ungenügende Fristen vorkommen, so würde es sich empfehlen, daß dagegen im einzelnen Fall Beschwerde mit der nötigen Begründung erhoben würde, denn nur auf diesem Wege sind wir in der Lage, Mißständen abzuwehren.

Betriebsdirektor Engler: Der Herr Abg. Wiedemann hat Klage geführt über Mißstände in Bruchsal, die in Rauchbelästigung durch die Lokomotiven bestehen. Die Eisenbahnverwaltung ist ja stets bestrebt, solchen Mißständen abzuwehren, teils durch Verzebrung des Rauches, teils durch Abführung des Rauches. Wie den Herren aus dem Bericht der Kommission genügend bekannt ist, hat die Methode der Verzebrung des Rauches bisher nur zu sehr ungünstigen Ergebnissen geführt. Man hat Einrichtungen aller Art versucht an den Lokomotiven, sie haben sich aber nicht bewährt, weil eben solche Dinge an Lokomotiven viel schwerer anzubringen und im Betrieb zu erhalten sind als an feststehenden Heizeinrichtungen. Man greift deshalb soweit möglich zu dem Mittel der Rauchabführung in Lokomotivhäusern, wo die unter Feuer stehenden Lokomotiven während der Dienstpaußen meistens untergebracht sind. Es wird auch in Bruchsal eine derartige Einrichtung getroffen werden, und es ist nicht daran zu zweifeln, daß damit die beklagten Mißstände beseitigt werden. Wenn die Lokomotiven außerhalb der Lokomotivhäuser stehen, so ist natürlich eine Rauchabführung in dieser Weise nicht möglich; da geht der Rauch ins Freie, aber hier sind ganz bestimmte Weisungen an das Lokomotivpersonal gegeben, daß das Feuer stets, wenn die Lokomotiven auf den Stationen stehen, möglichst frisch gehalten wird, daß unter allen Umständen, wo es nicht unbedingt nötig ist, neues Heizmaterial nicht aufgelegt und durch andere Fürsorge des Heizers der Rauchbildung möglichst vorgebeugt wird. Hier gilt dann das Wort, daß der Heizer der beste Rauchverzebrungsapparat ist.

Der Herr Abg. Wiedemann hat weiter Klagen vorgebracht, die ihm von dem Bremspersonal zugegangen sind über den schlechten Zustand der Bremserschäuschen an Güterwagen, wodurch der Schutz dieses Personals gegen Wind und Wetter beeinträchtigt wird. Ja, Beschädigungen an Bremserschäuschen, oder das schlechte Schließen von Türen und Fenstern, das kommt eben da wie an allen anderen Wagen vor; der betr. Bremsler muß eben sofort sich zu dem Wagenwärter begeben und diesen darauf aufmerksam machen, dann befestigt dieser einen Zettel am Wagen und das Häuschen wird wieder hergestellt. Uebrigens sind bei den Güterzügen in der Regel mehr Bremserschäuschen als Bremsler vorhanden, es bleibt daher eine gewisse Auswahl, und wenn ein Wagen ein schlechtes Häuschen hat, so sind deshalb meistens noch weitere Bremserschäuschen da; die Sache ist also nicht so schlimm, wie es den Anschein hatte nach dem Vorbringen des Herrn Abg. Wiedemann.

Der Herr Abg. Benedey hat über die Vorhangsfrage in den Eisenbahnwagen sich geäußert. Er ist unzufrieden mit den bisherigen Vorhängen, er wünscht Rouleauvorhänge statt der vorhandenen Schiebvorhänge, also solche, die von oben heruntergelassen werden. Es wird ja vielen von Ihnen noch bekannt sein, daß wir vor Jahren solche Rouleaux in den Wagen gehabt haben, sie haben aber zu unzähligen Schwierigkeiten geführt; denn diese Rouleaux bestehen aus einem ziemlich komplizierten Mechanismus, es befindet sich eine drehbare Achse daran,

eine Sperrvorrichtung und eine Feder und wenn eins von diesen Dingen verlegt wird, so entsteht sofort eine Störung.

Diese Einrichtungen sind selbstverständlich vielfachen Spielereien durch große und kleine Kinder ausgelegt, und wenn noch eine gewisse boshafte Absicht dazu kommt, so sind sie zu leicht beschädigt. Wir sind deshalb zu den Schiebvorhängen übergegangen, wie andere Eisenbahnverwaltungen auch. Die Schiebvorhänge repräsentieren ja zweifellos auch eine bessere Ausstattung des Raumes. So wie man für Salons zur Zeit vielfach keine Rouleaux mehr wählt, sondern Schiebvorhänge, so haben wir in den Eisenbahnwagen auch mit des besseren Aussehens wegen Schiebvorhänge angebracht. Indessen sind in letzter Zeit neue Einrichtungen ähnlicher Art aufgetaucht, und es ist nicht ausgeschlossen, daß mit diesen Versuche gemacht werden.

Berichterstatter Abg. Dr. Wilkens: Ich möchte mir erlauben, mit Rücksicht auf den seitherigen Verlauf der Debatte einige Ausführungen zu machen. Ich werde aber durch entsprechende Kürze derselben dazu beizutragen suchen, daß der Betrieb des Hauses, dessen Intenstität der Herr Generaldirektor vorhin beklagt hat, nicht noch intensiver als in den letzten Tagen wird (Heiterkeit).

Der Herr Abg. Wiedemann-Bruchsal hat im Verlauf seiner Ausführungen den Wunsch ausgesprochen, daß die badischen Gewerbetreibenden bei den Arbeiten und Lieferungen, die seitens der Eisenbahnverwaltung zu vergeben sind, in erster Linie berücksichtigt werden möchten. Ich halte diesen Wunsch für selbstverständlich und kann nur die Erklärung abgeben, daß auch die Budgetkommission seither schon das ihrige in der Richtung getan hat, daß berechtigten Wünschen und Interessen auf diesem Gebiete seitens der Verwaltung auch Rechnung getragen wurde. Wir haben uns bereits seit Jahren in der Budgetkommission Nachweisungen seitens der Groß. Regierung darüber geben lassen, woher die im Laufe der vorausgegangenen Budgetperiode angeschafften Lokomotiven, Personenwagen und Güterwagen bezogen worden sind. Es ist eine solche Nachweisung auch diesmal wieder dem Berichte beigegeben worden, und Sie werden aus derselben ersehen haben, daß im großen und ganzen eine sehr ausgiebige Berücksichtigung unserer badischen Industrie stattgefunden hat. Auf der andern Seite würde ich es aber auch für bedenklich halten, wenn man die auswärtige Industrie von der Konkurrenz vollständig ausschließen würde. Es hätte das jedenfalls Gegenmaßnahmen zur Folge, und ich glaube, wir haben doch ein lebhaftes Interesse daran, daß unsere Industriellen nicht bloß in Baden, sondern auch in anderen Staaten, namentlich im übrigen Deutschland, bei den großen Lieferungen für Eisenbahnzwecke entsprechende Berücksichtigung finden. Ich glaube, es ist also das richtige Maß seither schon in dieser Sache eingehalten worden, und wir haben ja vorhin aus der Erklärung des Herrn Generaldirektors entnehmen können, daß offenbar die Absicht besteht, auch in der Folge auf fraglichem Gebiet das Richtige zu tun.

Der Herr Abg. Benedey hat gestern die landschaftliche Schönheit des schwäbischen Meeres in sehr wirkungsvoller Weise geschildert. Ich habe mit Interesse seinen Ausführungen zugehört. Ich habe allerdings den Eindruck gehabt, daß er andere schöne Gegenden in unserm Lande etwas vergessen hat (Heiterkeit). Ich will jedoch darüber mit ihm nicht weiter rechten. Dagegen möchte ich nicht unterlassen, den materiellen Wunsch, den er geäußert hat, der Berücksichtigung der Groß. Regierung zu empfehlen; derselbe geht dahin, daß eine Revision der Taxen für den Personenverkehr der Bodenseedampfschiffahrt stattfinden möge. Ich habe selber auch schon die

Wahrnehmung gemacht, daß diese Taxe im Vergleich zu Eisenbahnfahrtaxen ungewöhnlich hoch sind, und es wäre in der Tat wohl an der Zeit, wenn die Großh. Regierung da einmal in entsprechende Verhandlungen mit den anderen Bodenseestaaten eintreten würde, um eine Verbilligung der Taxen herbeizuführen. Es war, soviel ich mich zu erinnern glaube, früher schon in diesem Hause von der Sache die Rede, und es wäre erwünscht gewesen, wenn seitens der Großh. Regierung auch eine Bemerkung darüber gemacht worden wäre, wie der Herr Abgeordnete Benedey gestern behaupten konnte, es sei ihm wiederholt in Aussicht gestellt worden, daß solche Verhandlungen eingeleitet werden würden, es sei aber dann offenbar nichts in der Sache geschehen, im Gegenteil, in der württembergischen Kammer sei erklärt worden, daß die württembergische Regierung infolge des Widerstandes der andern Bodenseestaaten bis jetzt nicht dazu habe gelangen können, eine Ermäßigung der betreffenden Taxen herbeizuführen.

Der Herr Abg. Hergt hat dann die Frage der Bezahlung der Praktikanten gestern noch einmal erörtert, und ich glaube, namens der Budgetkommission mich seinen Ausführungen anschließen zu können. So hat die Budgetkommission die Sache nicht gemeint, daß eine Egalisierung der Bezahlung der betreffenden Praktikanten auf der Grundlage herbeigeführt werde, daß man die seitherigen höheren Bezüge kürzt. Vielmehr sollten die schlechter bezahlten Praktikanten aufgebessert werden. Ich möchte also empfehlen, daß die Gr. Regierung auch diesen Gegenstand noch einmal in eingehende Prüfung und Ermäßigung nimmt.

Sehr kräftige Töne hat in der seitherigen Debatte der Herr Abg. Kolb angeschlagen, und zwar nicht bloß in bezug auf die Personalarifreform, auf die ich nachher noch kurz eingehen will, sondern namentlich auch in bezug auf die Leitung unseres Eisenbahnwesens im Lande. Er hat davon gesprochen, daß unser Eisenbahnwesen nach kleinlichen und engherzigen Gesichtspunkten dirigiert werde. Er hat von einer verknöcherten Bürokratie geredet und noch andere ähnliche Redewendungen gebraucht. Als ein Grundfehler unserer Organisation auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ist seitens des Herrn Abg. Kolb bezeichnet worden, daß zu viele Juristen in leitender Stellung seien, daß dagegen das kaufmännische Element ganz fehle, und daß auch der Einfluß der Techniker auf die Leitung der Geschäfte ein zu geringer sei. Daß der Herr Kollege Kolb speziell gegen die Juristen eine gewisse Abneigung an den Tag gelegt hat, ist mir insofern verwunderlich gewesen, als er ja bei verschiedenen früheren Anlässen gezeigt hat, daß er beispielsweise den Oberbürgermeistern des Landes nicht abhold ist. Die Oberbürgermeister sind bei uns aber lauter Juristen, und es sind zugleich auch Männer, die in ihrer dienstlichen Stellung viel mehr zu wirtschaften, als zu regieren haben. Man sollte deshalb eigentlich annehmen, daß der Herr Kollege Kolb auch den Juristen in der Eisenbahnverwaltung nicht von vornherein mit einer gewissen Abneigung begegnen würde. Der Herr Kollege Kolb hat ja auch selber im Verlaufe seiner Ausführungen dem Herrn Staatsminister von Brauer viel Lob gespendet, und es hat mich gefreut, daß dies gerade von ihm geschehen ist. Herr von Brauer ist aber auch Jurist, und ich glaube also, daß die Kolbschen Ausführungen über die Juristen bei der Eisenbahnverwaltung nicht ganz stimmen können. Uebrigens hätte der Herr Abg. Kolb nach meiner Ansicht Veranlassung gehabt, nicht nur dem früheren Herrn Eisenbahnminister, sondern auch anderen Männern in leitender Stellung an unserer Eisenbahnverwaltung freundliche Worte zu widmen.

Daß er dem neuen Eisenbahnminister mit einer gewissen Reserve gegenüber getreten ist, kann ich dem Herrn Kolb nicht übel nehmen; der Herr Minister hat ja sein Amt erst seit kurzer Zeit angetreten. Ich meine aber, Männer, wie unser Generaldirektor oder unser ehemaliger Ministerialdirektor, die übrigens keine Juristen sondern Kameralisten sind, befinden sich schon so lange bei der Eisenbahnverwaltung in amtlicher Tätigkeit, daß man sie kennen sollte, daß man wissen müßte, daß sie keine Bureaukraten sind, sondern tüchtige, kenntnisreiche und von modernen Anschauungen erfüllte Männer, die nichts weniger als eine kleinliche und engherzige Gesinnung an den Tag legen, und denen man auch den Vorwurf der Willkürherrschaft, wie ihn der Herr Abg. Kolb erhoben hat, nach gar keiner Richtung hin machen kann. Nun hat ja der Herr Kollege Frühauß den Herrn Generaldirektor anders beurteilt; er hat seine verdienstvolle Tätigkeit hervorgehoben, und nur geglaubt, ihm etwas größere Humanität gegen das Personal empfehlen zu sollen. Er hat gemeint, die Eisenbahnbeamten und Eisenbahnbediensteten seien keine Schachfiguren. Ich glaube kaum, daß der Herr Generaldirektor eine derartige Bekehrung aus der Mitte dieses Hauses notwendig hatte: er gilt allgemein als ein wohlwollender und gerechter Vorgesetzter, und ich glaube, das Personal hat allen Grund ihm mit Vertrauen entgegenzukommen.

Der Herr Kollege Kolb hat dann gemeint, man solle Kaufleute in leitender Stellung der Eisenbahnverwaltung verwenden. Er hat die Anschauung ausgesprochen, daß, wenn dies geschehe, aller Voraussicht nach der Betrieb unserer Eisenbahnen billiger werde eingerichtet werden. Er hat die Frage aufgeworfen: Warum soll denn der Betrieb des Staates oder der Gemeinden teurer sein, als der Privatbetrieb, wenn ersterer kaufmännisch in richtiger Weise dirigiert wird. Ich glaube nun, daß der Betrieb des Staates und der Gemeinden immer deshalb etwas teurer sein wird, als ein analoger Privatbetrieb, weil eben öffentliche Korporationen solche Betriebe nicht nach rein privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten führen können, sondern dabei auch die volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte in ganz erheblichem Maße berücksichtigen müssen. Es muß bei Betrieben des Staates oder der Gemeinden den Bedürfnissen und Anforderungen des Publikums in höherem Maße Rechnung getragen werden, als dies ein reiner Privatbetrieb zu tun braucht, und es treten an solche Betriebe seitens des Personals, namentlich auch in bezug auf die dienstliche Stellung und Bezahlung desselben, ganz andere Anforderungen heran, als an einen privaten Betrieb. Es wird also nach meinem Dafürhalten immer so sein, daß der Betrieb des Staates wie der Gemeinden etwas teurer sein wird, als der Privatbetrieb. Er wird in der Regel aber auch besser sein, wenigstens von allgemeinen volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten aus.

Ob nun gerade Kaufleute die Geschäfte des Betriebes besser würden wahrnehmen können, als die Juristen oder Kameralisten, das ist eine Sache, über die man verschiedener Meinung sein kann. Es ist richtig, wir haben seinerzeit mit dem Herrn Oberregierungsrat Schröder im Lande ganz gute Erfahrungen gemacht; derselbe ist eine kaufmännisch gebildete Kraft gewesen. Ich kann mich aber des Eindrucks nicht erwehren, daß gerade Kaufleute unter Umständen zu sehr die privatwirtschaftliche, das heißt die fiskalische Seite des Betriebes in den Vordergrund treten lassen würden.

Was die Techniker angeht, so hat der Herr Kollege Kolb behauptet, daß sie bei uns mehr oder weniger das fünfte Rad am Wagen seien. Es ist dieser Behauptung

ja schon von verschiedenen Seiten widersprochen worden, und ich kann mich dem Widerspruch nur anschließen. Die Zahl unserer Techniker halte ich allerdings — ich habe das auch schon in meinem einleitenden Vortrag angedeutet — in Anbetracht der großen Aufgaben, die heute auf dem Gebiet der Eisenbahnbauverwaltung zu lösen sind, für etwas zu gering. (Sehr richtig!) Ich habe aber auch schon in meinem ersten Vortrag gesagt, daß wenigstens seitens der Budgetkommission einer entsprechenden Vermehrung dieser Stellen Hindernisse wohl nicht in den Weg gelegt werden würden. Ich halte weiter dafür, daß wir auf die Dauer mit der Bezahlung, wie sie unseren Technikern nach dem Gehaltstarif zuteil wird, nicht ausreichen werden, und es wird allerdings Aufgabe der Großh. Regierung sein müssen, gerade bei der Revision des Gehaltstarifs das ihrige dazu beizutragen, daß hier bessere Zustände geschaffen werden. Ich hätte aber auch für meine Person gar nichts dagegen einzuwenden, daß, wenn es sich darum handelt, eine ganz ausgezeichnete technische Kraft zu gewinnen oder dem Lande zu erhalten, im einzelnen Falle über den Tarif hinausgegangen wird (Sehr richtig!). Das ist eine Sache, die übrigens auch in anderen Fällen schon vorgekommen ist: Ich erinnere nur daran, daß wir erst vor kurzem im Ressort des Ministeriums des Innern, als es sich um die Erhaltung einer ausgezeichneten Kraft auf dem Posten eines Kunstgewerbeoberleiters in Karlsruhe handelte, auch zu einer außerordentlichen Bewilligung geschritten sind. Ich halte das für eine Maßnahme, die gegebenenfalls ihre Berechtigung hat. Ob es möglich sein wird, alle die Fälle, wie das der Herr Abg. Hergt gemeint hat, ein für allemal auch künftig in den Rahmen oder in die Schablone des Gehaltstarifs hineinzubringen, das ist mir, offen gesagt, fraglich, und ich glaube nicht, daß, wenn da im einzelnen Falle einmal eine besondere Bewilligung seitens der Großh. Regierung nachgesucht wird, in diesem hohen Hause Schwierigkeiten entstehen werden (Zustimmung).

Der Herr Kollege Kolb hat dann eine Anzahl von Angriffen auf den Eisenbahnrat gerichtet. Er hat davon gesprochen, daß dieses Kollegium eine bloße Dekoration sei; er hat auch den Mitgliedern des Eisenbahnrates, die der letzten Tagung desselben beigewohnt haben, in welcher Stellung zur Personentarifreform genommen wurde, aus ihrer Haltung Vorwürfe gemacht. Er hat angedeutet, daß sie sich eigentlich hätten überumpeln lassen. Es ist der Eisenbahnrat ja schon von anderer Seite in Schutz genommen worden, und ich möchte mich dem bereits Gesagten auch meinerseits anschließen. Ich möchte aber doch noch meinerseits betonen, daß unser Eisenbahnrat jedenfalls auf dem Gebiete der Feststellung des Fahrplanes seit Jahren eine durchaus nützliche und ersprießliche Tätigkeit entfaltet hat. Ich habe selber ja die Ehre, dem Eisenbahnrat anzugehören, und kann auf Grund meiner langjährigen Erfahrung sagen, daß gerade dann, wenn es sich um die Erfüllung berechtigter Wünsche der Bevölkerung auf dem Gebiet der Ausgestaltung des Fahrplans gehandelt hat, der Eisenbahnrat immer auf zweckmäßige Art eingegriffen hat. Die Herren haben sich jederzeit angelegen sein lassen, die Interessen der Bevölkerung in durchaus entsprechender Weise zu vertreten, und ich glaube, daß also zu ernstlichen Bemängelungen der Tätigkeit des Eisenbahnrates ein Anlaß nicht gegeben ist. Es ist allerdings die Schwäche des Eisenbahnrates die, daß er keine beschließende, sondern nur eine beratende Behörde ist. Diese Schwäche teilt er aber mit einer ganzen Reihe ähnlicher Institutionen, und ich glaube, es wird überhaupt nicht möglich sein, aus dem Eisenbahnrat ein Eisenbahnparlament zu machen. Ich glaube, die Herren in der Kammer würden sich,

wenn sie darüber zu entscheiden hätten, doch sehr ernstlich die Frage vorlegen, ob sie einen Teil ihrer eigenen Befugnisse an den Eisenbahnrat abtreten wollten; ich glaube, davon kann nicht wohl die Rede sein; die Hauptfragen, die sich auf unser Eisenbahnwesen beziehen, werden immer im Landtag zu behandeln sein. So ist es seither gewesen und so wird es auch in der Folge sein müssen.

Wie vorauszusehen gewesen ist, hat die Personentarifreform im Vordergrund des Interesses gestanden. Sie ist in der Debatte eingehend erörtert worden und es haben sich für wie gegen die Reform Mitglieder des Hauses ausgesprochen. Was die Gegner angeht, so muß ich sagen, daß nach meinem Gefühl am leidenschaftslosesten der Herr Abg. Lehmann die Dinge behandelt hat. Er hat von vornherein die Erklärung abgegeben, daß die hier in Betracht kommende Frage eigentlich mehr eine kaufmännische sei. Es sei eine Frage, in der eine ganz nüchterne und kühle Abwägung der in Betracht kommenden Vorteile und Nachteile eintreten müsse und wenn er dann auch schließlich in seinen Ausführungen dazu gekommen ist, sich als Gegner der Reform zu bekennen, so hat er doch auch den Vorteilen, welche die Reform bringt, eine gewisse Gerechtigkeit widerfahren lassen. Jedenfalls liegen die Dinge auf diesem Gebiet dem doch nicht so, daß man zu solchen Uebertreibungen gelangen darf, wie dies leider den Herren Kolb und Fröhlich passiert ist. Wenn letzterer davon gesprochen hat, daß diejenigen, die einer solchen Reform zustimmen, sich quasi eines Landesverrats schuldig machen, so geht das denn doch über das erlaubte Maß bei weitem hinaus.

Welches sind nun die Gründe, die gegen die Personentarifreform, wie sie die Großh. Regierung vorschlägt und wie wir in der Mehrheit der Budgetkommission sie befürwortet haben, hauptsächlich ins Feld geführt werden? Ich habe aus dem ganzen Verlauf der Debatte eigentlich nur zwei Gründe herausfinden können. Der eine Grund geht dahin, daß angeblich eine Gefährdung der Selbstständigkeit unserer staatlichen Eisenbahnen und damit zugleich auch eine Gefährdung unserer staatlichen Selbstständigkeit überhaupt befürchtet wird, wenn die Reform zur Durchführung gelangt. Am drastischsten hat sich in dieser Beziehung der Herr Abg. Kolb geäußert. Er hat von einer „Verprellung“ aller deutschen Bahnen geredet, er hat davon gesprochen, daß die preussischen Zunker in wirtschaftlicher Beziehung auf dem letzten Loch pfeifen und daß sie, um ihren wirtschaftlichen Ruin zu verhindern, sich nun das ganze übrige Deutschland tributpflichtig machen wollten. Zu meinem Bedauern habe ich auch eine ganze Reihe ähnlicher Anklänge in den Ausführungen des Herrn Kollegen Fröhlich gefunden (Abg. Fröhlich: Aus der „Badischen Landeszeitung“!). Ich halte den Einwand, welcher von den Herren Kollegen Kolb und Fröhlich in dieser Richtung gemacht wurde, nicht für begründet; ich bin der Ueberzeugung, daß, auch wenn wir der Tarifgemeinschaft, wie sie jetzt geplant ist, beitreten, wir nach wie vor Herren im eigenen Hause bleiben und daß gar keine Rede davon sein kann, daß wir uns auf diese Weise an Preußen mit Haut und Haar verkaufen. Es handelt sich doch nicht um eine Finanzgemeinschaft oder um eine Betriebsgemeinschaft mit den anderen Staaten und speziell mit dem preussischen Staat; wir brauchen nicht, wie der Herr Abg. Kolb gesagt hat, künftighin nach Berlin zu gehen, wenn wir neue Bahnen haben wollen; es handelt sich lediglich um eine Tarifgemeinschaft, und diese Tarifgemeinschaft soll auch nicht für alle Zeiten abgeschlossen werden, die Bindung erfolgt vielmehr, wie gestern der Herr Ministerialdirektor sehr zutreffend hervorgehoben hat, in der denkbar leichtesten Form. Die Abmachung wird überhaupt nur bis auf weiteres getroffen; es bleibt den ein-

zelen Staaten, die der Tarifgemeinschaft beigetreten sind, überlassen, auch in bezug auf die einmal festgelegten Tarife Aenderungsvorschläge zu machen; sie sind nur verpflichtet, Aenderungen selber nicht einzuführen, ohne daß sie den anderen Verwaltungen vorher Gelegenheit zu einer Aussprache und zu einer Verständigung gegeben haben. Wenn aber der Versuch der Verständigung erfolglos bleibt, so ist, wie allseits konstatiert worden ist, damit der betreffenden Verwaltung die Freiheit wiedergegeben. Es ist also kein ein für allemal bindender Vertrag, es liegt auch keinerlei Verzicht auf die Tarifhoheit des einzelnen Staates vor, und es ist in der Debatte — ich glaube, der Herr Kollege Vinz ist es gewesen, der darauf hingewiesen hat — ja schon mit Recht betont worden, daß man doch den anderen deutschen Staaten, welche den gleichen Schritt tun wollen, wie Baden — ich erinnere beispielsweise an Bayern, an Sachsen, an Württemberg — nicht zutrauen darf, daß sie etwas unternehmen, was ihre eigene Selbständigkeit irgendwie gefährden könnte. Diese Staaten machen die Reform doch auch mit, und kein Mensch denkt dort daran, daß auf diese Weise eine Gefährdung der Selbständigkeit der Bahnen der betreffenden Staaten oder gar der Selbständigkeit der in Betracht kommenden Staatswesen überhaupt herbeigeführt werden wird. Also ich kann nur sagen, daß ich diesen ganzen Einwand für durchaus unbegründet halte.

Das zweite Hauptbedenken, das gegen die Tarifreform geltend gemacht worden ist, besteht darin, daß man sagt: Es tritt eine starke Verteuerung des Fernverkehrs bei uns im Land ein, wenigstens gegenüber den seitherigen Kilometerheftsätzen. Der Herr Kollege Fröhlich hat sogar davon gesprochen, daß eine völlige Vernichtung unseres heutigen Schnellzugsverkehrs durch die geplante Reform werde herbeigeführt werden. Die Leute müßten in der Folge ihre Zeit in den Personenzügen verträdeln und verbummeln, sie würden von den Schnellzügen geradezu ausgesperrt. Nun, eine Verteuerung des Fernverkehrs tritt ja, wenn man die Kilometerheftsätze zugrunde legt, allerdings ein, und es ist das, wie ich sowohl in dem Bericht, als auch in meinem ersten mündlichen Vortrag unumwunden anerkannt habe, zweifellos der schwache Punkt der ganzen Personentarifreform speziell bei uns in Baden. Es wird zwar die Tragweite dieser Verteuerung überschätzt. Denn der Fernverkehr spielt nach dem Zahlenmaterial, das uns mitgeteilt worden ist, und an dessen Richtigkeit zu zweifeln ich keinen Anlaß habe, in unserem Lande nicht die große Rolle, die ihm vielfach zuerkannt werden will.

Zunehmend liegen die Verhältnisse auf diesem Gebiete ungünstig, und die Budgetkommission war keinen Augenblick darüber im Zweifel, daß gerade hier eingegriffen werden müsse, wenn man überhaupt die Annahme der Tarifreform dem hohen Hause mit gutem Gewissen solle empfehlen können. Und da ist denn in der Kommission der Vorschlag gemacht worden, man solle mit der Regierung sich in der Richtung benehmen, daß mit größerer Schnelligkeit fahrende Züge dem Publikum auch zum Zweifelhafte zugänglicher gemacht würden. Der Herr Kollege Fröhlich hat davon gesprochen, daß der Berichterstatter sich um diese Sache besonders bemüht habe. Ich gebe das ohne weiteres zu. Ich habe es mir angelegen sein lassen, auf diesem Gebiete ein Entgegenkommen der Regierung zu erreichen; ich habe aber in dieser Sache lediglich im Auftrage der Kommission gehandelt und kann nur mit Dank anerkennen, daß die Regierung bemüht war, der Kommission entgegenzukommen. Sie hat zugestanden, daß auf den Strecken, auf denen seither Schnellzüge geführt worden sind, in der Folge sogenannte beschleunigte Personenzüge verkehren sollen, welche die dritte Wagenklasse zum Preise von zwei Pfennig pro Kilometer mitführen. Die Großh. Regierung hat auch wiederholt der Kommission wie dem Hause gegenüber die Erklärung abgegeben, daß sie die ernste Absicht habe, diese Zusage in der Tat durchzuführen; und es hat erst heute früh der Herr Minister auf eine Anfrage hin, die gestern seitens der Herren Abgg. Fröhlich und Gen. gestellt worden ist, noch einmal kurz und bündig die Erklärung abgegeben, daß sich die Regierung auch innerhalb des Rahmens der Tarifreform für durchaus berechtigt halte, solche beschleunigte Züge, und zwar Züge mit einer Geschwindigkeit, die über die in der Anfrage erwähnten 55 Kilometer per Stunde erheblich hinausgeht, zu führen. Der Herr Minister hat betont, daß jetzt schon Personenzüge mit einer Geschwindigkeit bis zu 75 Kilometer in der Stunde geführt würden, und er hat also, wie mir scheint, durch seine heutigen Erklärungen auch noch die letzten Zweifel und Bedenken in dieser Richtung zerstreut.

Nun hat der Herr Kollege Kolb sich allerdings die Sache leicht gemacht. Er hat, als er auf die beschleunigten Personenzüge zu sprechen kam, einfach erklärt, er glaube an diese Züge nicht, und der Herr Kollege Fröhlich hat sie in ironischem Tone eine „famoso Einrichtung“ genannt. Er hat das merkwürdige Bild gebraucht, daß, wenn man jetzt solche beschleunigte Personenzüge einführe, das eine gleiche oder ähnliche Sache sei, wie wenn man einem Sterbenden noch ein paar Hoffmannstropfen einbeuge (Heiterkeit); er hat gesagt, Preußen werde mit diesen beschleunigten Personenzügen nicht viel Federlesens machen, es werde eben einfach diese Züge, wenn sie ihm nicht paßten, hinwegräumen.

Da kann ich mich denn doch der Bemerkung nicht enthalten, daß diese Stellungnahme des Herrn Kollegen Fröhlich hier im Hause in einem auffallenden Gegensatz zu seiner Stellungnahme in der Budgetkommission steht (Sehr richtig! — Hört! hört!). Ich glaube mich nicht in meiner Erinnerung zu täuschen, wenn ich sage, daß der Herr Kollege Fröhlich, nachdem die Großh. Regierung dort ihre Pläne in Bezug auf die beschleunigten Personenzüge auseinandergesetzt hatte, vor versammelter Kommission die Erklärung abgegeben hat, man könne eigentlich der Regierung zu dieser Einrichtung, speziell zu dem Fahrplan, den sie für die in Frage stehenden Züge auf der Strecke Mannheim—Basel einführen wolle, nur gratulieren (Aufe! Sehr richtig! — Hört! hört! — Heiterkeit. — Abg. Fröhlich: Vom bürokratischen Standpunkt aus!). Er hat auch weiter in der Kommission die ernste Sorge geäußert, daß diese beschleunigten Personenzüge sich in verhältnismäßig kurzer Zeit in die Gunst des Publikums so eingelebt haben könnten, daß es dann gar nicht mehr möglich sein werde, den Andrang zu diesen Zügen zu bewältigen, und er hat die Anfrage gestellt, wie die Großh. Regierung sich dann verhalten werde. Von der Großh. Regierung ist nun damals klipp und klar die Erklärung abgegeben worden: Wenn dieser Fall eintritt, dann führen wir die Züge doppelt, und wenn sie doppelt nicht mehr genügen, so führen wir sie dreifach. (Abg. Fröhlich: Schlecht gefahren ist besser wie gut gegangen!). Ich lasse mich auf diese Zwischenrufe nicht ein; ich habe als Präsident so und so oft Veranlassung nehmen müssen, solche Zwischenrufe und das Reagieren auf dieselben zu rügen — ich will mich nun nicht als Berichterstatter selber mit der Ordnung des Hauses in Konflikt bringen; ich werde also die Zwischenrufe ignorieren (Sehr gut! Heiterkeit.) Ich halte es wirklich nicht für der Sachlage entsprechend, daß diese beschleunigten Personenzüge nach der jetzigen Anschauung des Herrn Kollegen Fröhlich auf einmal gar nichts mehr oder doch nur noch sehr wenig wert sein sollen. Seine frühere Beurteilung der Sache in der

nig pro Kilometer mitführen. Die Großh. Regierung hat auch wiederholt der Kommission wie dem Hause gegenüber die Erklärung abgegeben, daß sie die ernste Absicht habe, diese Zusage in der Tat durchzuführen; und es hat erst heute früh der Herr Minister auf eine Anfrage hin, die gestern seitens der Herren Abgg. Fröhlich und Gen. gestellt worden ist, noch einmal kurz und bündig die Erklärung abgegeben, daß sich die Regierung auch innerhalb des Rahmens der Tarifreform für durchaus berechtigt halte, solche beschleunigte Züge, und zwar Züge mit einer Geschwindigkeit, die über die in der Anfrage erwähnten 55 Kilometer per Stunde erheblich hinausgeht, zu führen. Der Herr Minister hat betont, daß jetzt schon Personenzüge mit einer Geschwindigkeit bis zu 75 Kilometer in der Stunde geführt würden, und er hat also, wie mir scheint, durch seine heutigen Erklärungen auch noch die letzten Zweifel und Bedenken in dieser Richtung zerstreut.

Nun hat der Herr Kollege Kolb sich allerdings die Sache leicht gemacht. Er hat, als er auf die beschleunigten Personenzüge zu sprechen kam, einfach erklärt, er glaube an diese Züge nicht, und der Herr Kollege Fröhlich hat sie in ironischem Tone eine „famoso Einrichtung“ genannt. Er hat das merkwürdige Bild gebraucht, daß, wenn man jetzt solche beschleunigte Personenzüge einführe, das eine gleiche oder ähnliche Sache sei, wie wenn man einem Sterbenden noch ein paar Hoffmannstropfen einbeuge (Heiterkeit); er hat gesagt, Preußen werde mit diesen beschleunigten Personenzügen nicht viel Federlesens machen, es werde eben einfach diese Züge, wenn sie ihm nicht paßten, hinwegräumen.

Da kann ich mich denn doch der Bemerkung nicht enthalten, daß diese Stellungnahme des Herrn Kollegen Fröhlich hier im Hause in einem auffallenden Gegensatz zu seiner Stellungnahme in der Budgetkommission steht (Sehr richtig! — Hört! hört!). Ich glaube mich nicht in meiner Erinnerung zu täuschen, wenn ich sage, daß der Herr Kollege Fröhlich, nachdem die Großh. Regierung dort ihre Pläne in Bezug auf die beschleunigten Personenzüge auseinandergesetzt hatte, vor versammelter Kommission die Erklärung abgegeben hat, man könne eigentlich der Regierung zu dieser Einrichtung, speziell zu dem Fahrplan, den sie für die in Frage stehenden Züge auf der Strecke Mannheim—Basel einführen wolle, nur gratulieren (Aufe! Sehr richtig! — Hört! hört! — Heiterkeit. — Abg. Fröhlich: Vom bürokratischen Standpunkt aus!). Er hat auch weiter in der Kommission die ernste Sorge geäußert, daß diese beschleunigten Personenzüge sich in verhältnismäßig kurzer Zeit in die Gunst des Publikums so eingelebt haben könnten, daß es dann gar nicht mehr möglich sein werde, den Andrang zu diesen Zügen zu bewältigen, und er hat die Anfrage gestellt, wie die Großh. Regierung sich dann verhalten werde. Von der Großh. Regierung ist nun damals klipp und klar die Erklärung abgegeben worden: Wenn dieser Fall eintritt, dann führen wir die Züge doppelt, und wenn sie doppelt nicht mehr genügen, so führen wir sie dreifach. (Abg. Fröhlich: Schlecht gefahren ist besser wie gut gegangen!). Ich lasse mich auf diese Zwischenrufe nicht ein; ich habe als Präsident so und so oft Veranlassung nehmen müssen, solche Zwischenrufe und das Reagieren auf dieselben zu rügen — ich will mich nun nicht als Berichterstatter selber mit der Ordnung des Hauses in Konflikt bringen; ich werde also die Zwischenrufe ignorieren (Sehr gut! Heiterkeit.) Ich halte es wirklich nicht für der Sachlage entsprechend, daß diese beschleunigten Personenzüge nach der jetzigen Anschauung des Herrn Kollegen Fröhlich auf einmal gar nichts mehr oder doch nur noch sehr wenig wert sein sollen. Seine frühere Beurteilung der Sache in der

Budgetkommission war, wie gesagt, und wie mir gewiß auch die Mitglieder dieser Kommission bestätigen werden, eine ganz andere (Sehr richtig!).

Ich erachte hiernach das abfällige Urteil des Herrn Abg. Fröhlich über die beschleunigten Personenzüge, wie er es hier im Hause abgegeben hat, nicht für gerecht. Nach meiner Überzeugung werden die beschleunigten Personenzüge eine gute und populäre Einrichtung werden; und es ist die Groß. Regierung ja auch offenbar entschlossen, sie in loyaler Weise durchzuführen. Ich bin gerade durch die Erklärung, die der Herr Minister heute früh abgegeben hat, in dieser meiner Anschauung noch bestärkt worden. Es ist auch ganz außer Zweifel, daß sich diese Einrichtung auf dem Boden der Tarifreform bewegt, und ich kann nur die Erwartung aussprechen, daß, wenn je später einmal irgendwoher in dieser Frage ein anderer Wind wehen sollte, Regierung wie Landtag Manns genug sein werden, um die einmal eingenommene, durchaus berechnete Position festzuhalten und zu verteidigen.

Der gewaltige Fortschritt, der auf der andern Seite darin liegt, daß wir den Zweipfennigtarif bekommen, und zwar nicht etwa für die vierte Wagenklasse (welche den Mitgliedern des Hohen Hauses wahrscheinlich auch durch die gestrigen Ausführungen des Herrn Kollegen Herget nicht schmachhaft geworden sein wird), sondern für die dritte Wagenklasse; dieser große Fortschritt wird von den Gegnern der Reform so gut wie gar nicht angefochten. Man hält dieses Zugeständnis — von dem auf dem letzten Landtage noch kaum für möglich gehalten wurde, daß die Regierung es machen werde — jetzt für mehr oder weniger selbstverständlich. Man stellt die Sache jetzt sogar so hin, daß es sich da um eine wesentlich agrarische Maßnahme handle, um eine Maßnahme, die wieder in der Hauptsache nur der Landwirtschaft treibenden Bevölkerung zugute komme, dagegen den Städten und ihren Bewohnern Schaden bringe. Es ist ja richtig, daß die Landbevölkerung gewiß ein großes Interesse an der Einführung dieses Zweipfennigtarifes haben wird; ebenso haben aber auch unsere Städte ein großes Interesse daran, unsere Handlungsreisenden, unsere Handwerker, unsere Arbeiter, auch unsere Touristen; die fahren nicht immer nur direkt von Mannheim nach Basel oder von Konstanz nach Karlsruhe, sondern sie wollen auch einmal unterwegs eine Station besuchen. Sie fahren künftig in der dritten Klasse viel billiger wie seither, und werden das bald als eine ganz erhebliche Wohltat empfinden, namentlich, wenn dann noch die beschleunigten Personenzüge dazu kommen, die ja die Groß. Regierung mit aller Entschiedenheit in Aussicht gestellt hat.

Uebrigens wird (ich glaube, der Herr Kollege Gieseler hat das leztlich schon betont) von der Reform den eigentlichen Vorteil die Hauptmasse der Bevölkerung haben. Auf Kilometerhefte ist ja seither nur etwa ein Drittel aller Reisenden gefahren, und es ist weiter zu berücksichtigen, daß von den Reisenden, die überhaupt unsere badischen Bahnen benutzen, allein 77% auf die 3. Klasse entfallen.

Nun wird gesagt, es sei, wenn vielleicht die Tarifreform auch den einen oder andern Vorteil biete, doch kein genügender Grund vorhanden, sie gerade jetzt mitzumachen; man sollte sich zunächst ablehnend verhalten. Die Frage ist aber, wie mir scheint, doch einfach die: Sollen und können wir in einem Augenblick, in dem nach langen Verhandlungen eine Einigung aller deutschen Bahnen auf dem Gebiete des Personentarifwesens zustande gekommen ist oder doch wenigstens unmittelbar bevorsteht, in Baden noch eine Sonderstellung einnehmen? Jahrzehnte hindurch ist die Einigung in

Deutschland auf dem Gebiete der Personentarife in den weitesten Kreisen, namentlich in jenen von Handel, Gewerbe und Industrie, als ein großer Fortschritt erklärt worden. Jetzt stehen wir unmittelbar vor der Erreichung des Zieles. Die andern Staaten sind offenbar einig. Soll da Baden allein sich zurückhalten? Es kann dies ja natürlich geschehen. Wir können sagen: Wir machen nicht mit, wir behalten unser Kilometerheft bei, wir behalten unsere seitherigen Tarife bei. Das ist aber eigentlich ein Ding der Unmöglichkeit. Denn wenn wir so verfahren, gehen wir des Vorteils des Zweipfennigtarifs für die niederste Wagenklasse verlustig. Unser Verkehr in der dritten Klasse wird dann zudem von der Reichsfahrkartensteuer, die wir hier im Landtag weber beschlossen haben, noch ändern können, ergriffen. Ich möchte einmal sehen, was für eine Aufregung im ganzen Lande entstehen würde, wenn dies das Resultat wäre. (Unruhe, Zurufe. Glocke des Präsidenten.)

Es bleibt der andere Weg übrig, auf den ich eben eingehen will, und das ist der, daß wir die Kilometerhefte verallgemeinern und zwar unter Herabsetzung des Kilometerheftes für 3. Klasse von 2,5 Pf. auf 2 Pf. für alle Züge (Abg. Fröhlich: Sehr gut!). Ich glaube nun nicht, daß eine badische Regierung sich finden wird, die dafür im jetzigen Augenblick die Verantwortung übernimmt. Der dadurch entstehende Ausfall, der sich erst allmählich wieder ausgleichen wird, wird jedenfalls Jahre hindurch Millionen betragen. Bei der gegenwärtigen Finanzlage ist es aber doch ein recht bedenklicher Schritt, einen solchen Einnahmeausfall herbeizuführen.

Es wird ja freilich gesagt, man führe uns immer das Gespenst der gespannten Finanzlage und der Eisenbahnschuld vor. Nun, ich bin in dieser Beziehung nicht gerade ängstlich. Ich lege auch nicht allen Berechnungen, die von der Regierung vorgelegt werden, immer gleich ausschlaggebende Bedeutung bei. Aber über die tatsächlichen Rechnungsergebnisse können wir doch alle nicht hinauskommen, und darüber ist nicht zu streiten, daß unsere Eisenbahnschuld Ende 1904 im ganzen 419 Millionen betragen hat. Sie wird inzwischen wohl um weitere 20 oder 25 Millionen wieder angewachsen sein. Das Mindeste, was zu geschehen hat, ist aber doch, daß diese Eisenbahnschuld verzinst und amortisiert wird, und wenn die Betriebserträge zur Verzinsung und Amortisierung nicht mehr ausreichen, dann muß eben der allgemeine Staatshaushalt entsprechende Zuschüsse leisten (Zuruf: Das geschieht ja heute schon!). Es geschieht freilich heute schon; wir wollen ja aber gerade diese Zuschüsse beseitigen, weil wir der Meinung sind, daß die Eisenbahnbetriebsergebnisse allein unsere Eisenbahnschuld verzinsen und amortisieren sollten. Treten nun jetzt noch erhebliche Einnahme-Ausfälle ein, so ist dies um so bedenklicher, wenn man die Lohnerhöhungen der Eisenbahnarbeiter in Betracht zieht, wenn man weiter berücksichtigt, daß die Gehaltstarifrevision vor der Türe steht, die speziell unseren Eisenbahnbeamten, wie ich glaube, eine ganz erhebliche Besserung ihrer Bezüge bringen muß, und wenn man endlich an die Anträge denkt, die von demokratischer und sozialdemokratischer Seite in Bezug auf die Arbeits- und Ruhezeit des Personals gestellt sind, welche Anträge, wenn man ihnen auch nur zum Teil entspricht, ebenfalls eine ganz erhebliche Steigerung der Ausgaben herbeiführen werden. Ich glaube nicht, daß bei dieser Sachlage die Regierung leichten Herzens auf eine Anzahl von Millionen verzichten wird. Sie hat ja übrigens aber auch bereits erklärt, daß sie dies unter keinen Umständen tun werde. Wir würden uns aber auch weiter mit einer Maßnahme, wie ich sie soeben besprochen, auf dem Gebiete des Personentarifwesens in ganz Deutsch-

land isolieren, und ich halte es für außer Frage, daß wir dadurch in ein recht wenig freundliches Verhältnis zu den andern deutschen Eisenbahnverwaltungen kommen würden.

Der Herr Ministerialdirektor hat dies ja in seinen gestrigen Ausführungen auch noch einmal mit aller Entschiedenheit hervorgehoben. Er hat betont, daß dieses wenig freundliche Verhältnis uns nicht bloß auf dem Gebiete des Personenverkehrs, sondern auch auf dem Gebiete des Güterverkehrs unter Umständen recht hinderlich sein werde. Unsere Nachbarn, waren schon von der Einführung des Kilometerbestes in Baden nicht sehr erbaut. Der Herr Abg. Lehmann hat gestern gesagt, es sei schon in der Einführung des Kilometerbestes ein Angriff auf die andern Staaten enthalten gewesen. Wenn das richtig ist, wie werden es dann die andern Staaten erst als einen Angriff empfinden (Zurufe, Unruhe, Glocke des Präsidenten), wenn in einem Augenblick, in dem die Einigkeit so gut wie gesichert erscheint, wir uns separieren, und wenn wir jetzt noch erheblich weitergehen, als wir i. St. schon mit dem Kilometerbesten gegangen sind. Ich habe die Befürchtung, daß, wenn dies geschieht, Gegenmaßnahmen nicht ausbleiben werden. Ob wir aber in einem großen Konkurrenzkampf, der möglicherweise entsteht, Sieger bleiben, das muß ich als fraglich bezeichnen. Ich habe die Gründe dafür in meinem ersten Vortrag bereits ausgeführt und will bereits Gesagtes nicht wiederholen. Ich glaube, gerade derjenige, der es mit der Selbständigkeit unserer Bahnen im Lande Baden gut meint, sollte ein solches Experiment nicht forcieren wollen.

Bedauerlich waren mir persönlich auch die Äußerungen, die von verschiedenen Seiten über unser Verhältnis zu Preußen und über Preußen selbst gefallen sind. Ich meine, man sollte doch nicht vergessen, daß wesentlich das so viel verlästerte Preußen es gewesen ist, welches uns den großen nationalen Staat geschaffen hat, unter dessen Schirm und Schutz unsere Einzelstaaten eine Entwicklung genommen haben, die man vor einem Menschenalter noch kaum zu erhoffen gewagt hätte. (Bravo! bei den Natl.) Daß dieses Preußen, welches auf dem Gebiete der Eisenbahnpolitik vieles und großes geschaffen hat, und dessen ganzer Haushalt auf den gewaltigen Betriebsüberschüssen basiert, welche ihm seine Eisenbahnen liefern, jetzt noch bereit sein wird, dieselben an das Reich abzutreten, glaube ich nicht. Preußen hat aber auch auf der anderen Seite kein Interesse daran, die Bahnen der anderen Staaten tot zu machen, wenn sie ihm eine loyale Konkurrenz bereiten. Ob aber Preußen und die anderen Staaten es ruhig hinnehmen werden, wenn wir jetzt in Baden wieder einen einseitigen tarifarischen Vorstoß in die Wege leiten, das ist eine Frage, die ich nicht ohne weiteres bejahen möchte.

Nach meiner Ansicht ist es eine Sache der Zweckmäßigkeit, eine Frage der ruhigen Abwägung der realen Verhältnisse, der Vorteile und der Nachteile, die wir hier zu entscheiden haben. Wir nehmen die Angelegenheit keineswegs leicht. Ich kann Sie gegenüber den Ausführungen des Herrn Abg. Fröhner versichern, daß auch wir unsere Gewissen wiederholt über diese Dinge befragt haben; aber ich kann nur nochmals sagen: Nach unserer Ueberzeugung überwiegen die Vorteile die Nachteile. Ich meine, wir wollen das, was sich jetzt erreichen läßt, nehmen, und das Weitere der Zukunft vorbehalten, auf welche wir die Hoffnung setzen, daß sie auch auf dem Gebiete des Personentaris neue Fortschritte und Verbesserungen bringen wird. (Lebhafter Beifall).

Abg. Schmidt-Bretten (Bd. d. Ldw.): Diejenigen Mitglieder des Hohen Hauses, die sich für die von der Großh.

Regierung vorgeschlagene Tarifreform ausgesprochen haben, haben alle zugegeben, daß dieselbe insofern eine Verschlechterung des bestehenden Zustandes bedeuten wird, als die Fahrpreise für die Schnellzugbenützung künftighin bedeutend höher werden. Mir will aber scheinen, als ob von derjenigen Seite, die für die Tarifreform ist, doch diese Nachteile nicht genügend hervorgehoben worden sind. Man mag mit Recht dem Herrn Abg. Kolb Uebertreibungen und Unrichtigkeiten vorwerfen, in einer Richtung aber hat er nicht übertrieben, nämlich als er behauptet hat, daß der Fahrpreis auf den Schnellzügen künftighin sich um 50 Proz. erhöhen werde, er wird sich teilweise sogar um mehr als 50 Proz. erhöhen. Dieser Verschlechterung steht, wie das ja von verschiedenen Seiten hervorgehoben wurde, auch eine bedeutende Verbesserung des ganzen gegenwärtigen Zustandes gegenüber, dadurch nämlich, daß wir zu dem 2-Pfennigtarif für Personenzüge übergehen. Dieser Uebergang zum 2-Pfennigtarif bedeutet schon eine Verbesserung gegenüber den bestehenden Kilometerbesten, er bedeutet aber eine noch bedeutend größere Verbesserung für diejenigen, die bisher das Kilometerbest nicht benützt haben.

Bei diesem Wettstreit der Interessen ist es naturgemäß nicht so einfach, seine Stellung zu nehmen und sich zu entscheiden, wie man abstimmen will. Man wird es daher dem einzelnen Abgeordneten nicht verübeln dürfen, wenn er sich fragt: Wie wird diese Tarifreform auf diejenigen Wahlkreise wirken, die den betreffenden Abgeordneten gewählt haben. Soweit wir in Betracht kommen, so ist es selbstverständlich, daß die Tarifreform zu Gunsten unserer Wahlkreise wirken wird. Die bäuerliche Bevölkerung hat von dem Kilometerbest, das wir bisher hatten, an und für sich einen sehr geringen Vorteil gehabt, da die Bauern allgemein nicht so viel Eisenbahn fahren, daß sich für sie der Kauf eines Kilometerbestes gelohnt hätte. Also für diese Kreise wird die Verbesserung noch eine größere werden, als für diejenigen, die bisher das Kilometerbest benützt haben, und so sind wir dazu gekommen, uns, wenn auch schweren Herzens für diese Tarifreform zu entschließen.

Ich möchte mir nun erlauben, der Großh. Regierung auch noch einige Spezialwünsche aus meinem Wahlkreise vorzutragen, und da wird es als selbstverständlich angesehen werden, wenn ich die Bahnhofsverhältnisse in Bretten zuerst erwähne. Es ist ja im ganzen Lande bekannt, soweit man den Bahnhof von Bretten gesehen hat, daß dieser Zustand nicht würdig ist der Großh. Generaldirektion, und auch nicht würdig der Stadt Bretten. Daß dieser Zustand auch von der Großh. Regierung als kein musterhafter angesehen wird, geht schon daraus hervor, daß der Bahnhof Bretten seinerzeit als provisorischer Bahnhof gebaut worden ist. Er ist im Jahre 1878/79 provisorisch gebaut worden, und diesen provisorischen Zustand haben wir nun bald ein ganzes Menschenalter, und deswegen ist es dringend zu wünschen, daß endlich diese Bahnhoffrage gelöst wird. Es wird ja auch der Großh. Regierung bekannt sein, daß die Verhältnisse dort für die Reisenden und für das Personal äußerst gefährliche sind, denn es kommt oft vor, daß mehrere Züge, sogar vier Züge auf einmal einfahren; es ist nur verwunderlich, daß nicht mehr Unglücksfälle vorgekommen sind; es ist dies lediglich der außerordentlichen Aufmerksamkeit des tüchtigen Personals, der Bediensteten, wie der Beamten, zu verdanken. Wie dieser Bahnhof, besonders das Aufnahmegebäude beschaffen ist, geht schon daraus hervor, daß der Wartesaal zweiter Klasse nicht einmal ein Fenster besitzt. Seitdem wir die Bahnsteigsperrle dort haben, müssen die Leute, wenn es regnet, vor Einfahren des Zuges aus den Wartesälen hinausgehen, um auf den Zug zu warten,

*

und sie müssen dann draußen in dem Regen stehen bleiben. Ich glaube, daß es deshalb kein unbescheidener Wunsch ist, wenn ich die Regierung bitte, dort eine Schutzhalle für das Publikum zu erstellen; denn entweder müssen sich die Passagiere in den Wartesälen aufhalten und dann ist es für den Bahnsteigschaffner, wenn der Zug kommt, kaum möglich, alle abzufertigen bis zum Abgang des Zuges, oder die Reisenden müssen draußen im Regen stehen. Eine derartige Schutzhalle möchte ich außerdem noch für die Orte Wöfzingen, Flehingen, Bauerbach und Zaisenhausen befürworten. Wenn man nach Eppingen zufährt, so steigt man auf der rechten Seite aus; dort ist auf diesen Bahnhöfen keine Schutzhalle; man muß warten, bis der Zug weiter gefahren ist; das dauert aber zwei bis drei Minuten, und wenn gerade ein Gewitter kommt, so ist kein Raum da, wo man Schutz suchen kann. Sodann ist an den Bahnhöfen, nachdem man die Bahnsteigsperre eingeführt hat, kein Schutzhause für die Bahnsteigschaffner erstellt, und infolgedessen müssen diese Leute bei strömendem Regen und in der glühendsten Sonnenhitze draußen stehen und ihres Amtes walten. Ich glaube, es würde keine allzu großen Aufwendungen erfordern, für diese Leute derartige Schutzhäuser zu erstellen.

Sodann möchte ich mir erlauben, die Großh. Generaldirektion auf einen Zustand aufmerksam zu machen, der vielleicht bis jetzt den Herren entgangen sein wird, das ist der Zustand, der bei dem Uebergang bei der Station Gondelsheim besteht. Kurz vor diesem Bahnübergang befindet sich eine sehr starke Kurve, und es kann dort der Bahnwart den Zug nicht richtig beobachten. Dem kann aber sehr leicht abgeholfen werden dadurch, daß ein Baum, der den Zug dem Blick des Bahnwarts entzieht, weggeschafft wird.

Sodann möchte ich mir erlauben, noch einige Wünsche vorzutragen für Bretten, Gondelsheim und Neibshheim wegen der Zugverbindungen. Es ist ja allerdings teilweise schwierig für die Regierung, hier Abhilfe zu schaffen, weil sie sich hinsichtlich der Erfüllung dieser Wünsche mit der Königl. Württembergischen Generaldirektion in Verbindung setzen muß. Wir haben ja leider verschiedene Schnellzüge, die in Bretten nicht anhalten. Wir sind nun nicht so unbescheiden, zu verlangen, daß die sämtlichen Schnellzüge in Bretten halten (wenn es aber geschehen würde, dann wäre es uns selbstverständlich angenehm), aber ich möchte die Großh. Regierung doch bitten, bei der württembergischen Generaldirektion dahin zu wirken, daß der Schnellzug, der morgens etwa um 7 Uhr (es ist der Schnellzug III) von Mühlacker nach Bretten durchfährt, künftig hier halten wird; denn wenn er hielte, so wäre es den Brettenner Geschäftsleuten möglich, dann noch frühzeitig genug in die größeren Städte, nach Mannheim, Heidelberg usw., zu kommen. Wenn sie das jetzt wollen, so müssen sie schon etwa eine bis anderthalb Stunden früher von zuhause weggehen. Ich glaube, es ließe sich das umsomehr ermöglichen, daß dieser Zug hält, da er ja doch die gleiche Zeit braucht, um von Mühlacker nach Bruchsal zu kommen, wie die anderen Schnellzüge, die in Bretten anhalten. Ich weiß nicht, woran es liegt, daß dieser Schnellzug dieselbe Zeit braucht, um nach Bruchsal zu gelangen; ich kann auch nicht glauben, daß dieser Schnellzug etwa schlechtere Maschinen hat als die anderen. Jedenfalls aber läßt sich dieser Wunsch sehr leicht erfüllen.

Sodann besteht noch ein anderer Wunsch der Brettenner Geschäftsleute. Das ist der, daß die Personenbeförderung in den Güterzügen oder wenigstens in einem dieser Güterzüge, die abends 6 Uhr 13 Min. und 7 Uhr in Mühlacker abgehen, auch bis Bretten ausgedehnt wird. Diese Güterzüge haben noch einen Wagen

für Personenbeförderung. Die Personenbeförderung geht aber nur bis zur württembergischen Station Delbrunn. Dabei fährt aber dieser Personenwagen doch mit bis Bretten, ebenso der Schaffner, der sich in dem Zuge befindet. Aber Passagiere dürfen nicht mitfahren. Es ließe sich aber sehr leicht machen, daß man auch Passagiere mitnehmen würde. Die Großh. Generaldirektion hat vor einigen Jahren in den Güterzug, der nachts um 11 Uhr 59 Min. in Bretten antommt, dankenswerter Weise einen Personenwagen eingeschaltet, so daß auch in diesem Güterzug Personen nach Bretten fahren können. Es darf aber diese Personenbeförderung nicht gehen nach den Stationen, die zwischen Bretten und Bruchsal liegen, obwohl dort dieser Güterzug auch anhält. Ich meine, es wäre auch kein unbescheidenes Verlangen dieser beiden Orte Gondelsheim und Heibelsheim, zu gestatten, daß Passagiere auch nach diesen beiden Stationen in diesem Personenwagen mitfahren, zumal da, wie mir gesagt worden ist, dieser Güterzug an beiden Stationen hält. Ich möchte deshalb auch diese Wünsche von Gondelsheim und Heibelsheim vertreten.

Sodann möchte ich noch einen anderen Wunsch von Gondelsheim und Neibshheim unterstützen, das ist der, daß in dem Güterzug, der morgens etwa um 7 Uhr nach Bretten geht, Personen befördert werden. Es handelt sich da hauptsächlich um Schüler, die von Gondelsheim und Neibshheim nach Bretten in die Schule gehen. Bei den jetzigen Verhältnissen müssen diese Schüler schon morgens etwa um 6 Uhr, glaube ich, in Gondelsheim wegfahren. Die Schüler liegen dann natürlich in der Schule herum. Das ist selbstverständlich kein wünschenswerter Zustand.

Sodann möchte ich auch noch der Großh. Regierung gegenüber den Dank der Gemeinde Gölshausen dafür aussprechen, daß die Haltestelle dort endlich errichtet worden ist. Aber selbstverständlich haben auch Einwohner dieser Gemeinde Gölshausen noch einen Wunsch, nämlich den, daß einer oder der andere von den Zügen, die nach Eppingen zu fahren, an dieser Station hält. Es ist das namentlich der Zug, der um 10 Uhr 41 Min., oder der Zug, der um 11 Uhr 5 Min. in Bretten abgeht, da sich bei beiden Zügen gezeigt hat, daß sie genug Aufenthalt in Bretten und Eppingen haben. Sie könnten da wohl eine Minute für einen Aufenthalt auf der Station Gölshausen verwenden.

Vizepräsident Zehnter: Wir stehen jetzt im vierten Tage der Verhandlungen über das Betriebsbudget der Verkehrsanstalten, und es sollte die Debatte, wenn irgend möglich, bis morgen Nachmittag zu Ende geführt werden. Es haben bis jetzt 14 Redner aus dem Hause gesprochen, es stehen aber noch 24 Redner auf der Rednerliste (Weiterkeit); allein im Laufe des heutigen Vormittags haben sich bis jetzt fünf neue Redner angemeldet. Wenn das so weitergeht, ist es ganz unmöglich, daß wir bis morgen Nachmittag oder auch nur im Laufe dieser Woche fertig werden. Ich möchte daher an das Haus die bringende Bitte stellen, daß die Redner, welche nun weiter zum Wort kommen, sich doch möglichst kurz fassen möchten. Ich glaube, es sind auch die Hauptfragen, insbesondere die Frage der Tarifreform, von allen Gesichtspunkten aus so reichlich beleuchtet und behandelt worden, daß kein Bedürfnis mehr bestehen dürfte, diese allgemeinen Gesichtspunkte nochmals in extenso zu behandeln, sondern daß es sich im wesentlichen nur noch darum handeln sollte, daß die folgenden Redner Spezialwünsche vorbringen. Diese Bitte möchte ich im Interesse des Fortganges der Verhandlung und eines tunlichst raschen Abschlusses an das Haus richten.

Abg. Süßkind (Soz.): Ich würde sehr gern der Auf-
forderung des Herrn Präsidenten Folge leisten und mich
kurz fassen, wenn nicht durch die vorhergegangene Rede
des Herrn Berichterstatters gerade die Gegner seiner An-
sicht herausgefordert worden wären, auf seine Ausführungen
die gebührende Antwort zu erteilen (Sehr richtig! bei den
Sozialdemokraten). Von diesem Gesichtspunkt aus ist es
selbstverständlich nötig, seine Angriffe gebührend zurück-
zuweisen.

Der Herr Berichterstatter hat es sich zur Aufgabe ge-
macht, speziell darauf abzuheben, daß die Einführung des
Zweipfennigtarifs für die 3. Wagenklasse ein ganz
bedeutender Fortschritt für Baden wäre. Ich verkenne
absolut nicht, daß in diesem Zweipfennigtarif ja für einen
ganzen Teil des Publikums ein Vorteil liegt. Aber Herr
Wilkens hat es doch unterlassen, die gestern schon von
dem Herrn Abg. Frühauf angedeuteten Nachteile, die durch
den Wegfall des 2,4-Pfennigtarifs für die Schnellzüge
ohne Zuschlag eintreten, in das richtige Licht zu setzen.
Er hat erklärt, von dem Kilometerheft hätten im ganzen
bis jetzt nur 33 1/2 Proz. der Reisenden Gebrauch ge-
macht. Diese 33 1/2 Proz. sind eingeborene Badener und
solche, die hier in Baden meistens leben. Es wären auch
solche Reisende nicht zu vergessen, die von den badischen
Stationen aus ihre Reisen vollführt haben. Auf diese
Letzteren werden wir in der Folge nicht mehr zu rechnen
haben, sondern dieser Durchgangsverkehr wird nicht wie
bisher mit dem Kilometerheft über die badische Bahn
gehen, da derselbe durch die jetzt schon bestehende künstliche
Umführung der Schnellzüge um Baden herum geradezu
abgelenkt wird. Wir haben allerdings von dem Herrn
Minister gehört, daß freundschaftliche Verhältnisse mit
Preußen beständen. Wir vermessen aber diese freund-
schaftlichen Verhältnisse, wenn wir gerade merken, wie der
Verkehr von den badischen Linien abgelenkt wird.

Nun hat der Herr Berichterstatter ausgeführt, daß,
wenn Baden vielleicht den Zweipfennigtarif für
die dritte Wagenklasse auch in den Schnellzügen
einführen würde, es damit einen Angriff
auf die benachbarten Bundesstaaten ausführen würde.
Ja, ich finde das nicht. Wir sehen, daß in Württemberg
die Zeitkarten, die meines Erachtens ein größerer Vorteil
für manche Teile der Bevölkerung waren als die Kilo-
meterhefte, ruhig neben den Kilometerheften bestanden
haben. Wir wissen auch, daß in Oldenburg, das viel
kleiner ist als Baden, ebenfalls Zeitkarten bestanden
haben. Er hat dann weiter erklärt, wie man es Baden
dann zumuten könne, gegenüber diesen allgemeinen
Wünschen nach der Tarifrevision Widerstand zu leisten.
Hätten die Staaten, die gewillt waren, ihre jetzt schon
bestehende Verbilligung der Tarife beizubehalten, erklärt,
daß jene billigeren Tariffätze unter keinen Umständen
aufgegeben würden, dann bin ich überzeugt, daß der
Tarif, wie er von Preußen vorgeschlagen wird, nicht an-
genommen worden wäre. Wir haben von dem Herrn
Abg. Vinz u. a. gehört, eine Tarifreform sei ein Fort-
schritt für das ganze Land. Wir erkennen das an: es
ist gut, wenn in ganz Deutschland auf allen Bahnen der
gleiche Tarif eingeführt ist. Wir müssen dem aber
gegenüberstellen, daß, als die allgemeine Tarifierung bei
der Post eingeführt wurde, man nicht den teuersten Tarif
in den einzelnen Staaten zugrunde gelegt hat, sondern
daß man auf den billigsten Tarif zurückgegangen ist, der
damals eingeführt war.

Es wird von den Nachteilen des neuen Tarifes, wie
schon von verschiedenen Seiten bemerkt worden ist, die
Landwirtschaft nicht so stark betroffen, wie der Handel und
der Verkehr, mit andern Worten der Mittelstand.

Gerade der Mittelstand, den Sie doch sowohl links
wie rechts nach Ihren Reden unter Ihren besonderen
Schutz genommen haben, wird durch die Aufgabe des
Kilometerheftes ganz bedeutend in Mitleidenschaft ge-
zogen. Ich habe Geschäftsleute gesprochen, die mir vor-
gerechnet haben, daß bei ihren Reisen ihnen die Ein-
führung der allgemeinen Tariffätze und die Abschaffung
des Kilometerheftes eine jährliche Mehrausgabe von zirka
200—250 M. mache, und Geschäftsleute, die Reisende draußen
haben, haben ausgerechnet, daß durch die Verteuerung
des Fahrpreises sie mehr zuzahlen haben, als die ganze
direkte Steuer im Jahre ausmacht. Sind denn der
Mittelstand und gerade die städtische Bevölkerung nicht
genug belastet worden durch die berühmte Steuerreform
und die Schutzollgesetzgebung? Ist es denn immer bloß
auf eine Besserstellung für das flache Land abgesehen auf
Kosten der Allgemeinheit, auf Kosten der Bevölkerung
der Städte? Ich frage die Regierung, ich frage auch
die Nationalliberalen, die heute noch eine große Anzahl,
ich kann sagen, die größte Anzahl ihrer Wähler in den
Städten haben, ob sie bereit sind, gerade die Interessen
der Städter so leicht aufzugeben? Wir haben es ja ge-
hört: der Herr Abg. Wilkens hat sich die Sache ja leicht ge-
macht: er hat erklärt, Baden kann das nicht machen, es
kann den Zweipfennigtarif nicht einführen. Ich frage:
ja warum können wir ihn nicht einführen? und ich be-
hauptete: wir können ihn einführen!

Herr Dr. Wilkens hat dann gleichzeitig erklärt, für
den Ausfall, die Millionen, die durch eine solche Ein-
führung verloren gingen, könnten sie die Verantwortung
nicht übernehmen. Ich glaube aber, daß durch die
heutige Tarifreform der Ausfall ein viel größerer wird,
als wenn in der 3. Wagenklasse durchweg der Zwei-
pfennigtarif eingeführt würde. Das ist meine feste
Ueberzeugung und zwar deswegen, weil eine ganze
Reihe Personen, die früher, im Besitze des Kilometerheftes,
leicht eine Reise gemacht haben, da im Geschäftsverkehr
bei einer ganzen Reihe von geschäftlichen Abhandlungen,
die zwar telephonisch vorgenommen werden können, eine
persönliche Aussprache, ein persönlicher Austausch der
Meinungen eine bessere Wirkung hat, nunmehr den
Meinungsaustausch an Ort und Stelle für die Folge
unterlassen werden. Die Leute rechnen eben mit der Ver-
teuerung, und das trifft gerade besonders den Nahverkehr.
Die aufgestellten Sätze, wie sie der Herr Kollege Frühauf
vorgeführt hat, und die den Tatsachen entsprechen, dürften
meines Erachtens sehr gut dazu angetan sein, die Herren
zu veranlassen, noch einmal in eine nähere Prüfung ein-
zutreten.

Um ein Beispiel anzuführen, macht die Verteuerung
einer Reise von Bruchsal nach Heidelberg
43 Pfennig: Die heutige Fahrt mit dem Kilometerheft
kostet 57 Pf., die künftige im Personenzuge zwar 46 Pf.,
im Schnellzug aber eine Mark. Ja, wenn Sie dann noch be-
rechnen, daß sich bei der Hin- und Rückfahrt die Ver-
teuerung verdoppelt, so werden Sie einsehen, daß unter
solchen Umständen es sich doch mancher Geschäftsmann
überlegen wird, einen Platz zu besuchen, wo er sich sagt:
es ist zwar möglich, daß ich ein Geschäft mache, aber
nicht wahrscheinlich. Die kleinen Speisen hätte er nicht
geschaut, aber die großen wird er scheuen. Den besten
Beweis dafür hat uns die Regierung aber selbst durch
ihre Statistik gegeben, nach der Richtung hin, daß unsere
Wagenkilometer ein viel besseres Resultat ergeben, wie
die übrigen Bahnen Deutschlands.

Daß durch die paar beschleunigten Personen-
züge, die auf den Hauptstrecken eingeführt werden sollen,
genügende Besserung geschaffen werden soll, ist mir nicht
recht verständlich. Es könnte vielleicht dann der Fall

sein, wenn die Regierung sich von dem Standpunkte leiten ließe, die Schnellzüge, die dem internen Verkehr dienen und nicht dazu bestimmt sind, den internationalen Verkehr zu leiten, die also unbedingt gestellt werden müssen, für die Folge als beschleunigte Personenzüge einzuführen, also aus den einzelnen Schnellzügen vielleicht eine ganze Reihe von beschleunigten Personenzügen zu machen.

Es ist dann vom Herrn Berichterstatter als unrichtig bezeichnet worden, daß künftig die beschleunigten Personenzüge überfüllt werden würden (Dr. Wilkens: Ich habe das nicht bestritten!). Sie haben das nicht direkt bestritten, aber Sie haben gesagt, es liege da ein Widerspruch in den Ausführungen der Herren Kolb und Fröhlich. Das ist kein Widerspruch, denn die beschleunigten Personenzüge werden überfüllt werden aus Mangel an etwas Besserem. Der beschleunigte Personenzug ist eben ein Zwischenglied, er ist besser als die gewöhnlichen Personenzüge und schlechter als die Schnellzüge. Aber die Geldmittelfrage wird eine ganze Reihe von Personen, die heute die Schnellzüge benutzen, für die Folge veranlassen, Personenzüge zu benutzen, selbst, wenn sie auf anderer Seite dadurch eine Einbuße erfahren.

Es ist dann, wie gewöhnlich, wenn die nationalliberale Partei etwas machen will oder machen muß, was sie eigentlich in der Öffentlichkeit nicht gut verantworten kann, die „nationale Tat“ herangezogen worden. Da muß immer die nationale Tat herhalten, der nationale Aufschwung, der nationale Wohlstand, der leiden würde, wenn diese Tat unterlassen wird. Ich muß mich da ganz entschieden gegen die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Dr. Wilkens wenden, wenn er uns in hohen, nationalen Worten die Ausführung macht, Preußen habe uns den nationalen Staat geschaffen. Gegen diese Äußerung muß ich ganz energisch Protest erheben. Preußen hat mitgeholfen, uns den Staat zu schaffen, aber es hat nicht allein den nationalen Staat geschaffen! (Abg. Dr. Wilkens: Ich habe nichts anderes gesagt.) Sie haben ausdrücklich ausgesprochen: Preußen hat uns den nationalen Staat geschaffen (Abg. Dr. Wilkens: Wesentlich! habe ich gesagt). Das ist möglich, es wird aber wahrscheinlich nicht im Stenogramm stehen, später wird vielleicht die Rede eine andere sein; ich habe mir aber das Wort aufgeschrieben. Ich sehe aber schon, daß der Herr Abg. Dr. Wilkens nach dieser Richtung hin seinen Worten eine Einschränkung gibt. Den nationalen Staat hat eine große Reihe von Personen mit erkämpfen helfen, die heute im nationalen Staate dulden, daß man den Arbeiter mit der Schutzollgesetzgebung in einer Art und Weise belastet hat, die eines nationalen Staates nicht würdig ist. Also diese Ausführungen werden in unseren Reihen vollständig ihre Wirkung verfehlen und ebenso draußen im Lande.

Wenn wir vielleicht in Süddeutschland an dem 2 Pf.-Tarif festgehalten hätten, so wäre Preußen bei seiner guten bahnpolitischen Finanzlage mit ca. 6—700 Mill. M. Ueberschuß in diesem Jahre sehr leicht wohl auch auf den 2 Pf.-Tarif für die 3. Wagenklasse heruntergegangen. Ich stehe auch auf diesem Gebiete auf dem Standpunkt meines Kollegen Lehmann, daß wohl ein Unterschied gemacht werden kann zwischen Schnell- und Personenzügen, daß vielleicht auch dort ein Zuschlag erhoben werden soll; aber gegen den heutigen Zustand in Baden, 2,4 Pf. ohne Zuschlag im Schnellzug, für die Folge 3 Pf. Grundtaxe, Zuschlag und außerdem noch Fahrartensteuer, das ist eine Verteuerung, die meines Erachtens ganz horrend auf die Bevölkerung wirken muß, gerade auf die Bevölkerung, die unbedingt, durch den Handel und Verkehr, gezwungen ist, den Schnellzug zu benutzen.

Der Herr Abg. Dr. Binz hat sich gestern auch entschieden dagegen verwahrt, daß die nationalliberale Partei aus irgend welchen Nebenabsichten für die Tarifreform in der von der Regierung vorgeschlagenen Weise eintreten würde. Ja, ich bin doch nach der Richtung hin ganz anderer Meinung und zwar nehme ich diese Meinung aus den Reihen der nationalliberalen Partei selbst. Die nationalliberale Partei ist nicht allein in dieser Frage gespalten, sondern wir hören, wie gut nationalliberale Blätter — ich bemerke aber solche Blätter, die in keinem Abhängigkeitsverhältnis zu der Parteileitung stehen, denn die von der Parteileitung abhängigen Blätter fallen bekanntlich von heute auf morgen um, und den Vorwurf, der nach dieser Richtung manchmal der sozialdemokratischen Presse gemacht wird, kann mit aller Entschiedenheit gerade in diesem Falle auf die nationalliberale Partei zurückweisen — wie also z. B. eine gut nationalliberale Zeitung, die in Achern erscheint, der nationalliberalen Partei ihr Sündenregister vorhält, die Verpfeudungen, die die Kandidaten der nationalliberalen Partei vor den Wahlen bezügl. der Tarifreform gemacht haben.

Zum Ueberfluß kommen dann noch die Jungliberalen, die ausdrücklich erklären: Wir standen und stehen heute noch auf dem Standpunkt, daß die Preisgabe dieses 2,4 Pfennigtarifs für die III. Klasse ein unbedingter Fehler ist und wir können das nicht verzeihen. Was natürlich inzwischen vorgegangen ist in der Partei, wie versucht worden ist, die Jungliberalen und die Altliberalen, die Gemeinschaft, die aus dem Leim zu gehen drohte, zusammenzuleimen, das entzieht sich unserer Kenntnisnahme, wir waren ja nicht dabei. Aber klar zutage liegt es, daß in weiten Volkskreisen die Meinung aufgetaucht ist, daß die Nationalliberalen nach dieser Richtung hin nicht mehr heute auf dem Standpunkt ständen wie vor der Wahl im verflochtenen Spätjahr. Es fällt mir nicht ein, Ihnen Ratschläge zu erteilen oder zu versuchen, Sie zu bestimmen, Ihre Stellung zu verlassen. Das wäre eitles Bemühen; wer den Nationalliberalismus in Baden seit 40 Jahren kennen gelernt hat, der weiß, daß jedes Anstreben zu freier Tat, zu selbständigem Handeln, das vielleicht in Widerspruch gegenüber der Regierung stände, aussichtslos ist. Sie, (zu den Nationalliberalen) haben ja vielleicht einzelne Taten, wo Sie ab und zu einmal Widerstand gegen die Regierung geleistet haben; aber das kommt alle Schaltjahre einmal vor, eine kräftige Stellungnahme gegen die Regierung ist Ihnen nie eingefallen, und ich begreife das auch sehr aus der politischen Situation in unserem Lande heraus. Hier streiten sich zwei Parteien, jede möchte sich gern angenehm, lieb Kind bei der Regierung machen (Heiterkeit beim Zentrum), ja, wenn Sie (zum Zentrum) sich noch so sehr vor Lachen schütteln und vielleicht in der Öffentlichkeit erklären, nach dem berühmten Sprichwort: „Blamier mich nicht, mein schönes Kind, und grüß mich nicht unter den Linden“ usw., so lassen die Taten, die Sie gezeigt haben, bis zur Stunde klar erkennen, daß Sie die Absicht haben und auch durchführen, möglichst gut bei der Regierung angeschrieben zu sein. Nun kann ich auch ganz gut aus der Stellung, die die nationalliberale Partei seit einer langen Reihe von Jahren gegenüber der Regierung eingenommen hat, verstehen, daß Sie (zu den Nationalliberalen) es sehr schwer empfinden würden, aus dieser angenehmen Stellung vom Zentrum verdrängt zu werden. Und von diesem Gesichtspunkt aus werden in den letzten Jahren zum Schaden des Volkes und der Allgemeinheit hier die Gesetze gemacht, und das Volk hat die Rechnung zu bezahlen. Ich könnte ja von meinem parteipolitischen Standpunkt aus, wenn nicht die großen

Massen des Volkes die Leidtragenden wären, diesen Zustand, rein parteipolitisch genommen, eigentlich begrüßen. Ich habe gar kein besonderes Interesse daran, ein Mittel zu erfinden, den schon längst zurückgegangenen und zum Tode verurteilten Nationalliberalismus noch länger zu konservieren, ich könnte mich sogar freuen, wenn Sie auf diesem Standpunkt weiter fortschreiten werden. Wir werden ernten, was Sie säen, und diese Ernte wird bei den nächsten Wahlen für uns nicht gerade so unglücklich ausfallen.

Wir haben dann auch noch ein besonderes Loblied singen hören auf die IV. Wagenklasse, auf den Bahnbetrieb in Preußen, sowohl von dem Herrn Abg. Dr. Binz wie von dem Herrn Abg. Hergt. Ja, mich wundert das ganz besonders, nachdem doch der Herr Berichterstatter in seinem Bericht vom verfloffenen Montag unsere Bahn als die schönste und beste hingestellt hat. Nun kommen die Herren Binz und Hergt und erklären, sie hätten in Preußen auf den Bahnen sehr vieles schöne bemerkt, und hätten sich auch einigermaßen abgefunden und besunden mit der IV. Wagenklasse. Der Herr Abg. Hergt hat sich sogar darüber gefreut, daß auch Studenten in der IV. Wagenklasse waren; die fahren auch einmal zum Uff in der IV. Klasse! Aber ich glaube mit Bestimmtheit annehmen zu können, daß stundenlang, wie die armen Reisenden IV. Klasse fahren müssen, der Herr Abg. Hergt sich in der IV. Klasse nicht aufgehhalten hat. Er scheint ganz zu übersehen, daß die IV. Wagenklasse nicht allein aus Sitzplätzen, sondern auch aus Stehplätzen besteht, und wir in Mannheim können hier aus Erfahrung sprechen; dort beginnt die IV. Wagenklasse und wir haben noch eine ganze Reihe badischer Orte, die mit ihr beglückt sind. Wenn Sie eben frühzeitig am Bahnhof sind, dann erwischen Sie einen Sitzplatz, wenn Sie aber etwas später kommen, dann haben Sie das Vergnügen, sich an den von der Decke heruntergelassenen Riemen festzuhalten, wo Sie sich vielleicht auch im nötigen Falle aufhängen können (Geisterzeit) — die Herren im Hause haben das natürlich nicht nötig, nachdem man die Freikarte für die Abgeordneten in ganz Baden eingeführt hat (Zuruf: Sich aufzuhängen? — Geisterzeit).

Für die Arbeiterzüge sind diese vierten Klassen vollständig unannehmbar, sie sind ein Verbrechen. Ein Arbeiter, der müde von der Arbeitsstelle kommt, erhält, wenn er nicht sehr früh kommt, in den wenigsten Fällen noch einen solchen Sitzplatz und kann dann nach ermüdender Arbeit noch eine oder anderthalb Stunden stehend fahren. Für dieses Geschenk muß sich die Arbeiterschaft bedanken und sie wird sich auch dafür bedanken. Und was den Marktverkehr anbelangt: Wohin soll sich eine Marktfrau, wenn sie keinen Sitzplatz findet, setzen? Vielleicht auf ihren Stierkorb? (Geisterzeit.) Oder soll sie sich auf den Korb setzen, in dem sie junges Geflügel zum Markt oder junge Schweine vom Markt bringt? Das ist kein gesunder, kein erstrebenswerter Zustand, und gerade einem Zentrumsabgeordneten blieb es vorbehalten, das Volk, die Arbeiter, mit der Einführung der vierten Wagenklasse beglücken zu wollen, recht bezeichnend für die Arbeiterfreundlichkeit des Zentrums (Stoße).

Es wird nun allerdings behauptet, unsere Eisenbahnselbständigkeit sei nicht gefährdet, und wir bekommen die vierte Klasse nicht gegen unseren Willen. Nach den Umklammerungen aber, die von Preußen gemacht werden, müssen wir gewärtig sein, daß wir sie doch einmal, aus „nationalen Gründen“, bekommen. Und dagegen müssen wir uns mit aller Gewalt wehren.

Wir haben dann gehört, daß der Herr Abg. Wilkens gleichzeitig noch ausgeführt hat: Man hätte davon gefabelt, die Selbständigkeit unserer Bahnen müsse auf-

gegeben werden; aber kein Mensch in Baden denke daran. Ja, ich gebe zu, daß vorerst noch kein Mensch daran denkt, die Selbständigkeit unserer Bahnen preiszugeben. Aber es könnten doch Momente eintreten, wo durch Minder-einnahmen (und wir haben ja auch gehört, daß die Unmöglichkeit, die Gehaltserhöhung für kleine und mittlere Beamte und Arbeiter länger hintanzuhalten, ebenfalls eine Mehrausgabe bedingt) eine Situation eintritt, wo sich eine ganze Reihe von Personen in diesem Landtag ihr badisches Bewußtsein und ihr gutes Gewissen damit beruhigen, daß sie sagen: „Aus nationalen Gründen“ eine Vereinigung mit Preußen einzugehen, ist umsomehr notwendig, da unsere Bahnen doch nicht mehr den prozentualen Gewinn abwerfen, den man von einem solchen Unternehmen verlangen kann.

Ich glaube auch, daß gerade diese Tarifierung dazu dienen wird, unsere Eisenbahnen etwas unrentabler zu machen. Der Herr Abg. Wilkens glaubt, daß diese Unrentabilität in einem Jahre verschwinden werde. Ich will es mit ihm hoffen — aber „die Postkassette“ hör ich wohl, allein mir fehlt der Glaube“. (Zuruf des Frhr. von Wenzingen: Das glaube ich Ihnen!) Ja, den Glauben, den Sie haben, den habe ich nicht, das können Sie sicher sein, ich wechsle so rasch meinen Rock nicht! (Geisterzeit). Es könnten Momente eintreten, in denen sich zeigen würde, daß Sie gerade durch Ihre verkehrte Eisenbahnpolitik nicht die Politik des flachen Landes geführt hätten. Wir sehen es, welche schädliche Folgen für das flache Land eintreten würden, wenn wir unsere Eisenbahnselbständigkeit aufgeben müßten. Wir brauchen ja bloß auf Hessen zu verweisen. In Hessen baut die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft nur solche Bahnen, die rentabel sind; Preußen lehnt es ab, unrentable Linien zu bauen. Die unrentablen Linien werden auf Kosten des hessischen Staates gebaut, und der kann sie dann in eigener Regie führen. So haben Sie in Hessen eine ganze Reihe von Nebenbahnen; Preußen lehnt sie ab und überläßt es der hessischen Staatsregierung, draufzulegen, wenn sich die Bahn nicht rentiert. Das ist kein Zustand. Das wollen wir den Steuerzahlern vom flachen Land nicht zumuten, die schon seit langen Jahren aus allgemeinen Staatsmitteln an unserer Eisenbahndotationschuld mitbezahlen; sie würden dann noch längere Zeit auf Bahnen warten müssen. Speziell denjenigen, die dieses Jahr mit Petitionen an den Landtag gekommen sind, denen empfehle ich sehr, für rasche Erfüllung ihrer Wünsche bemüht zu sein, denn später wird wahrscheinlich keine Mehrheit mehr vorhanden sein, ihre Wünsche zu erfüllen.

Preußen hat, um dem Verkehrsbedürfnis abzuhelfen (das möchte ich der Großh. Regierung empfehlend mitteilen), teilweise schon Schnellzüge mit vierter Klasse eingeführt. Also ist es, nach unserm Zustand, schon etwas voraus. Wir sollen keine Schnellzüge mit Zweipennigtarif führen! Preußen aber hat sie eingeführt, und zwar gehen diese Schnellzüge von Köln bis Berlin und Königsberg. Wir stehen also zurück auch gegenüber dem System, wie es heute in Preußen besteht.

Ich will nunmehr die Tarifreform verlassen und will einige Wünsche an die Regierung stellen, die ebenfalls im allgemeinen Interesse liegen.

Es ist jedenfalls ein Vorteil für die Bahn, und es könnte die Frequenz nur gehoben werden, wenn sogenannte Vergnügungszüge, vom Bodensee nach Norden, und von Norden nach dem Bodensee wieder zurück eingeführt würden. Eine Zeitlang sind diese Züge eingeführt gewesen. Sie waren ganz gut frequentiert, und ich weiß nicht, aus welchen Gründen die badische Staatsbahnverwaltung diese Züge

*

wieder aufgegeben hat. Es kommt mir gerade eine Notiz von Bayern in die Hand. Da heißt es: „Die bayerische Staatsbahnverwaltung läßt von nun an die Hauptbahn-Motowagen an Sonn- und Feiertagen als Sonderzüge auf Wunsch von Gesellschaften und Vereinen auf die Mindestentfernung von 25 Kilometer von München aus und erforderlichen Falles auch zurück gehen, falls bei der Einzelfahrt mindestens sechzig, bei Ein- und Rückfahrt des Sonderzuges mindestens vierzig Fahrkarten 3. Klasse gelöst werden.“

Hier ist die Frage, wie die Beförderung von Gesellschaften und Vereinen oder von Gesellschaften, die sich frei zusammenfinden, auf leichte Weise bewerkstelligt werden kann, aufs Einfachste gelöst. Ich habe schon vor zwei Jahren darauf hingewiesen, daß man auch auf unseren badischen Bahnen den Versuch machen sollte, auf manchen Strecken Motowagen einzuführen. Ich habe die Beobachtung gemacht, daß sich die Motowagen der Strecke Ludwigshafen—Neustadt, Ludwigshafen—Worms, Ludwigshafen—Speyer sehr gut rentieren, und daß sie im Verhältnis sehr wenig Betriebskosten verursachen, weil eine große Anzahl von Personen befördert werden können.

Meines Wissens sind von Baden in der Richtung keine Versuche gemacht worden. Bei dieser Gelegenheit möchte ich aber die Regierung bitten, die Einrichtung, die der bayerische Staat mit diesen Dampf-Motowagen an Sonn- und Feiertagen getroffen hat, genau zu studieren und etwas ähnliches auch bei uns in Baden einzuführen. Damit wäre der städtischen Bevölkerung geholfen. Die Sonderzüge denke ich mir so, wie die württembergische Regierung sie seit Jahren eingeführt hat und wie sie von Friedrichshafen nach Stuttgart und zurück und zwischen anderen Orten geführt werden.

Von derartigen Veranstaltungen merkt man bei uns in Baden sehr wenig. Darauf mag auch zurückzuführen sein, daß mein Kollege Kolb mehr kaufmännisches, mehr rühriges Blut in die Staatsverwaltung gewünscht hat, daß nicht immer alles nach Schema A, B, C gemacht werde. Es ist richtig, daß Kaufleute vielleicht mehr Verständnis für diese Fragen hätten als tüchtige Juristen. Ich bezweifle ja nicht, daß es tüchtige Juristen gibt; ich kenne aber auch Juristen, die vorher schlechte Kaufleute waren, sowie gute Juristen, die später schlechte Kaufleute wurden. Es liegt kein Anlaß vor, irgend einer Berufsstellung einen Vorwurf zu machen. Aber ich glaube, daß ein wenig kaufmännisches Blut unserer Staatsverwaltung nicht schaden könnte.

Ich komme nun auf spezielle Mannheimer Wünsche. Wir haben in Mannheim schon bei dem Bahnbau durch die Nase, genannt Friedrichsfeld, die i. Z. Mannheim bei Erbauung der Bahn aufgesetzt worden ist, zu leiden gehabt. Man hätte annehmen sollen, daß diese Nase, nachdem sie nunmehr vollauf ihre Schuldigkeit getan hat, beseitigt wird, daß die badische Eisenbahnverwaltung nunmehr darauf sehen würde, die schlimmen Folgen dieser Nase für Mannheim zu beseitigen. Die Wünsche, die schon seit Jahren sowohl im Eisenbahnrat, als von der Handelskammer, als vom Stadtrat vorgebracht werden, haben bis heute noch nicht verstummen können. Im Gegenteil, jeder neue Fahrplan für den Sommer oder Winter bringt noch mehr Beschwerden hinzu. Der Verkehr, der von Norden nach Süden geht, und der rheinische Durchgangsverkehr werden meist über die Main-Neckarbahn geleitet. Neuerdings haben wir auch die Erfahrung machen müssen, daß ein guter Teil des Verkehrs über Friedrichsfeld-Schweizingen mit Umgehuna Mannheims geleitet wird.

Beim diesjährigen Frühjahrsfahrplan hat besondere Bedenken erregt, daß die Züge Frankfurt—Basel, die

früher über die Niedbahn geleitet wurden, zwar auch noch über die Niedbahn geleitet werden, aber in Bischofs auf die linke Rheinseite überführt werden (Abg. Kolb: Das ist die preussische Bundesfreundlichkeit!). Das ist die preussische Bundesfreundlichkeit, die ich vorhin schon erwähnt habe. Hierfür können keine Gründe finanzieller Natur vorliegen; denn die Niedbahn ist bis in den Bahnhof in Mannheim hinein preussisch-bessische Eisenbahngemeinschaft, und die andere Bahn ist bis Bobenheim vor Frankenthal ebenfalls preussisch-bessische Eisenbahngemeinschaft. Ich glaube, bei irgend welcher Rücksichtnahme für die Interessen Mannheims hätte es der badischen Eisenbahnverwaltung ein Leichtes sein müssen, dafür zu sorgen, daß diese Züge nach wie vor über die Niedbahn—Mannheim nach Basel geleitet würden.

Diese Beschwerden, die, wie gesagt, früher Schweizingen—Friedrichsfeld galten, sind allmählich auf sämtliche Uebergangsstellen ausgedehnt. Die interessierten Kreise in Mannheim verlangen, daß der Durchgangsverkehr von Köln über Stuttgart nach München so geleitet wird, daß Mannheim davon nicht vollständig ausgeschlossen ist. Dieser Verkehr kann auf verschiedene Art und Weise geführt werden: Er kann von Mainz über die Niedbahn, Heidelberg, nach Bruchsal geführt werden, oder von Mainz über die Niedbahn—Rheintalbahn. Um diese Beschwerden und Wünsche in eine bestimmte Form zu kleiden, will ich sagen, daß wir verlangen, daß der D-Zug, der vormittags 8 Uhr 12 Min. in Mannheim abgeht, anders geführt werde. Wenn man in Heidelberg in diesen Zug kommt, trifft man nur überfüllte Wagen zweiter Klasse; für die Mannheimer ist wenig Platz mehr vorhanden. Da dieser D-Zug nur erster und zweiter Klasse führt, muß man eine Platzkarte lösen und als Zuschlagskarte eine besondere Fahrkarte dritter Klasse. Von Bruchsal nach München ist er dann wieder Schnellzug dritter Klasse. Sie haben aber das Vergnügen, 28 Minuten in Bruchsal warten zu können. Es wäre nicht zu viel verlangt, wenn auf dieser Strecke zwei Wagen von Mannheim aus geführt würden, die eventuell in Heidelberg angetoßen und mit diesem Zug vereinigt werden könnten, so daß dann auch auf der Strecke Heidelberg—Bruchsal ebenfalls dritte Klasse geführt würde. Es geht noch ein Zug, den man von Mannheim ab benützen kann, 7 Uhr 42 Min., der aber erst 9 Uhr 15 Min. in Bruchsal ankommt; das ist eine Fahrt von beinahe zwei Stunden, die man für eine so kurze Strecke einem Reisenden nicht zuzumuten kann. In der Richtung Stuttgart—München fahren die Mannheimer viel besser über Ludwigshafen—Germersheim, als über die badische Strecke. Die Württemberger haben mit Bayern die Vereinbarung getroffen, daß diese Züge über Bruchsal—Graben, ohne in Baden zu halten, nach Germersheim geführt werden. In Germersheim hat man glatten Anschluß nach Ludwigshafen und umgekehrt. Baden hätte als Durchgangstaat jedenfalls Veranlassung nehmen müssen, daß dieser Verkehr unter allen Umständen anders geleitet wird. Es wäre das für die badische Verwaltung um so leichter gewesen, weil die gleichen Beschwerden, wie sie Mannheim vorbringt, auch von der Handelskammer in Ludwigshafen vorgebracht werden, für die diese Frage eine ähnliche Rolle spielt, wie für uns in Mannheim.

Es ist auch mit Bestimmtheit anzunehmen, daß, nachdem man von Mannheim vormittags nach Straßburg und Basel linksrheinisch eine viel bessere Verbindung hat, als rechtsrheinisch, nach Aufhebung des Kilometerheftes und nachdem wir für die Schnellzüge Zuschläge usw. bezahlen müssen, der ganze Mannheimer Verkehr nach Straßburg und Basel, wie in früheren Jahren von Ludwigshafen aus gehen wird, und nicht mehr von

Mannheim. Dadurch werden dem badischen Staate ungeheure Summen entzogen werden. Die befürchteten Mindereinnahmen der badischen Staatseisenbahn werden nicht nur eine Summe von 1 800 000 M. ausmachen, wir wollen uns auf dem nächsten Landtag wieder sprechen, sie werden eine Summe ausmachen, die heute nicht berechnet werden kann.

Bisher verkehrte eine ganze Reihe von direkten Zügen nach Mannheim—Ludwigshafen, sie verkehren aber heute über Bruchsal—Graben—Germersheim, ohne Anschluß von Graben nach Mannheim zu finden. Die Züge Verona—Neunkirchen, Zinsbrunn—Neunkirchen und Salzburg—Neunkirchen fahren heute alle über Germersheim, und nicht über Mannheim—Ludwigshafen wie im verfloßenen Sommer. Die Regierung müßte einen besseren Zustand für Mannheim schaffen. Es kommt insbesondere für Mannheim in Betracht, daß wir im nächsten Jahre eine große Ausstellung planen, die eine große Anzahl Fremder nach Mannheim führen soll, und wenn die Fremden in Mannheim sind, dann werden sie auch Heidelberg besuchen und unsere anderen badischen Städte. Der Herr Abg. Wilkens nimmt das mit Bestimmtheit an (Abg. Dr. Wilkens: Würde mich freuen). Ich kenne keinen Fremden, der, wenn er in Mannheim ist, nicht auch nach Heidelberg geht, um das Schloß zu sehen, das er vielleicht in zehn Jahren nicht mehr so wie es jetzt ist sehen kann. Diese Fremden werden nach Heidelberg gehen, denn jeder Fremde, der nach Mannheim kommt, und einen Ausflug machen will, dem sagt der Mannheimer, wir gehen nach Heidelberg, wenn Sie noch nicht da waren. Die badischen Bahnen werden also durch diese Ausstellung einen ganz bedeutenden Vorteil haben. Es ist aber auch zu verlangen im Interesse unseres Handelsstandes, der sich doch wirklich größtenteils aus eigener Kraft emporgerungen hat, daß den Mannheimer Verhältnissen Rechnung getragen wird. Der Mannheimer Handelsstand hat einen Anspruch darauf, da er einen internationalen Handelsverkehr hat, daß er auch „international“ nach Mannheim fahren kann, und nicht nötig hat, in Bruchsal umzusteigen. Ich hoffe, daß die Staats-eisenbahnverwaltung nach dieser Richtung hin eine Umdeutung herbeiführen wird, daß sie dafür sorgen wird, daß diese Umleitung für die Folge unterbleibt, sodaß wir von Mannheim keine Veranlassung haben, immer zu klagen, sondern daß man auf dem nächsten Landtag der Regierung Gerechtigkeit widerfahren lassen kann.

Ein ähnlicher Zustand wie hier in Mannheim für den Personenverkehr besteht, besteht auch für die Frachtfähigkeit im Industrieafen. Ich schide voraus, daß diese Anlage auf Kosten der Stadt erbaut worden ist, der badische Staat hat im ganzen eine Ausgabe von 800 000 Mark für die Erstellung des Schleifenwerkes gehabt, die übrigen Ausgaben sind aber von der Stadt Mannheim bestritten worden, und durch die Erstellung dieses Industrieafens, das wird auch die Regierung zugeben müssen, hat sich der Verkehr in Mannheim, insbesondere der Güterverkehr, ganz bedeutend gehoben zum Nutzen und Frommen unserer badischen Staatseisenbahn. Es geht nun der Wunsch der Mannheimer Geschäftsleute, der meines Erachtens auch berechtigt ist, dahin, daß dieser Industrieafen mit dem Güterbahnhof als Ganzes behandelt werden soll. Es sind nämlich besondere Tariffähigkeit eingeführt. Es ist dort der Fehler gemacht worden und ich glaube, daß diesem Fehler bei einigem guten Willen der Regierung abzuwehren wäre, daß, da der Industrieafen, der auf dem rechten Neckarufer liegt, nicht in direkter Verbindung mit dem Güterbahnhof steht, sämtliche Güter aus diesem Bahnhof über eine nicht unmittelbar eine Verbindung herstellende schon vor längeren Jahren von der heftigsten Ludwigsbahn erstellte Brücke über den

Neckar geführt werden müssen. Es wurde schon vor acht Jahren der Wunsch geäußert, man möge den Güterbahnhof mit dem rechtseitigen Neckarufer durch eine direkte badische Eisenbrücke verbinden. Es lag auch früher bereits ein derartiges Projekt bei der Regierung vor, sogar mit einer Straßenbrücke, allein es wurde von der Regierung nicht ausgeführt. Da muß man doch dem Fernblick der preussischen Eisenbahnverwaltung gegenüber der badischen Verwaltung ein Lob zollen, wenn man auch sonst nicht gerade die preussischen Verhältnisse lobt. Die preussische Regierung hat schon früher auf eigene Kosten eine Brücke oberhalb des Bahnhofes Mannheim gebaut, und die badische Staatsbahnverwaltung, die doch viel mehr an den Mannheimer Verhältnissen interessiert ist, hat bis heute noch keinen Versuch gemacht, eine derartige Vereinfachung der Verkehrsverbindung des Industrieafens mit dem Güterbahnhof herbeizuführen. Diese Frage wäre der Erwägung und der weitesten Berücksichtigung wohl würdig. Die Regierung sollte in Berücksichtigung, daß Mannheim wiederum Millionen ausgeben wird, um auf der Friesenheimer Insel einen weiteren Hafen zu erstellen, in wohlverstandenerem Interesse nicht allein für Mannheim selbst, sondern auch im Interesse unserer badischen Staatsbahn diese Brücke bauen und dadurch den Verkehr zwischen dem Güterbahnhof und dem Industrieafen vereinfachen. Bis zu diesem Zeitpunkt möchte ich aber wünschen und mich den Bitten des Stadtrats und der betreffenden Interessenten anschließen, daß eben der Industrieafen mit dem Güterbahnhof als ein Ganzes behandelt wird, und daß die Uebergangsgebühren höchstensfalls auf 6 M. pro Waggon berechnet werden.

Nun wurde auch seitens eines Mannheimer Vertreters in der Budgetkommission die Frage der Aufhebung des Rheinbrückengeldes angeschnitten. Wir haben aber gehört, und lesen im Bericht, daß die Regierung die Erklärung abgegeben hat, daß vor dem Jahre 1907, wo die Pfälzer Bahnen in das Eigentum des bayerischen Staates übergehen, die Frage nicht gelöst werden könnte. Die Frage der Aufhebung des Rheinbrückengeldes von Mannheim nach Ludwigshafen hat verschiedene Ansichten der Regierung durchgemacht. In früheren Zeiten, 1892 ungefähr, hieß es noch seitens der Regierung: Solange die Amortisation der Brücke nicht erfolgt ist, kann von einer Aufhebung des Brückengeldes nicht gesprochen werden. Später hat die Regierung eingesehen, daß der Zustand eigentlich unhaltbar sei, und da hat die badische Staatsregierung erklärt: Der Schwerpunkt liegt nicht bei uns, der liegt in Bayern. In Ludwigshafen hat man die entgegengesetzte Erklärung gegeben; da hat man gesagt: Der Schwerpunkt liegt nicht bei uns in München, sondern er liegt in Karlsruhe. Erkläret mir, Graf Derindur, diesen Zwiespalt der Natur! Es wäre wirklich nötig, daß diese Frage endlich ihrer Lösung entgegengeführt würde. Wir müssen verlangen, daß dieses Brückengeld aufgehoben wird. Bei der Erbauung der Rheinbrücke Neßl—Straßburg hat die badische Regierung sich nicht auf den Standpunkt gestellt, Brückengeld erheben zu sollen. Das gleiche kann auch für Mannheim verlangt werden, umso mehr, wenn die Summen in Betracht gezogen werden, die bis jetzt schon zufolge des Brückengeldes eingegangen sind. Ich darf Ihnen vielleicht dabei bemerken, daß die Strecke Mannheim—Rheinbrücke zu einer der rentabelsten Strecken unseres ganzen badischen Bahnnetzes gehört. Ich glaube, sie wirft 9,87 Proz. ab. Jedenfalls handelt es sich also um eine Bitte, die durch die Rentabilität der Rheinbrücke seit langen Jahren mitbegründet ist. Es ist dieses Brückengeld nicht allein für den Begeher der Brücke eine große Belastung, sondern auch für die Stadtgemeinden Ludwigshafen und

Mannheim. Diese haben einen Vertrag mit den beiden in Betracht kommenden Eisenbahnverwaltungen eingehen müssen, daß sie für die elektrischen Wagen jährlich eine Verfallssumme von 25 000 M. bezahlen müssen. Die beiden Städte glaubten, daß die Regierung sich vielleicht mit einer Summe von 15 000 M. begnügen würde. Aber davon war keine Rede. Man wußte, daß, wenn dieses Bahnetz weitergeführt werden sollte, unbedingt die beiden Städte darauf angewiesen waren, ihre elektrische Bahn über diese Brücke zu führen. Bei dieser Lage hätte die Regierung den Betrag auf 15 000 M. ermäßigen sollen und nicht Städten, die in einer solchen Notlage bei Erbauung ihrer elektrischen Bahn waren, die immerhin dem Verkehr dient, die immerhin im Interesse der Gesamtbevölkerung liegt, eine derartige Belastung auferlegen sollen. Ich hoffe, daß es mit der Aufhebung nicht bis zum Jahre 1907 dauern wird, das ist der Trost, den die Regierung der Budgetkommission gegeben hat, sondern, daß die Regierung früher diesem unhaltbaren Zustande ein Ende macht, daß sie, nachdem das Straßengeld aufgehoben ist, nunmehr auch dazu übergehen wird, das Brückengeld aufzuheben. Es ist ein Hindernis, es steht Handel und Verkehr im Wege, und es ereignen sich dadurch auch manchmal Fälle, die besser unterbleiben würden. Ich hoffe, daß auch in dieser Beziehung die Regierung unseren Mannheimer Wünschen Rechnung tragen wird! (Bravo!)

Abg. Wittmann-Donaueshingen (Ztr.): Besser als der Herr Kollege Süßkind will ich die Mahnung unseres Herrn Präsidenten, sich kurz zu fassen, nur Sachliches vorzubringen und Gegenstände, die bereits von allen Seiten beleuchtet sind, nicht nochmals zu beleuchten, befolgen und nur Wünsche meines Bezirkes vorbringen, die mit dem Eisenbahnbetriebsbudget im Zusammenhang stehen.

Ich verkenne nicht, daß die geplante Eisenbahnreform ihre Schattenseiten hat. Ich anerkenne aber auch die Fortschritte, die sie namentlich durch den 2 Pfennigtarif und durch die beschleunigten Züge besonders für die weiteren Volkskreise bringt, die davon den Hauptvorteil haben werden. Gerade bezüglich dieser beschleunigten Züge vermissen wir aber, daß man auf der Strecke Donaueshingen-Freiburg nicht schon länger dazu übergegangen ist, beschleunigte Züge einzuführen. Die Strecke Donaueshingen-Freiburg nimmt einmal die Passagiere auf, die von Furtwangen kommen und nach Freiburg wollen; sie nimmt auch alles auf, was aus der Bonndorfer Gegend kommt. Man braucht eine sehr lange Fahrzeit, wenn man die ganze Strecke zurücklegen muß, obgleich diese verhältnismäßig kurz ist. Man hätte hier schon längst wenigstens morgens und abends nach beiden Richtungen je einen beschleunigten Zug einlegen können, der nicht an allen Stationen hält und der diese verhältnismäßig kurze Strecke in einem Zeitraum von etwa anderthalb bis längstens zwei Stunden zurücklegt. Das, was ich hier vorbringe, ist ein Bedürfnis, das man sowohl in Freiburg wie in Donaueshingen, wie auch an den Hauptstationen, die auf dieser Strecke liegen und welche die meisten Reisenden entsenden, schon lange gefühlt hat und das wohl auch der Generaldirektion schon bekannt geworden ist. Nachdem man diese beschleunigten Züge infolge der Eisenbahnreform einlegt, von der ich hoffe, daß sie recht bald mit dem 2 Pfennigtarif und den beschleunigten Zügen kommen werde, möge man doch auch gerade diese Linie Donaueshingen-Freiburg mit solchen beschleunigten Zügen bedenken, damit die Vorteile dieser Reform auch auf dieser Strecke zum Ausdruck kommen.

Die Strecke Immendingen-Waldshut-Oberlauchringen, die sog. strategische Bahn, ist

eine Strecke, die im Betriebe sehr vernachlässigt ist. Es bestehen hier vielfache Beschwerden einmal darüber — und es ist das der Generaldirektion durch eine Eingabe schon bekannt gegeben worden —, daß in diesen Zügen es an einem Aborte mit Waschraum fehlt. Wer genötigt ist, diese Strecke in diesen altmodischen Wagen zu fahren, die von Schmutz und Dreck vielfach starrten, bekommt allen Abstand vor einer derartigen Fahrt. Wenn ihn nun gar ein Bedürfnis anwandelt, so muß er zum Gepäckwagen vorspringen, und muß sich bemühen, daß er schließlich seinen Platz wieder erreicht. Wenn jemand gar mit Kindern reisen muß, so ist der Mißstand noch viel größer. Es sollte hier sich ermöglichen lassen, daß ein Wagen mit Abort und Waschraum in diese Züge eingestellt wird. So sehr wird das badische Wagenmaterial, das mit diesen Bequemlichkeiten ausgestattet ist, denn doch nicht beschränkt sein, daß es nicht möglich wäre, auf dieser Strecke auch solche Bequemlichkeiten zu schaffen.

Es ist auch eine vielseitige Klage, daß die Zugverbindungen auf dieser Strecke sehr schlecht seien. Wer beispielsweise von Stühlingen, dem Hauptorte an dieser Bahn morgens mit dem ersten Zug nach Immendingen will, muß zunächst 1 Stunde nach Weizen reisen, wer nach Waldshut fahren will, hat von nachmittags $\frac{1}{2}$ 3 Uhr bis abends $\frac{1}{2}$ 9 Uhr keine Verbindung mehr. Es laufen tagsüber auf dieser Strecke durchgehend nur drei Züge hin und drei Züge her. Ein vierter Zug ist für die Gegend an beiden Enden der Bahn tatsächlich nicht von Belang, weil er unterwegs liegen bleibt. Es wäre nun der Wunsch der ganzen Bevölkerung an dieser Bahn, daß die Verbindungen bessere würden sowohl nach Waldshut wie nach Immendingen und daß namentlich auch die Züge, die morgens und abends in Füssen bzw. Weizen liegen bleiben, durchgeführt werden möchten.

Es wird auch geklagt, daß auf dieser Strecke die Berechnung der Kilometer nachteilig für die Bevölkerung sei. Von Weizen nach Grimmelshofen werden 9 Kilometer berechnet bei 4 Kilometer Luftlinie, von Grimmelshofen nach Füssen 6 Kilometer bei 4 Kilometer Luftlinie, von Füssen nach Epfenhofen 8 Kilometer bei 3 Kilometer Luftlinie, und von Epfenhofen nach Zollhaus 6 Kilometer bei 4 Kilometer Luftlinie. Es bezahlen also die Passagiere tatsächlich 14 Kilometer mehr, als sie nach der Luftlinie befördert werden. Man hat nun, soviel ich weiß, auf der Linie Stodach-Stahringen-Espasingen schon ermöglicht, daß nur die Luftlinie bezahlt wird; was dort möglich ist, und, soviel ich weiß, auch von Neustadt für die Höllentalbahn erstrebt wird, sollte man auch auf dieser Strecke gewähren.

Ein großes Bedürfnis besteht für die Station Weiler einen Güterbahnhof zu beschaffen. Ich werde mir erlauben, der Großh. Generaldirektion ein Bittgesuch der sämtlichen interessierten Gemeinden vorzulegen, und ich möchte dieselbe bitten, daß sie dem Wunsche der Bevölkerung recht wohlwollend entgegentritt. Man hat vor Jahren, als in Weiler eine Haltestation für Personen geschaffen werden sollte, sich anfänglich ablehnend dagegen verhalten. Es hat sich aber, wie ich glaube sagen zu dürfen, bewiesen, daß die Personenhaltestelle in Weiler eine solche geworden ist, die verhältnismäßig den meisten Personenverkehr von allen Stationen der strategischen Bahn aufnimmt. Ich glaube, daß auch eine Güterstation sich sehr wohl rentieren wird.

Es hat die Station „Im Weiler“ ein sehr großes Hinterland, ich nenne nur Lausheim, Münchingen, Ewattingen, Blumegg und Grimmelshofen selbst. Die ersten 4 Orte haben nach Weiler recht gute Verbindung; gute Straßen, günstiges Gefälle lassen die Leute nach Weiler fahren und hier den Verkehr suchen. Nun müssen sie

aber von Weiler nach Weizen weiterfahren, weil dort erst die nächste Güterhaltestelle ist. Der Weg von Weiler nach Weizen ist aber außerordentlich ungünstig wegen des Gefälles, das er hat, und es müssen die Leute, die von Lausheim, Münchingen, Ewattlingen, Blumegg und Grimmelshofen nach „Zu Weiler“ kommen und die auf diesem Wege mit Hornvieh verhältnismäßig schweren Transport führen können, hier Pferde einstellen und Vorspann nehmen, um nach dem ungünstig und entfernt gelegenen Weizen zu gelangen. Es wird dadurch einmal das, was zugeführt wird und was in diese einzelnen Ortschaften weiter transportiert werden muß, verteuert, und umgekehrt wird das, was in diesen Orten produziert wird, im Werte erheblich heruntergedrückt, weil bei dem vielen Holze, das dort abgeführt wird, bei allen landwirtschaftlichen Produkten usw. die großen Transportkosten, und namentlich die, welche auf der Strecke Weiler nach Weizen dazukommen, den Preis sehr drücken und so die Einnahmen der Bevölkerung ganz erheblich schmälern. Es führt heute schon von Ewattlingen nach Lausheim und Weiler eine Straße, welche der Staat mit großen Kosten neu gebaut hat. Diese Straße ist eigentlich überflüssig und unnütz, wenn ihr nicht eine naturgemäße Vollendung dadurch gegeben wird, daß man in Weiler eine Güterstation einrichtet.

Von dieser Güterstation würden auch noch weitere Gemeinden außer den von mir genannten profitieren. Es wären das Eschach, Achdorf und Aelfingen. Namentlich würde auch das sehr stark gehende Sägewerk der Wutachmühle die Güterhaltestelle mit seinen Produkten alimentieren. Es bestände die Möglichkeit, längs der Wutach den bereits vorhandenen einfachen Waldweg auszubauen. Es hätten dann diese Gemeinden und das Sägewerk an der Wutachmühle eine ganz bequeme, fast ebene Verbindung mit Weiler und mit der dort zu errichtenden Güterstation. Man wird ja wohl einwenden, es seien die Verhältnisse in Weiler nicht derart, daß man dort einen Güterbahnhof einrichten könne. Namentlich wird man wohl sagen, daß die Horizontalverhältnisse nicht derart liegen, daß man hier die Züge halten lassen könnte. Ich kenne die Verhältnisse, da ich mehrfach an Ort und Stelle gewesen bin, persönlich. Wenn ich auch Laie in der Sache bin, glaube ich doch, hier ruhig auszusprechen zu können, daß es tatsächlich keine Unmöglichkeit wäre, hier die Züge halten zu lassen, um Güter aus und einzuladen.

Es ist für die ganze Gegend in Stühlingen ein Getreidelagerhaus errichtet. Gerade die Orte, die ich alle nannte, können von diesem Getreidelagerhaus nicht profitieren, weil eben die Verbindung, die über Weizen von „Zu Weiler“ aus gehen muß, eine sehr beschwerliche und kostspielige ist. Würde es den Leuten aber ermöglicht, ihre Produkte auf der Güterhalle „Zu Weiler“ aufzugeben und in Empfang zu nehmen, dann würden sie im Austausch mit dem Getreidelagerhaus in Stühlingen viel besser fahren, als das bis jetzt möglich ist.

Daß eine Güterhaltestelle sich tatsächlich, abgesehen von dem volkswirtschaftlichen Nutzen, der der ganzen Gegend erwachsen wird, im einzelnen rentieren müßte, dafür garantiert schon der reiche Holzbestand, der im Hinterlande bei „Zu Weiler“ sich in privaten und Gemeinbewaldungen vorfindet, und der eine Güterstation „Zu Weiler“ sehr alimentieren würde. Außerdem würde eine Güterstation es ermöglichen — man hat das Projekt schon im Auge gehabt —, die Wasserkräfte der Wutach und des Mühlbaches auszunutzen, und es wäre möglich, daß sich hier Fabrikwesen im Anschlusse an die Wasserkräfte ansiedelten. Die Bevölkerung hätte auch dadurch einen weiteren Nutzen, den man ihr verschaffen sollte.

Erwähnen möchte ich dann die Wünsche der Gemeinde Stühlingen. Diese hat bis jetzt durch die elektrische Bahn fast eine Verbindung mit Schaffhausen, die aber in Oberwiesen endigt. Es ist nun der Wunsch von Stühlingen, daß von Oberwiesen aus diese elektrische Straßenbahn bis in das Städtchen hinein, etwa bis zur Post oder Kirche verlängert werden möchte. Diese Wünsche der Stadt Stühlingen sind der hohen Generaldirektion auch schon bekannt. Der Staat sträubt sich aber, diese Strecke durchzuführen zu lassen; er glaubt, es entsünde der Staatsbahn eine Konkurrenz, die er nicht zugeben könnte, und dann sind es auch noch staatsrechtliche und andere Bedenken, die dagegen ins Feld geführt werden. Ich glaube, es liegt im Interesse des Städtchens Stühlingen, dem man seinerzeit sehr geschadet hat dadurch, daß man ihm eine Reihe von Stellen wie Amtsgericht und Bezirksamt, genommen hat, daß die elektrische Bahn bis in den Otter hinein durchgeführt würde. Die Stadt ist zu Opfern bereit, und der Staat müßte verhältnismäßig wenig darauflegen, um den Ausbau dieser elektrischen Bahn zu ermöglichen. Es würde zweifellos ein gewisser Vorteil auch der Staatsbahn, die Stühlingen berührt, dadurch entstehen, wenn diese Strecke ausgebaut werden würde; namentlich aber würde das Städtchen Stühlingen, das ja eine sehr reizende Lage hat und über dem das alte Fürstenbergschloß, der Hohenlupfen, tront, einen verstärkten Fremdenverkehr von Schaffhausen usw. erhalten. Es würden diese Fremden hier aber einen Nutzen der Stadt bringen und damit indirekt unserem gesamten Staatswesen. Von den Wünschen, die Stühlingen sonst hat auf dem Gebiete des Bahnbaus, werde ich bei einer anderen Gelegenheit das Wort ergreifen müssen.

Der letzte Wunsch, den ich aus meinem Wahlkreise habe, betrifft das Kornhaus Klettgau in Griesen. Auch diese Sache ist der Großh. Generaldirektion nicht unbekannt. Schon am 10. März 1893 hat der Bahnbauinspektor in Waldshut diese Sache in einer Zuschrift an den Gemeinderat Griesen berührt. Aus dieser Zuschrift ergibt sich, daß damals die Großh. Generaldirektion nicht abgeneigt war, dem Wunsche der Gemeinde Griesen zu entsprechen, wenn nämlich dieselbe die Kosten tragen würde. Es handelt sich hierbei um den Ausbau eines Fußweges bei Kilometer 341,5 zu einem für Fuhrwerke fahrbaren Uebergang. Diese Sachewurde im Jahre 1905 der Großh. Generaldirektion vorgelegt, im März 1905 und wieder im Dezember 1905. Die Generaldirektion hat sich im Gegensatz zu ihrem Standpunkt von 1893 im Jahre 1905 dem Wunsche der Gemeinde Griesen und der Getreideabsatzgenossenschaft gegenüber durchweg ablehnend verhalten. Ich glaube, daß die Gründe eben doch nicht stichhaltig sind, die dem Wunsche gegenüber vorgeführt werden. Man verweist die Gemeinde und die Bittsteller darauf, daß ja heutzutage die schienenebenen Wege abgeschafft würden, daß man überall Unterführungen und Ueberführungen herbeiführe und daß man da bei Griesen von dieser neuen Praxis keine Ausnahme machen dürfe. Dann spricht man davon, daß 600 m weiter vom Getreidelagerhaus entfernt sich ein Uebergang befinde, den die Leute und die Fuhrwerke benutzen könnten. Das wäre alles recht schön, aber tatsächlich ist es nicht so, wie die Generaldirektion annimmt. Es befindet sich allerdings 600 m von dem Getreidelagerhaus bei dem Bahnwartshaus ein Uebergang; dieser Uebergang ist aber für die Fuhrwerke recht unbequem, die Einfahrt ist schmal und derartig scharf, daß mit beladenem Fuhrwerk hier nicht gefahren werden kann; dann aber ist es eine Gefahr für die Fuhrwerke, wenn auf dem Parallelwege, der bei diesem Uebergang zum Getreidelagerhaus führt, das Vieh an beladenen Wägen in der einen oder anderen Richtung von Zügen überholt wird. Es wird

leicht scheuen und könnte so schnell ein Unglück entstehen. Außerdem sind auch die Verhältnisse des sehr schmalen Parallelweges derartig ungünstig (er ist sehr schmal), daß man mit einem beladenen Fuhrwerk auf ihm nicht gut fahren kann. Es besteht ganz nah bei dem Getreidelagerhaus bereits ein 2 Meter breiter Fußweg. Man könnte meines Erachtens diesen Fußweg vollends ausbauen, damit er auch für Fuhrwerke benutzbar ist. Es ist das um so wünschenswerter und dringender, als dieser Fußweg, wenn er ausgebaut wird, eine ganz bedeutende Erleichterung und Abkürzung für das Fuhrwerk und eine Verkürzung für alle die Fuhrwerke bedeutet, die von Schwenzen, Rechberg, Erzingen, Forheim usw. her zum Getreidelagerhaus zufahren müssen; ebenso für die guten Grundstücke auf der anderen Bahnseite. Wenn man bedenkt, daß das Getreidelagerhaus über 400 Mitglieder hat, daß 21 Gemeinden in den Verband dieses Getreidelagerhauses mit ihren Landwirten gehören, daß der Umsatz über 200 000 M. beträgt, der von diesem Getreidelagerhaus auf der Bahn verschickt wird oder zu ihm einfließt, so glaube ich, sind das Zahlen, denen gegenüber die Großh. Generaldirektion Wohlwollen bekunden sollte dadurch, daß sie, wie gewünscht, den Fußwegübergang zu einem fahrbaren Weg ausbaut. Die Kosten sind nicht so erheblich; man hat im Jahre 1893 diese Kosten mit etwas über 1600 M., wenn ich mich nicht täusche, ausgerechnet, und ich glaube, daß ein so geringfügiger Betrag, wenn es sich um so hohe Interessen handelt, wie sie hier in Frage kommen, keine Rolle spielt, um die Unterlassung des Ausbaues zu rechtfertigen.

Schließlich möchte ich noch auf die Odenwaldbahn zu sprechen kommen. Das, was im Kommissionsbericht hierwegen sich auf Seite 69 vorfindet, daß nämlich die Großh. Generaldirektion wesentlich beschleunigte Züge auf der Odenwaldbahn nicht einführen wolle, kann von mir nicht besonders begrüßt werden. Ich komme mehrfach im Jahre in die Lage, diese Strecke zu befahren, und das, was ich da in Erfahrung gebracht habe, ist nicht so günstig, wie es hier im Berichte niedergelegt ist. Tatsächlich sind die Verbindungen auf der Strecke Heidelberg-Lauda gar nicht so günstig, wie man annehmen sollte, und es läge im Interesse aller derer, die diese Strecke befahren müssen und namentlich auf dieser Strecke in Mosbach oder Seelach, Osterburken auf die Seitenbahn übergehen, daß beschleunigte Züge im Sinne der Reform, von der hier so viel geredet worden ist, auf dieser Strecke eingestellt werden, damit der Vorteil der beschleunigten Züge auch dieser ganzen badischen Strecke und dem badischen Hinterland zuteil wird. (Bravo im Zentrum.)

Abg. **Neuwirth** (natl.): Nachdem bereits von so vielen Rednern des Hauses über die wichtigsten Fragen des Eisenbahnbudgets gesprochen worden ist, kann auch ich der Mahnung des Herrn Präsidenten folgen und mich nur auf wenige Bemerkungen im allgemeinen in bezug auf die Tarifreform beschränken.

Zum ersten möchte ich meiner Befriedigung Ausdruck geben, daß, wie aus den Ausführungen in der ersten Rede des Herrn Berichterstatters hervorgegangen ist, durch die Tarifreform ermöglicht werden soll, daß unsere Eisenbahnbeamten bei der Gehaltsrevision eine Aufbesserung der Gehalte erfahren. Es ist in dieser Beziehung noch Gelegenheit geboten, besonders darauf zu sprechen zu kommen; immerhin ist das ein alter berechtigter Wunsch dieser Beamten, und es würde auch unsererseits begrüßt werden, wenn ihm entsprochen werden könnte.

Das Kilometerheft, von dem in unserer jetzigen Eisenbahndebatte so viel gesprochen wurde, hat sich auch

auf dem flachen Lande in unserer Gegend sehr gut eingelebt, und ich kann wohl sagen, man vermißt es sehr ungern. Wir sind auf dem flachen Lande allerdings mehr auf den lokalen Verkehr angewiesen; wenn wir nun Ersatz darin finden, daß der Tariffuß der 3. Klasse auf 2 Pfennig pro Kilometer erniedrigt wird, so glaube ich, daß die ländliche Bevölkerung hiermit Ersatz gefunden hat und sich ausführen kann. Das Kilometerheft hat allerdings den Vorteil, daß Schnellzüge ohne Zuschlag benützt werden können.

Einen eigentlichen Vorteil, wie wir schon zu hören bekommen haben, hat das Land nach meiner Ansicht durch die Einführung der Tarifreform nicht, das flache Land hat, wenn wir bezügl. der Tarifberechnung Umschau halten, immerhin noch schwer zu leiden; es hat namentlich das Kleingewerbe, das auf den lokalen Verkehr angewiesen ist, im Verhältnis viel zu hohe Güter-Tariffüße; beispielsweise im Stückgutverkehr kostet ein einzelnes Stück, ich will sagen der Zentner, auf 5 km Entfernung annähernd so viel wie auf 50 km Entfernung. Es ist das für den kleinen Handwerksmann, der auf einen kleinen Geschäftskreis angewiesen ist, offenbar ein Nachteil gegenüber dem größeren Betrieb. Denn der kleine Geschäftsmann hat zur Hauptkonkurrenz die Differenzialtarife im Großbetrieb, Waggonladungen usw., welche die Frachtsätze bedeutend ermäßigen. Ich möchte aber meinerseits an diesen Tariffüßen gleichwohl nicht gerüttelt haben, denn ich sehe wohl ein, daß es auch in anderer Beziehung wieder für unsere ländlichen Bewohner einen großen Vorteil hat, wenn diese Tariffüße zur Anwendung kommen.

Wie aus den Ausführungen der Regierungsvertreter hervorgeht, beabsichtigt die Regierung beschleunigte Züge einzuführen, wonach dem reisenden Publikum die Möglichkeit geboten ist, ohne Zuschlag diese Züge benützen zu können. Es ist das nach meiner Ansicht ein wesentlicher Vorteil, der den Ausfall des Kilometerheftes auch in dieser Beziehung annähernd decken würde; einen eigentlichen Fortschritt kann ich selbst allerdings auch darin nicht erblicken. Im übrigen haben mich die Ausführungen des Herrn Berichterstatters und auch die Ausführungen der Herren Regierungsvertreter dahin belehrt, daß ich mir sagen muß, wenn es sich darum handelt, ein einheitliches Werk zu schaffen, einheitliche Sätze zu machen, dann müssen auch wir uns hier zugänglich zeigen und können nicht unseren eigenen Weg gehen, da uns doch auf andere Weise wieder Vorteile geboten werden.

Die Fahrkartensteuer möchte ich nur mit einem Wort erwähnen, sie hat ja überall sehr viel Staub aufgewirbelt, trifft aber zu meiner Befriedigung in der Hauptsache ja nur die erste und zweite Klasse. Wir Bauern sind nicht in der glücklichen Lage, erster oder zweiter Klasse fahren zu können, wir fahren sogar nur deshalb zum Teil dritter Klasse, weil es keine vierte gibt. Sie sehen, daß der Bauer, was die Fahrt anbelangt, mit seinen Ansprüchen sehr bescheiden ist, er wird sich auch hiermit abfinden.

Die Hauptsache wird sein, was für uns von großem Wert ist, daß man bei Einführung der beschleunigten Züge auch unsern Lokalverkehr berücksichtigt, daß nämlich die Lokalzüge auch Anschluß an diese beschleunigten Züge auf größeren Strecken haben. Sonst hat die Reform für uns ja wenig Wert und Zweck.

Wie eine Gegend durch schlechte Anschlüsse schwer getroffen und geschädigt werden kann, dafür kann ich Ihnen ein Beispiel anführen. Seit Jahren hatte der Frühzug auf der Strecke Jagstfeld-Heidelberg (es ist der Zug Nr. 432) immer in Neckargemünd an den Schnell-

zug Nr. 31 Anschluß. Geschäftsleute, die im Neckartal Geschäfte zu erledigen hatten, konnten mit dem Frühzug von Neckargemünd aus ins Neckartal gelangen, hauptsächlich nach Eberbach, Neckarelz, und konnten dort ihre Geschäfte abwickeln. Da hat nun der letzte Fahrplan eine Aenderung erfahren, die für unsern Bezirk von großem Nachteil ist: Es geht jetzt der Schnellzug nach Eberbach-Neckarelz eine Minute vorher ab, bevor der Jagstfelder Personenzug in Neckargemünd eintrifft. Infolgedessen ist das reisende Publikum genötigt, eine Stunde lang zu warten, bis der nächste Zug in Neckargemünd eintrifft, und kann dann erst weiterreisen. Es ist mir wirklich auffallend, daß man hier den Anschluß nicht berücksichtigen konnte, und daß man die zwei Züge nicht so legen konnte, daß diese Minute ausgeglichen wird. Wir haben uns auch an die Handelskammer Heidelberg gewandt und die Heidelberger Handelskammer hat sich ihrerseits an die Generaldirektion gewandt und um Abänderung gebeten. Ich kann Sie nur versichern, das die Geschäftsleute im ganzen Bezirk von der Antwort der Generaldirektion im allgemeinen bitter enttäuscht gewesen sind; sie haben mich ersucht, doch hier vorstellig zu werden, damit dieser Mißstand beseitigt wird. Die Handelskammer Heidelberg hat nämlich nach der Nachricht, die mir zugekommen ist, keine günstige Auskunft erhalten. Sie heißt: „Auf Ihr gest. Schreiben vom 30. v. M. teilen wir Ihnen mit, daß nach der uns auf Schreiben vom 15. März d. J. an die Großh. Generaldirektion gewordenen Antwort sich die Herstellung des Anschlusses des Zugs 432 an den Schnellzug 31 in Neckargemünd im gegenwärtigen Sommerdienst nicht ermöglichen läßt, da der Zug 432 nicht früher daselbst eintreffen und Zug 31 nicht später gelegt werden kann“.

Das scheint mir doch etwas bürokratisch, möchte ich fast sagen, zu sein. Ich meine, über diese eine Minute sollte man doch wegkommen können. Ich muß ja selbst sagen: Fahrpläne machen wäre mir nicht sympathisch, weil ich weiß, daß es ein Ding der Unmöglichkeit ist, einen Fahrplan zu machen, der jedem paßt. Aber wenn es sich um einen Fall handelt, wie den, den ich soeben vorgetragen habe, wobei nur eine einzige Minute in Betracht kommt, da meine ich, sollte es bei gutem Willen möglich sein, über diesen Mißstand wegzukommen. Ich möchte deshalb sehr bitten, daß man diese Sache berücksichtigt und doch mindestens, wenn es nicht mehr in der Sommerzeit möglich ist, für den Winterfahrplan dafür sorgt, daß die Züge wieder ihren Anschluß haben, wie das früher der Fall war.

Hg. Hrig (Dem): Ich werde der Mahnung des Herrn Präsidenten folgen und mich sehr kurz fassen. Ich werde bloß die Wünsche, die ich habe, der Großh. Regierung vortragen; wenn aber ihre Begründung etwas kurz ausfällt, so möchte ich von vornherein gebeten haben, anzunehmen, daß ich deshalb nicht weniger Gewicht auf diese Wünsche lege; ich füge mich nur im Interesse eines raschen Fortgangs unserer Verhandlungen der Mahnung des Herrn Präsidenten.

Ich habe schon vor zwei Jahren darauf hingewiesen, daß in Schwellingen der lebhafteste Wunsch besteht, daß mehr Schnellzüge dort halten. Insbesondere habe ich damals ausgeführt, daß die zwei Schnellzüge, welche zwischen 2 und 3 Uhr nachmittags dort verkehren, einen Halt bekommen möchten. Ich darf mir kurz darauf hinweisen, daß Schwellingen immerhin 14 km von Mannheim, dem nächsten Schnellzughaltepunkt, entfernt liegt, und daß außerdem in unmittelbarer Nähe von Schwellingen noch eine Reihe von größeren Dörfern liegen, Dörfern, die 2- bis 3000 Einwohner haben, so daß mit den 6000 Einwohnern, die Schwellingen für sich allein hat, eine

dichte Bevölkerung dort wohnt, die ein ganz hervorragendes Interesse daran hat, möglichst günstige Verbindung nach aufwärts und abwärts zu haben.

Ich möchte dann einige Worte über die Bahnhofsverhältnisse in Schwellingen selbst sprechen. Es scheint mir, daß dort, die Räumlichkeiten außerordentlich eingeengt sind, mehr als es einer günstigen Abwicklung des Verkehrs dienlich ist. Insbesondere wird darüber geklagt, daß der Raum, welcher dem Expressgutverkehr zu dienen hat, außerordentlich eng sei, während doch der Verkehr dort zu manchen Zeiten ein sehr lebhafter ist, insbesondere um Weihnachten und in der Zeit des Spargelverfalls, und daß der Raum dann einfach nicht mehr genügt. Man hat in Schwellingen den Wunsch, man möge diesen Expressgutraum überhaupt aus dem Empfangsgebäude herauslegen und vielleicht am südlichen Ende des Bahnhofgebäudes eine besondere Halle erstellen, oder einen Anbau an das Bahnhofsbureau errichten, so daß die Zufahrt außerhalb des Bahnsteiges erfolgen könnte. Man wünscht weiter, daß der dadurch frei werdende Raum noch den Wartesälen, die außerordentlich klein sind, hinzugefügt werden möge. Es wird ferner unangenehm empfunden, daß der Durchgang zum Bahnsteig auch durch diese kleinen Wartesäle stattzufinden hat; sie sind nicht selten überfüllt, und oftmals ist es in ihnen auch sehr heiß. Wenn nun die Türen beständig geöffnet sind, so ist das bei kalter Witterung im Winter eine ganz unangenehme Sache, da sich die Zugluft hier ganz anders bemerkbar macht, als es in einem größeren Wartesaal der Fall wäre. Es wäre bei Verlegung des Expressguttraums Gelegenheit geboten, zwischen den beiden Wartesälen einen Durchgang nach dem Bahnsteig herzustellen.

Weiter möchte ich dann darauf hinweisen, daß die Abortverhältnisse beim Schwelliger Bahnhof durchaus ungenügende sind. Diese Sache kann auch der Großh. Generaldirektion nicht unbekannt sein, denn sie hat die Presse schon oft beschäftigt und auch der Gemeinderat Schwellingen hat sich schon um Abhilfe bezügl. der Mißstände verwenden müssen. Man hat schließlich erwidert, es ließe sich vielleicht um den Abort herum Gefträuch anpflanzen, daß man nicht mehr so offen hineinschauen könne und vielleicht hat man auch sonst noch eine kleine Abhilfe zugesagt. Aber ich glaube, man sollte ein ganz neues Abortgebäude erstellen; denn es ist einfach unhaltbar, wie der Zustand dort ist. Ich habe leghin in einer Zeitung ein „Eingefandt“ gelesen, worin ein Herr schreibt, daß, als er den Abort benutzen wollte, eine Frau herausging, und die hätte gesagt: Ja, da könne sie nicht herein, sie hätte nicht schwimmen gelernt.

Die Entwicklung der Geleisanlagen vor dem dortigen Bahnhof wird offenbar ganz außerordentlich gehemmt dadurch, daß das Amtsgefängnis so nahe an den Bahnkörper herangerückt ist, daß Geleise in dem Umfang, wie sie dort eigentlich sein sollten, nicht erstellt werden können. Da möchte ich doch der Großh. Regierung empfehlen, wieder auf den Gedanken zurückzukommen, den sie ja schon einmal gehabt hat: dem Justizministerium das Gebäude abzukaufen; dort ist man froh, wenn man es los wird, weil man auch an einer geschickteren Stelle es unterzubringen wüßte, und es gerne etwas näher mit dem zu erstellenden Amtsgerichtsgebäude zusammen haben möchte. Es wäre auch außerordentlich im Interesse der Betriebssicherheit gelegen, wenn das Amtsgefängnis verlegt würde. Es ist ja schon einmal vorgekommen, daß eine Maschine dort — einzelne Geleise führen direkt auf die Mauern des Gefängnisses zu — in den Gefängnis Hof hineingefahren ist; man hat sich damals gesagt, sie habe Besuch machen wollen bei

den Mannheimer Schulreuten, die auf Veranlassung des Mannheimer Polizeidirektors dort zuweilen auf einige Tage in Kost und Logis kommen. Es könnten leicht dort Unglücksfälle vorkommen, und ich möchte dringend bitten, daß man diese Sache seitens der Bahnverwaltung mehr ernst nimmt und durch Ankauf des Gebäudes auf Abhilfe bedacht ist.

Man hat in Schwellingen ferner den Wunsch, daß die Verkehrsverhältnisse mit Heidelberg verbessert werden. Es ist ja richtig, daß da keine große Masse von Personen jeweils gleichzeitig fährt, aber man hat das Bedürfnis, daß der Verkehr häufiger möglich wäre. Vielleicht würde es genügen, wenn einzelne Motorwagen auf dieser Strecke zwischen den jetzigen Zügen verkehren würden. Ich habe aus dem Berichte entnommen, daß die Großh. Regierung mit Motorwagen auf einer anderen Strecke keine besonders günstigen Erfahrungen gemacht hat. Das würde nicht ausschließen, daß man es hier einmal versuchte, vielleicht ginge es hier besser. Es wird mir versichert, daß man in der bayrischen Pfalz gute Erfahrungen damit gemacht hat, und was dort möglich ist, wird auch bei uns möglich sein.

Es ist mir dann von Reisenden mitgeteilt worden, die die Oberrheinbahn benutzen, daß diese Bahn doch etwas mehr von der Großh. Regierung gepflegt werden möchte in der Richtung, daß mehr Schnellzüge eingerichtet werden, und insbesondere, daß günstigere Anschlüsse in Würzburg erzielt werden. Die Zugverhältnisse lägen ziemlich im Argen und so, wie die Verhältnisse jetzt sind, sei es selbstverständlich, daß der Verkehr ein kleiner sei, wenigstens was den Durchgangsverkehr betrifft.

Ich habe geglaubt, daß in unserem Budget oder vielleicht im Nachtrag auch Stellen für Güterexpeditoren im neuen Mannheimer Rangierbahnhof angefordert werden. Solche Stellen sind angefordert für Durlach eine, für Freiburg zwei, für Basel zwei. Es werden aber 4 frei durch die Uebergabe an Württemberg, sodaß nur ein Mehr von einer Stelle angefordert ist. Nun habe ich gehört, daß diese Stellen schon besetzt seien, ohne daß sie eigentlich im Budget genehmigt sind. Ich glaube, man wird die Leute, die frei geworden sind, einstweilen provisorisch auf diese Stellen gesetzt haben. Da aber ein neuer Rangierbahnhof in Mannheim auf 1. Oktober in Betrieb genommen werden soll, wäre zu erwarten gewesen, daß die dafür nötigen Stellen angefordert werden. Wie ich höre, ist ein Beamter bereits seiner derzeitigen Beschäftigung entzogen worden, um die eine Stelle, die sich mit dem Umladedienst befaßt, zu versehen; es wird mir gesagt, daß in der nächsten Zeit auch eine Stelle für den Rangierdienst eingerichtet werden müßte. Da ist es mir nicht verständlich, warum diese Stellen nicht angefordert worden sind.

Ebenso möchte ich anfragen, warum eine Güterexpeditorstelle im Binnenhafen in Mannheim seit zwei Jahren nicht besetzt ist. Die Arbeiten sollen dort nicht kleiner sein, als sie früher auch waren. Die Stelle wird z. Bt. versehen von einem Beamten, der rückversetzt worden ist. Es ist natürlich, daß, wenn Stellen so lange frei sind, die Leute, die für diese Stellen in Frage kämen, dadurch daß sie nicht befördert werden, geschädigt sind. Ich möchte bitten, daß man diese erledigte Stelle bald besetzt.

Es ist mir dann noch von Bahnarbeitern aus meinem Wahlbezirk Schwellingen, der ja ein großes Kontingent Bahnarbeiter stellt, ein Wunsch unterbreitet worden, den ich vortragen möchte; er steht nicht in Verbindung mit den Petitionen, ich kann ihn also hier vortragen. Man hat dort den Streckenarbeitern, die aus dem Bezirk hereinkommen, Freifahrt nach der Arbeitsstätte und wieder zurück gewährt, während man das dem

auswärts wohnenden Personal für die Mannheimer Betriebswerkstätte nicht gewährt bzw. wieder entzogen hat. Als man z. Bt. Leute brauchte, hat man öffentlich, wie mir gesagt wurde, sogar durch die Ortschelle, die Leute aufgefordert, sich zu melden und hat ihnen die Freifahrt zugesagt. Später, nach mehreren Jahren, hat man die Freifahrt ihnen wieder entzogen, sodaß sie die Monatsfahrten jetzt aus ihren eigenen Mitteln bestreiten müssen. Man hat ihnen gleichzeitig eine kleine Aufbesserung zuteil werden lassen, die aber nicht hinreicht, um den Ausfall zu decken. Ich glaube, wenn es sich um Leute handelt, die durchweg im Eisenbahnbetrieb beschäftigt sind und nur von und zu ihrer Arbeitsstätte fahren wollen, da sollte man doch sehr weitherzig sein und den Arbeitern, die ja nicht auf Kosten gebettet sind, diese für sie bedeutende Vergünstigung, die für die Staatsverwaltung aber etwas recht Unbedeutendes ist, gewähren.

Ich habe vor zwei Jahren auch schon gebeten, man möchte die Fahrpreise für Schülerausflüge heruntersetzen und zwar in der Weise, daß man auch die über 10 Jahre alten Schüler zum gleichen Preis fahren lassen möchte wie diejenigen, die das 10. Jahr noch nicht überschritten haben. Es wird meines Erachtens viel zu wenig der hohe Wert, den die Schülerausflüge haben, gewürdigt. Denken Sie sich ein Schulfeld in Mannheim! Es sind manche Gebirge gekommen; mit ihren Eltern aus der Ebene ins Gebirge gekommen; aber die große Masse der Schulkinder sieht die Berge nur aus der Ferne, auf eine Entfernung von 19 km bei Heidelberg drüber oder die Berge jenseits des Rheins. Aber in der Nähe haben viele Schulkinder einen Berg noch nicht gesehen, sie können sich davon auch keine rechte Vorstellung machen und daher auch von vielem nicht, was im Unterricht davon gesprochen wird. Da ist es eine naheliegende Sache, daß der Lehrer einen Ausflug mit seinen Kindern hinüber in die Berge macht, damit die Kinder selbst sehen, wie es ist, wenn man auf einen Berg hinaufsteigt und wie die Aussicht ist. Umgekehrt ist es mit den Kindern im Gebirg. Ich, der ich aus dem hinteren Oberrhein bin, habe mir als Kind nicht richtig vorstellen können, wie es in der Rheinebene ist, wie sich eine Ebene dem Auge darstellt. Erst in späteren Jahren habe ich gesehen, wie eine so weite Fläche wirkt, habe ich die richtige Anschauung von einer Ebene bekommen. Es wirkt außerordentlich förderlich für den Unterrichtsbetrieb, wenn man den Kindern ermöglicht, ziemlich oft und auch vielleicht etwas weiter als bisher mit dem Lehrer wegfahren zu können. Wenn da auch einmal ein Wagen mehr mitgeführt werden muß, wird davon die Staatskasse nicht arm werden.

Ich möchte zum Schluß nur noch einen Wunsch vorbringen, der die Beamten bei der Main-Neckarbahn betrifft — ich könnte ihn später nicht mehr vorbringen. Herr Kollege Müller hat vor zwei Jahren sich der dortigen Arbeiter und Beamten angenommen, und ich kann mich zum Teil auf das beziehen, was er dort gesagt hat. Diese Beamten bei der Main-Neckarbahn beklagen sich darüber, daß sie die ungünstigen Verhältnisse, die sich aus der Uebernahme der Bahn in den preussisch-hessischen Betrieb ergeben, in vollem Maße auskosten müßten, und daß andererseits das, was die preussischen Beamten Günstiges haben, ihnen dort nicht zuteil wird. Es ist ihnen besonders aufgefallen, daß man ihnen den Nachtdienst so eingerichtet hat, wie das im Preussischen wohl üblich ist, in Süddeutschland aber nicht. In ganz Süddeutschland kennt man, was wenigstens die mittleren Beamten betrifft, nur einen einmaligen Nachtdienst mit einer vorausgehenden Ruhezeit von 6 Stunden und mit einer darauffolgenden 24 stündigen Ruhepause, sodaß also nach dem Weggang vom

Nachtdienst noch ein Tag und die folgende Nacht zur Erholung für den betreffenden Beamten übrig bleiben. Nun hat die Direktion Mainz, trotzdem die Beamten sich lebhaft dagegen ausgesprochen haben, und wie ich gehört habe, hat auch das frühere badische Mitglied der Direktion Mainz sich lebhaft bemüht, das zu verhindern, die Sache in der Weise eingerichtet, daß man sogar auf eine ganze Woche, also siebenmal nacheinander Nacht für Nacht, Nachtdienst geben wollte, und zwar einen ziemlich langen Nachtdienst, nämlich einen 12 stündigen, von abends 7 Uhr bis morgens 7 Uhr. Man hat die Sache zunächst nicht ganz durchgeführt, und hat nur 3 Nächte hintereinander Nachtdienst gegeben. Diese Einrichtung hat man zuerst in Ladenburg getroffen; dann haben sich die Ladenburger darüber beschwert und darauf hingewiesen, daß die Nachbarstationen diesen schweren Dienst nicht haben; dann ist diese Einrichtung in Großschafen getroffen worden, und jetzt seit dem ersten April, wie ich höre, auch auf den weiteren Stationen der Main-Neckarbahn mit Ausnahme von Friedrichsfeld, wo die Verhältnisse so liegen, daß es dort unmöglich war, die Einrichtung einzuführen. Nun haben die Beamten vor einiger Zeit in Weinheim eine Besprechung veranstaltet, die von dem Verein bad. Eisenbahnbeamter angeregt und von der Seidelberger Sektion einberufen worden ist. Man hat hier diese Verhältnisse besprochen, und es ist dort unangenehm aufgefallen, daß sich das badische Mitglied der Eisenbahndirektion Mainz, welchem die Beamten der Main-Neckarbahn ein ziemlich großes Vertrauen entgegenbringen, lebhaft bemüht hat, daß man bei einer Versammlung, die in Karlsruhe stattfinden sollte, diese Verhältnisse nicht besprechen möchte. Dieses Mitglied sei sogar hier mit dem Hauptvorstand in Verbindung getreten, und habe dort seine ernststen Bedenken geäußert und gewünscht, man möge in den Versammlungen die Sache nicht zur Sprache bringen; die Direktion Mainz beabsichtige, die badische Generaldirektion aufzufordern, den badischen Beamten zu verbieten, an der betreffenden Versammlung teilzunehmen, und über die Angelegenheiten der badischen Beamten im preußisch-hessischen Dienst zu debattieren, und die Direktion Mainz lehne es auch grundsätzlich ab, diesbezügliche Vorschläge sowohl von der Generaldirektion als von den Beamten entgegenzunehmen. Der Vorsitzende hat auch in der genannten Versammlung diese Anschauung zum Ausdruck gebracht und den Antrag gestellt, man solle einen besonderen Verein der Beamten der Main-Neckarbahn gründen, und dieser Verein solle sich an den preußischen Eisenbahnverein anschließen, und man solle den Antrag für die Karlsruher Hauptversammlung, soweit er sich auf die Main-Neckarbahn bezieht, zurückziehen. Aber die badischen Eisenbahner, die in Weinheim versammelt waren — und es wird gesagt, die Versammlung sei zahlreich besucht gewesen —, konnten sich dem nicht anschließen. Man hat schließlich bei zwei Stimmhaltungen einstimmig beschlossen, die Wünsche, die man hat, dem badischen Mitglied der Mainzer Direktion mitzuteilen, und man wünschte vor allen Dingen, daß, wenn einmal die Verhältnisse geregelt werden, sie dann so geregelt werden, daß die Beamten nicht bloß die Nachteile, sondern auch die Vorteile von dem hätten, was sonst im preußisch-hessischen Dienst den Beamten geboten wird. Dort sind die Diäten höher, die Gehälter sind höher als bei uns, während die dienstlichen Anforderungen an die dortigen badischen Beamten höher sein sollen als in Preußen; denn man kann auf den badischen Stationen keine Anwärter anstellen, es fehlt also an genügender Aushilfe; auf den preußisch-hessischen Stationen dagegen sind nicht nur jüngere, sondern auch ältere Anwärter (Militär-anwärter) jederzeit vorhanden.

Es ist mir dann noch weiter mitgeteilt worden, daß man nun daran gehe, einen Teil der älteren Bahnbeamten der Main-Neckar-Bahn wieder der Generaldirektion für die Badische Bahn zur Verfügung zu stellen, wenn sie in ein gewisses Alter kommen. Die preußischen Bahnbeamten haben, sobald sie in selbständiger Stellung sind, und wenn sie in einem bestimmten Alter sind, nicht mehr die Verpflichtung, Nachtdienst zu machen, währenddem bei uns die Beamten wohl bis in das hohe Alter hinein den Nachtdienst versehen müssen. Wenn nun die badischen Beamten, welche im Dienste der preußisch-hessischen Direktion stehen, nicht mehr in der Lage sind, diesen Nachtdienst mehrere Tage hintereinander versehen zu können, dann stellt man sie unserer badischen Verwaltung wieder zur Verfügung, und wie mir mitgeteilt worden ist, sollen solche Fälle wiederholt vorgekommen sein. Ich möchte die Großh. Regierung um eine Auskunft darüber bitten, wie es sich mit dieser Sache verhält, und möchte um Abstellung dieser Mißstände ersuchen. Ich glaube, ich kann mich auf diese wenigen Worte beschränken.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Geh. Rat Frhr. v. Marschall: Wie den Abg. Dr. Wildens, so haben mich ebenfalls die lebendigen, anschaulichen Schilderungen des Herrn Abg. Benedey über die Reize einer Bodenseefahrt außerordentlich angenehm berührt; ich habe es deshalb auch sehr bedauert, nicht schon bei Beginn der heutigen Sitzung in der Lage gewesen zu sein, auf seine Anfrage betr. die Herabsetzung der Bodenseefahrtspreise eine Erklärung abgeben zu können, da das betr. Material noch nicht beschafft war. Als heute in früher Morgenstunde die Sonne siegreich durch den Nebel brach, — möge sie im Interesse der Rebenblüte und der Geuernte recht lange am Himmel bleiben, und der Barometer nicht trügen (Bravo!) —, da dachte ich auch an manch schöne Fahrt auf dem Bodensee, insbesondere an eine, bei der ich in Bregenz im tiefen Nebel den Dampfer bestieg; allmählich bahnte die Sonne sich siegreich den Weg durch den Nebel, das war ein Lichteffect von wunderbarer Schönheit, und welch wunderbarer Anblick, als Konstanz als eine wahrhaft goldene Stadt im Abendsonnenglanze vor mir lag! Da mußte ich mir auch sagen, es wäre doch sehr wünschenswert, wenn es einer größeren Anzahl von unseren Volksgenossen beschieden sein könnte, sich dieser Reize im vollstem Maße zu erfreuen, und ich würde es selber sehr begrüßen, wenn es zu ermöglichen wäre, die Fahrpreise auf dem Bodensee etwas herabzusetzen.

Als der Herr Abg. Benedey gestern davon sprach, war ich erlaunt, daß erst vor kurzem ein Antrag auf Herabsetzung der Taxen gestellt worden sein soll, denn ich konnte mich nicht erinnern (und ich verfolge seit der Uebertragung des Eisenbahnwesens an das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten aufmerksam die Fragen der Bodenseeschiffahrt), daß solch ein Antrag gestellt worden sei. Die Nachforschungen haben nun ergeben, daß die Sache zum letzten Mal auf der Konferenz der Verwaltungen für die Bodenseeschiffahrt und den Rhein im Jahre 1890 behandelt worden ist, also bevor die Eisenbahnangelegenheiten dem Ministerium des Auswärtigen überwiesen worden sind. Da ist es nun allerdings ganz richtig, daß im Jahre 1889 und wiederholt im Jahre 1890 ein Antrag der Württembergischen Schiffsverwaltungen auf Wiedereinführung der vor dem 1. Juni 1875 in Geltung gewesenen Personentaxen für den Bodensee gestellt wurde, also ein Antrag auf Herabsetzung der Grundtaxen. Dieser Antrag wurde behandelt, aber die badische Regierung hat sich nicht dagegen gestemmt, die badische

Regierung hat ausdrücklich dem Antrag Württembergs auf Einführung dieser Grundlagen zugestimmt; leider fand aber der Antrag Württembergs nicht die Majorität, und es ist daher diese Herabsetzung der Grundtagen nicht erfolgt. Sie sehen also, daß die Behauptung, daß die badische Regierung sich ablehnend verhalten habe, mit den Tatsachen nicht stimmt. Sie haben gestern von dem Herrn Generaldirektor gehört, daß die Ausgaben bei der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung die Einnahmen beträchtlich übersteigen. Aber man darf nicht allein hier das finanzielle Moment in Betracht ziehen, man muß auch die idealen Momente in Rechnung stellen, wie sie eben von einem sehr anerkanntswerten pädagogischen Gesichtspunkte aus von meinem Herrn Vorredner hervorgehoben worden sind, und von diesem idealen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte zugleich ausgehend wird die Großh. Regierung sich veranlaßt sehen, neuerdings die Initiative zu ergreifen wegen Herabsetzung der Fahrtaxe auf dem Bodensee. Mögen dann ihre Bestrebungen von einem besseren Erfolg als bisher begleitet sein (Bravo!).

Abg. Schmund (Zentr.): Dem guten Beispiel meiner drei letzten Vorredner folgend, werde ich mich bestreben, möglichst kurz zu sein, allerdings noch etwas kürzer, als die drei letzten Redner zu sprechen sich bemüht haben.

Zunächst muß ich meiner Genugtuung darüber Ausdruck geben, daß der Herr Minister, wie er uns heute früh erklärt hat, der Anregung der Herren Dr. Gönner und Hergt entsprechend bereits Anweisung erteilt hat, zu ermitteln, ob es möglich ist, den Zug 948, der an Sonntagen um 11.29 Uhr von Baden-Baden weggeht, auch an Werktagen nach Straßburg durchzuführen. Der Herr Kollege Gönner hat bereits darauf hingewiesen, daß es unter den jetzigen Verhältnissen den Einwohnern von Bühl und Achern sehr erschwert, ja teilweise ganz unmöglich ist, die Konzerte und sonstigen Veranstaltungen des Kurkomitees in Baden-Baden zu besuchen. Entweder müssen sie schon um 10 Uhr von Baden-Baden wegfahren, oder, wenn sie das nicht wollen, bis 12 Uhr nachts in Baden-Baden bleiben und dann kommen sie erst um 1/2 2 Uhr mit einem Güterzug in Bühl an. Dieser Zug, der 12.02 Uhr in Baden-Baden weggeht, hat unglücklicherweise in Dos noch 3/4 Stunden Aufenthalt, sodaß es manchem wohl verleidet wird, mit diesem Zuge eine Fahrt von Baden-Baden zu machen. Ich möchte nur wünschen, daß die Anregungen von Erfolg begleitet sein werden und daß der Zug noch im Laufe des Jahres Werktags bis nach Straßburg fahren wird. Allerdings hätte auch ich gewünscht, daß der Herr Minister etwas mehr Entgegenkommen gezeigt hätte Kastatt gegenüber, daß der Zug, der Sonntags um 11⁵ Uhr nachts von Karlsruhe aus fährt, auch Werktags fahren würde. Er hat zwar erklärt, die Ermittlungen seien angestellt worden, es habe sich bis jetzt ein Bedürfnis nicht herausgestellt. Ich weiß nicht, aufgrund welcher Ermittlungen sich dieser Mangel eines Bedürfnisses ergeben hat, weiß aber sehr wohl, daß man die Frequenz des sog. Theaterzuges nicht zugrunde legen kann, denn der geht abends erst um 12 Uhr von Karlsruhe weg, und die Kastatter würden mehr als sonst in Karlsruhe ankehren, wenn sie von abends 1/2 10 Uhr bis 12 Uhr nochmals Gelegenheit hätten, nach Kastatt zurückzufahren. Ich möchte bitten, auch künftighin diese Frage im Auge zu behalten, ob es nicht möglich sein wird, diesen Zug auch an Werktagen von Karlsruhe abfahren zu lassen.

Durch die Einführung dieses Zuges 948 auch an Werktagen wird der Personenverkehr der Städte Bühl und Achern jedenfalls gehoben worden. Die Stadt Bühl ist in letzter Zeit wiederholt in der Lage gewesen, ihre Anerkennung darüber auszusprechen, daß ihre verschie-

denen Wünsche wegen besserer Zugverbindungen in zu-vorkommender Weise von der Großh. Generaldirektion berücksichtigt worden sind. Ein Wunsch ist leider bis jetzt noch nicht erfüllt worden, und das ist der Wunsch, der darauf ausgeht, eine bessere Verbindung von Freiburg nach Bühl herzustellen. In umgekehrter Richtung von Bühl nach Freiburg fahren täglich drei direkte Schnellzüge, dagegen von Freiburg nach Bühl nur zwei oder vielmehr nur einer, der direkt von Freiburg nach Bühl usw. durchfährt. Bei der Benützung des zweiten Zuges 77, der 10 Uhr 19 Min. in Freiburg abgeht, ist ein Umsteigen in Offenburg sowohl als auch in Appenweier notwendig. Allerdings ist der Aufenthalt, der dadurch verursacht wird, nicht sehr groß, aber es wäre immerhin zweckmäßig, wenn die Möglichkeit gegeben wäre, wenigstens nur einmal umzusteigen, vielleicht in Appenweier, und es wäre das nur dadurch zu erreichen, daß der Zug 77, der bis jetzt in Appenweier nicht anhält, künftig in Appenweier anhalten wird. Aber, wie gesagt, die Fahrgelegenheit von Freiburg nach Bühl ist nicht so günstig wie die von Bühl nach Freiburg. Von morgens 6.47 Uhr bis abends 10.19 Uhr ist keine Gelegenheit mittels Schnellzugs von Freiburg nach Bühl direkt zu fahren. Die Bühler Interessenten sind bei der Großh. Generaldirektion vorstellig geworden, man möchte einen weiteren Zug, etwa den Zug 43, der um 6.23 Uhr abends in Freiburg weggeht, in Bühl anhalten lassen. Wer den Zug 43 jetzt von Freiburg aus benützt, muß fünf Minuten Aufenthalt in Offenburg und 55 Minuten in Appenweier nehmen, allerdings nur im Sommer, im Winter beträgt der Aufenthalt sogar noch mehr; dort ist er 1/4 Stunde lang. Die Interessenten von Bühl sind vorstellig geworden, man möchte den Zug 43 in Bühl und ev. auch in Achern anhalten lassen, damit die Reisenden, wenn sie ihre Geschäfte während des Abends erledigt haben, nach rechtzeitig am Abend nach Bühl zurückkehren können. Man hat ihnen eine Mitteilung gemacht, die nicht sehr vertrauenswürdig klingt, und sie damit getröstet, daß der Bahnhofrestaureur in Appenweier wahrscheinlich garnicht unangenehm davon berührt sei, wenn die Bühler Reisenden eine Stunde Aufenthalt in Appenweier hätten. Das glaube ich auch, dem Bahnhofrestaureur in Appenweier wird es ja wohl ganz angenehm sein, wenn er die Bühler eine Stunde lang bewirten kann. Allein damit ist den Bühlern nicht gedient. Ich nehme an, daß das nur ein schlechter Scherz war, und möchte der Großh. Regierung zur Erwägung anheimgen, ob es nicht möglich ist, diesen Zug 43 in Bühl anhalten zu lassen. Ich habe den Fahrplan verfolgt und gefunden, daß der Zug 43 in Hesse an zwei kleineren Stationen hält, es sind die Stationen Heppenheim und Auerbach, beides Stationen, die zweifellos nicht größer sind, als die Stationen Bühl und Achern.

In dem diesjährigen Budget ist ein Betrag eingelegt von 30 000 M. zur Erweiterung des Bahnhofsgeländes in Bühl. Es hat sich herausgestellt, daß der Gepäckraum unzureichend und daß auch der Wartesaal erster und zweiter Klasse zu eng ist, und es ist nun beabsichtigt, an der südlichen Giebelwand des Bahnhofes einen Anbau zu erstellen, in den der Wartesaal erster und zweiter Klasse verlegt werden soll. Ich hätte gewünscht, daß bei dieser Gelegenheit auch Mittel vorgesehen worden wären, um den schienenparallelen Uebergang zu beseitigen und eine schienenfreie Unterführung auf der Station Bühl einzurichten. Der Personenverkehr in Bühl ist in den letzten Jahren bedeutend gewachsen. Er ist nicht nur im Sommer, sondern auch im Winter sehr stark. Im Sommer kommen sehr viele Passanten, die den Schwarzwald und die Höhenorte besuchen.

Aber auch im Winter werden die Höhenkurven sehr stark besucht, vor allen Dingen durch die Skiläufer. Ich habe schon oft Gelegenheit gehabt, den Fahrdienstbeamten tatsächlich zu bemitleiden. Wenn eine Zugkreuzung stattfindet, so muß der Beamte sich alle Mühe geben, die Leute, die nach der andern Seite des Bahnhofes wollen, entweder zurückzuhalten, oder er muß die Leute veranlassen, noch rechtzeitig das Bahngelände zu verlassen, bevor der Zug einfährt. Ich nehme an, daß die Großh. Generaldirektion von dieser Einführung der schienenfreien Unterführung nur deshalb Abstand genommen hat, weil sie vorerst nur die dringlichsten baulichen Veränderungen vornehmen wollte, und daß sie jedenfalls in absehbarer Zeit die Absicht hat, einen neuen Bahnhof in Bühl zu erstellen! Das wird auch schon deshalb notwendig sein, weil auf dem Bahnhofsgelände in Bühl nicht mehr als vier schienenfreie Straßenübergänge sich befinden, Uebergänge, die selbstverständlich ein Hemmnis sowohl für den Straßen- wie auch Bahnverkehr bilden. Ich nehme an, daß die Großh. Regierung die Frage der Errichtung eines neuen Bahnhofgebäudes im Auge behalten wird.

Nun bin ich noch gebeten worden, eine Kleinigkeit hier vorzutragen. Man hat mir nämlich mitgeteilt, daß in den Personenwagen dritter Klasse es häufig an Haken fehle, an denen man die Ueberzieher usw. aufhängen könne. Das ist richtig. In den Wagen neuerer Bauart sind diese Haken tatsächlich vorhanden, in den Wagen mittleren Bauart habe auch ich sie schon wiederholt vermisst. Man muß dann seinen Ueberzieher und seine Kleider im Gepäcknetz unterbringen, wo sie mitunter leicht schmutzig werden. Es wird wohl nur dieser kleinen Anregung bedürfen, um den Mißstand in nächster Wälder zu beseitigen.

Der Herr Kollege Schmidt-Karlsruhe hat gestern angeregt, man möchte von Raßtatt über Durmersheim nach Karlsruhe einen Frühzug fahren lassen. Er hat auf diese Anregung eine Antwort noch nicht bekommen. Der Herr Ministerialdirektor hat zwar erklärt, alle diese Fragen würden wohl im gegenwärtigen Moment nicht erörtert werden können, da man nicht alle Fahrpläne zur Hand habe. Es handelt sich hier um eine prinzipielle Frage: Wird es möglich sein, einen Frühzug von Raßtatt über Durmersheim nach Karlsruhe einzuführen, oder wird diese Möglichkeit auch künftighin verschlossen bleiben? Der erste Zug geht in Raßtatt um 7.14 Uhr weg. Der Herr Abg. Schmidt hat schon darauf hingewiesen, daß die Einwohner von Vietigheim und Detigheim überhaupt keine Gelegenheit haben, früher nach Karlsruhe zu kommen. Der Herr Minister hat zwar erklärt, daß die Lokalbahn auf der Bahnstrecke von Durmersheim nach Karlsruhe jetzt verschiedene Verbesserungen vorgenommen habe. Das kann nur mit Freude begrüßt werden, aber dem Bedürfnisse ist immerhin nicht Rechnung getragen, daß die Bewohner von Vietigheim und Detigheim frühzeitig nach Karlsruhe fahren können.

Herr Kollege Schmidt hat ferner mit Bezug auf die Wintersdorfer Brücke angeregt, ob es nicht möglich sei, daß die Wintersdorfer in Ausnahmefällen mit Fuhrwerk über die Brücke fahren, wie das vonseiten der Artillerie geschieht. Nun hat der Herr Generaldirektor erklärt, das sei aus verschiedenen Gründen nicht angängig; es seien Vorbereitungen erforderlich, und es müßte unter Umständen der Transport 3 bis 4 Tage vorher angemeldet werden. Ich gebe zu, daß große Schwierigkeiten entstehen können. Aber eine Frage hat der Generaldirektor nicht beantwortet, ob es nicht für die Fußgänger möglich sein wird, diese Brücke zu benutzen in den Fällen, wenn sie auf den Rähnen den Rhein nicht überschreiten können, also genötigt sind, die Schiffsbrücke

in Wintersdorf zu benutzen. Ich meine, das wird nicht die großen Schwierigkeiten haben, die vielleicht eintreten können, wenn man per Wagen über die Brücke fährt, und ich möchte deshalb zugleich im Namen des Herrn Kollegen Schmidt an die Großh. Regierung nochmals die Bitte richten, zu erwägen, ob es nicht möglich ist, wenigstens den Fußgängern die Passierung der Brücke zu gestatten.

Abg. Hennig (Zentr.): Ich möchte mir nur eine ganz kurze Bemerkung erlauben; sie betrifft die Schule in Schwaibach. Das Gebäude ist im Jahre 1839 gebaut worden und jetzt noch in gutem Zustande. Jedoch im Laufe der Zeit durch den Bahnbau und die Anlage des zweiten Geleises ist die Schule sehr nahe an den Bahnkörper gekommen und es wird viel Störung durch die vorüberfahrenden Züge verursacht, so daß der Kreis-Inspektor und das Bezirksamt das Lokal für ungeeignet zum Schulhalten erachtet haben. Die Gemeinde will ein neues Schulhaus erstellen, nur weigert sich die, die Kosten zu bezahlen, da die Eisenbahn die Schuld trägt, daß das Schulhaus für ungeeignet erklärt wird, so muß eben auch die Eisenbahnverwaltung die Kosten tragen. Bis jetzt hat die Großherzogliche Eisenbahnverwaltung noch nicht erklärt, daß sie die Kosten für einen neuen Schulhausbau tragen will. Wenn die Eisenbahnverwaltung irgend wo beim Bahnbau ein Haus wegreißen läßt, so muß sie auch zahlen. So ist es auch hier. Sollte aber die Großh. Eisenbahnverwaltung glauben, das Haus sei noch brauchbar, dann kommt die zweite Frage: Hat sie mit der Schulverwaltung sich ins Benehmen gesetzt, daß diese sich damit einverstanden erklärt. Es muß eine feste Erklärung sein, nicht daß sie später ihre Erklärung wieder zurücknimmt, wenn die Eisenbahnverwaltung erklärt hat, sie halte das Gebäude für genügend. Es muß da eine Abhilfe geschaffen werden und ich möchte die Großh. Eisenbahnverwaltung um eine Erklärung bitten, welche Stellung sie zu der Sache einnimmt.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Geh. Rat Freiherr von Marschall: Die Frage, die der verehrte Herr Vorredner angeschnitten hat, bildet den Gegenstand einer Petition, die an dieses Hohe Haus gerichtet ist, und die Großh. Eisenbahnverwaltung hat bereits eine Erklärung auf diese Petition abgegeben. Ich glaube daher, daß die Sache bei der Beratung dieser Petition hätte behandelt werden sollen. Da aber der Herr Abg. Hennig gerade eine Frage an die Großh. Regierung gerichtet hat, die die Eisenbahnverwaltung betrifft, so will ich nicht zögern, dieselbe zu beantworten, und ganz offen sagen, daß ich, weil mich die Sache interessierte, mich selbst einmal nach Schwaibach begeben habe, und zwar zu einer Zeit, wo schwere Güterzüge an dem Schulhause unmittelbar vorbeifuhren, und gerade Unterricht gehalten wurde. Ich habe mich aber überzeugen müssen, daß der Unterricht durch das Geräusch, welches diese Züge verursachen, durchaus nicht gestört wird. Seitdem ich in Schwaibach war, denke ich in meinem Arbeitszimmer und in meinem Schlafzimmer immer mit Sehnsucht an das dortige ruhige Schulhaus (Seiterkeit), und ich würde sehr glücklich sein, wenn meine Arbeit und mein Schlaf nur durch ein paar vorüberrollende Güterzüge gestört würde und ich mich sonst in idyllischer Einsamkeit befinden könnte. Ich habe es auch genau kontrolliert: Der Bürgermeister lud mich ein, einige Zeit dem Unterrichte beizuwohnen, um festzustellen, ob denn wirklich die Schüler während des Vorüberfahrens eines Zuges nicht mehr verständlich wären. Ich muß sagen, das Zimmer ist sehr geräumig, es hat fünf Fenster, und ich habe ein Kind, welches nicht laut sprach, von der

entgegengesetzten Seite des Schulzimmers aus während des Vorüberfahrens eines 66achsigen schweren Güterzuges vollständig verstanden. Außerdem hat das Geräusch, wenn es überhaupt störte, im ganzen bei einem Zug von 33 Wagen — 66 Achsen — nur 30 Sekunden lang angehalten.

Dann kommt auch weiter noch in Betracht, daß die Hauptzüge nicht zur Schulzeit vorüberfahren, sondern die dichtesten Zuggruppen passieren das Schulhaus in Schwabach zu einer Zeit, in welcher kein Unterricht gehalten wird. Sie werden begreifen, daß unter diesen Verhältnissen die Großh. Eisenbahnverwaltung nicht in der Lage ist, einen Beitrag zum Neubau des Schulhauses zu leisten. Ich habe mir auch die Stelle zeigen lassen, wo das neue Schulhaus hinkommen soll, und ich erkläre: Ich fürchte fast, daß da jener Platz etwas höher liegt als die Bahn und befamlich das Geräusch besonders von unten nach oben sich fortpflanzt, daselbe dort vielleicht noch störender sein wird.

Es mögen andere Gründe vorhanden sein, welche die Schulverwaltung und die Bezirksverwaltung wegen des Grundbuchamts veranlassen, die Erstellung eines anderen Schulhauses zu betreiben. Die Störung durch die Eisenbahn kann ich aber hier nicht als erheblich betrachten, und ich habe keinen Augenblick gesäumt, dem Unterrichtsministerium eine entsprechende Mitteilung zu machen.

Abg. Breitner (Zentr.): Ich möchte nur einige Wünsche aus meinem Wahlkreis hier vortragen.

Der eine Wunsch wurde mir aus Arbeiterkreisen übermittelt: Aus den Orten des Bruhrheins und besonders dem großen Orte Wiesental gehen viele Arbeiter nach Mannheim. Die Leute sind ortsanfässig in ihrer Heimatsgemeinde, sie trennen sich in der Frühe von ihrer Familie und kehren abends wieder zurück. Es ist ihnen deshalb sehr daran gelegen, daß sie frühzeitig zurückkehren, weil ihre Angehörigen noch Landwirtschaft betreiben, und sie noch die nötigen Anordnungen treffen wollen. Es war nun diese Zugverbindung, der Arbeiterzug, früher sehr ungünstig, indem er erst um 7 Uhr in Mannheim abging. Die Leute hatten nun eine Vorstellung bei der Generaldirektion gemacht, ich hatte dieselbe befürwortet und in dankenswerter Weise hat die Generaldirektion dem Wunsche dieser Arbeiter Rechnung getragen. Es geht jetzt der Zug ab Mannheim um 5 Uhr 55 Minuten, sodas die Personen frühzeitig nach Hause kommen und zum Teil auch noch ihre landwirtschaftlichen Geschäfte dort erledigen können. Ein anderer Mißstand ist aber in neuerer Zeit zutage getreten bezüglich der Arbeiter, die am Bahnhof in Mannheim arbeiten und aus der Gegend bei Wiesenthal sind. Früher, als der Zug noch um 7 Uhr abging, hatten sie keine Pause zum Vesperbrot, sondern um 1/26 Uhr war Feierabend. Jetzt, da der Zug um 5 Uhr 55 Min. abgeht, sind sie genötigt, Vesperpause zu machen; um 6 Uhr ist dann Schluß des Geschäftes, und sie können den Zug nicht mehr benützen, weil derselbe 5 Minuten vorher abgeht. Die Leute wünschen nun, daß es gehalten werde wie früher, daß sie nicht genötigt sind, eine Pause zu machen, sodann daß sie rechtzeitig zu dem Zug ab Mannheim 5 Uhr 55 Min. gelangen und zu Hause der nötigen Ruhe pflegen können. Es wurde mir gesagt, daß eine Petition nach dieser Richtung nach Karlsruhe abgegangen sei, eine Antwort sei aber bis jetzt noch nicht erfolgt. Ich glaube, daß es nur dieser Anregung bedarf, daß die Generaldirektion die Sache erledigt und eventl. Remedur eintreten läßt.

Die anderen Wünsche beziehen sich auf die Zugverhältnisse. Da ist namentlich ein alter Wunsch der Orte,

die an der Strecke Germersheim—Bruchsal liegen, insbesondere der Orte Rheinsheim, Philippsburg und Guttenheim. Es sind dies große Orte; sie haben rege Beziehungen zur Amtstadt Bruchsal, aber keine Gelegenheit, am Nachmittag dahinzukommen. Der eine Zug geht 12 Uhr 49 Min. nachmittags in Rheinsheim ab und der nächste erst abends um 6 Uhr 19 Min. Es ist nun schon lange ein Wunsch dieser Gemeinden, daß eine andere Zugverbindung getroffen wird, daß zu späterer Zeit ein Zug eingelegt wird. Es wurde auch einmal ein Zug von Guttenheim nach Bruchsal eingeführt, dieser ist aber wieder eingegangen, wie man sagte, wegen schwacher Beteiligung. Es ist diese schwache Beteiligung erklärlich, weil dieser Ort an der Peripherie gegen Bruchsal zu liegt. Ich glaube aber, daß wenn man den Zug schon von Rheinsheim abgehen läßt, er dann gut benützt wird, weil dazwischen die großen Orte Philippsburg, Guttenheim, Karlsdorf usw. liegen. Ich möchte also bitten, daß die Generaldirektion diesem Wunsche der Bevölkerung Rechnung trägt.

Eine andere Beschwerde ist die ungünstige Zugverbindung für die Orte, die an der Strecke Germersheim—Bruchsal liegen, bezüglich des Anschlusses, wenn man über Bruchsal nach Karlsruhe will oder wenn abends von Mannheim zurückkehren will. Der Mannheimer Zug trifft abends um 7 Uhr 52 Min. in Graben—Neudorf ein, einige Minuten vorher, 7 Uhr 35 Min., geht aber der Zug bereits in Graben ab nach Germersheim; es müssen also die Leute bis 9 Uhr 42 Min. an dem Bahnhof Graben warten, um die Rückkehr bemerkstelligen zu können. Ich glaube, daß es leicht ermöglicht werden kann, daß namentlich der Zug in Graben einige Minuten später abgelassen wird. Ebenso ungünstig ist die Verbindung, wenn man mit dem Schnellzug Nr. 3086, mit dem Zuge, der um 2 Uhr 57 Min. von Germersheim abgeht, über Bruchsal nach Karlsruhe fahren will. Der Zug trifft um 3 Uhr in Bruchsal ein, um 2 Uhr 57 Min. bereits geht aber der Schnellzug von Bruchsal nach Karlsruhe ab. Also auch hier ist nur eine Differenz von 3 Minuten und dadurch sind die Leute genötigt, in Bruchsal lange zu warten, um einen anderen Zug nach Karlsruhe benützen zu können. Ich möchte dringend bitten, daß die Großh. Regierung diesem Wunsche der Bevölkerung in irgend einer Weise Rechnung trägt.

Abg. Blümmel (Zentr.): Zunächst möchte ich mir eine Anfrage bzw. eine Bitte an die Großh. Regierung erlauben, die mir durch die geplante Tarifreform, oder richtiger durch eine Stelle im Bericht nahegelegt wurde. Es heißt auf Seite 69 des Berichtes in bezug auf die Einführung von beschleunigten Zügen: auf der Strecke Basel—Konstanz sollen die Eilzüge 138 und 139 Personenzüge werden. Ich nehme an, daß das beschleunigte Personenzüge werden sollen. Nun gehen aber auf der Strecke zur Zeit weitere Eilzüge, und zwar ab Basel 1 Uhr 14 Minuten und Konstanz ab 7 Uhr 18 Minuten früh und 2 Uhr 10 Minuten nachmittags. Ich hege nun die Befürchtung, daß diese drei letztgenannten Eilzüge dann als Eilzüge bestehen bleiben sollen und daß für sie dann die erhöhte Lage erhoben wird. Das wäre natürlich ein bedeutender Nachteil für die Leute, die auf der Strecke Konstanz—Basel reisen müssen, denn es unterliegt keinem Zweifel, daß gerade die Leute, die diese Eilzüge jetzt benutzen, im großen und ganzen mit dem Kilometerheft gefahren sind, und für sie wurde dadurch eine große Mehrausgabe entstehen. Ich möchte daher an die Regierung die Bitte richten, alle Eilzüge, wie sie jetzt zwischen Basel und Konstanz laufen, einfach in beschleunigte Personenzüge umzuwandeln.

Nun wollte ich auch ein Wort reden für die Vergünstigung der Preisermäßigung, wie sie bis jetzt für die Arbeitsvermittlung der Arbeitsnachweisanstalten bestanden hat. Nach den Erklärungen aber, die wir vom Regierungstisch erhalten haben, halte ich es für überflüssig; ich kann nur meine Befriedigung darüber ausdrücken, daß den Arbeitsnachweisanstalten diese Vergünstigung auch fernerhin gewährt bleiben soll.

Fernerhin — ich will mich in allen Punkten kurz fassen — möchte ich ein Wort reden für die weitere Ausbildung des Gebrauchs der Militärfahrarten. Ich möchte es namentlich deshalb tun, weil in neuerer Zeit doch eigentlich verhältnismäßig viel junge Leute aus Süddeutschland, auch vom Schwarzwald, zur Marine gezogen werden, und wenn diese Leute in Urlaub kommen sollen, so brauchen sie bei dem jetzigen Zustand eine Unmasse Zeit, bis sie an ihrem Bestimmungsorte sind, hin und zurück. Deshalb wäre es wirklich von großem Wert gerade für unsere Bevölkerung, wenn der Gebrauch von Militärfahrarten auch für Schnellzüge weiter ausgebildet werden könnte.

Inbezug auf die Bahnsteigsperre möchte ich sagen, daß sie sich im Publikum schlecht und recht eingelebt hat; ich möchte aber behaupten, daß die unangenehmen Empfindungen zur Zeit noch die angenehmen überwiegen. Ein Nachteil, der sich bei der eingeführten Bahnsteigsperre herausgebildet hat, und der besonders an kleineren Stationen besteht, ist eben der, daß die Leute, wenn der Verkehr sehr groß ist — und das kommt auch bei kleineren Stationen häufig vor —, recht früh in das Freie heraustreten müssen und da Wind und Wetter schußlos preisgegeben sind. Deshalb möchte ich der Großh. Regierung den Gedanken nahe legen, ob es sich nicht empfehlen dürfte, an der einen oder der anderen Stelle, namentlich da, wo nachgewiesenermaßen ein bedeutender Verkehr ist, auch Schutzhallen zu errichten.

Ich möchte sodann auf eine Anregung kommen, die der Herr Abg. Dieterle bereits gegeben hat; sie betrifft die Ausführung des zweiten Geleises auf der Strecke Konstanz-Basel. Wie der Herr Abg. Dieterle bereits ausgeführt hat, waren wir schon vor sechs oder sieben Jahren der Meinung, und so war es uns auch aus Bahntreibern mitgeteilt worden, daß diese Ausführung schon in drei oder vier Jahren vollendet sein werde. Bis jetzt hat es aber den Anschein, als ob die Durchführung des zweiten Geleises noch sehr viele Jahre auf sich warten lassen werde, und das ist mißlich. Es ist auch deshalb mißlich, weil einzelne Stationen auf dieser Strecke in Bezug auf ihre Bahnwünsche geradezu auf den Bau dieses zweiten Geleises verwiesen worden sind. Ich erinnere daran, daß der Gemeinde Wallbach, die vor einigen Jahren um die Errichtung einer Haltestelle nachgesucht hat, eine Antwort zu Teil wurde, in der man sie darauf verwies, ihr Wunsch werde erfüllt werden, wenn die Erstellung des zweiten Geleises durchgeführt sei.

Nun noch einige Worte über die Betriebsverhältnisse auf der Linie Konstanz-Basel und Säckingen-Schopfheim. Ich kann mich zunächst dem anschließen, was die Herren Abg. Benedey und Dieterle in dieser Beziehung vorgebracht haben. Sodann möchte ich einen Wunsch der Stadt Thiengen vorbringen. Die Stadt Thiengen möchte haben, daß die Sitzzüge 138, 136 und 139 in Thiengen anhalten. Die Stadt Thiengen meint, daß Nr. 138 und 136 bei der Stadt Thiengen ohne weiteren Nachteil anhalten könnten, weil die Anschlußzüge aus dem Unterland so früh in Basel einträfen, daß die Züge von Basel nach Konstanz in Basel frühzeitig genug abgelassen werden könnten, um einen Halt in Thiengen zu ermöglichen.

Was den Zug 139 anbelangt, so steht dem Halt dieses Zuges in Thiengen namentlich die in Waldshut vorzunehmende Zollrevision entgegen. Die Stadt Thiengen meint aber — und ich glaube nicht mit Unrecht —, wenn man die Zollrevision nach Erzingen verlegen und nicht in Waldshut vornehmen würde, man dann ihren Wunsch erfüllen könnte. Ich bin der Meinung, daß man die Stadt Thiengen in dieser Richtung berücksichtigen sollte; sie ist im Verhältnis zu Waldshut, welches durch seine günstige Lage und als Kreisstadt von vorneherein einen naturgemäßen Vorsprung hat, etwas ungünstiger gestellt, und da solche Mittel, wie günstige Bahnverhältnisse, doch sehr geeignet sind, einem Orte aufzuhelfen, sollte man Thiengen entgegenkommen. Diese Stadt liegt außerdem am Eingang des Schlächttales, eines Tales, welches von Touristen außerordentlich viel begangen wird, und ich glaube, auch nach der Richtung hin wäre ein Eingehen auf die genannten Wünsche sehr begründet.

Was die Betriebsverhältnisse auf der Linie Schopfheim-Säckingen anbelangt, so möchte ich nicht wiederholen, was die Verkehrsvereine von Todtmoos, von Schopfheim, von Säckingen usw. bereits der Großh. Generaldirektion unterbreitet haben. Es handelt sich zunächst um die Einstellung von zwei neuen Zügen: eines Zuges, der um zwölf Uhr von Säckingen ab nach Schopfheim gehen — und andererseits eines Zuges, der von Schopfheim um ein Uhr nach Säckingen zurückgehen soll. Die Petenten begründen diesen Wunsch damit, daß durch die Entwicklung des Kurortes Todtmoos und durch den Aufschwung des Güterverkehrs in Wehr die Frequenz der Linie sich gehoben habe; und es ist namentlich wünschenswert, daß dem aufstrebenden Kurort Todtmoos in dieser Richtung geholfen werde. Ich möchte deshalb die Bitte dieser Verkehrsvereine, die sie, wie gesagt, bereits der Großh. Generaldirektion unterbreitet haben, auf das Wärmste unterstützen.

Im Anschluß daran möchte ich bitten, daß bei der Strecke Säckingen-Wehr-Schopfheim-Basel im Interesse der Kranken, welche sich nach Todtmoos begeben wollen, durchgehende Wagen geführt werden möchten; auch das liegt im Interesse dieses Kurortes, der nach mancherlei Schwierigkeiten jetzt glücklich daran ist, sich zu einer großen Blüte aufzuschwingen.

Ferner halte ich die Bitte für gerechtfertigt, daß beim Abzuge in Säckingen und Basel zur Station Wehr auch noch Todtmoos genannt wird und daß die Station Wehr den Zusatz „Todtmoos“ erhält.

Ich bitte die Großh. Generaldirektion, diese Wünsche tunlichst zu erfüllen; sie wird sich des Dankes der in Betracht kommenden Bevölkerung, namentlich derjenigen von Todtmoos versichert halten können.

Hierauf wird abgebrochen.

Ein Urlaubsgefuß des Abg. Wittum wird genehmigt.

Das Haus ist damit einverstanden, daß der Antrag der Abgg. Bechtold und Gen., betreffend Vorlage eines Gesetzentwurfes zur Verstaatlichung der Hagelversicherung, an die Kommission zur Beratung des Gesetzentwurfes für die Landwirtschaftskammer und die Hagelversicherung abgegeben wird.

Die eingelaufene Petition der Gemeinde Bleibach und sechs anderer Gemeinden um Erbauung einer Eisenbahn von Bleibach durch das Simonswäldertal über Gütenbach nach Furtwangen, wird der Eisenbahnkommission zur weiteren Behandlung überwiesen.

Schluß der Sitzung um $\frac{1}{2}$ Uhr nachmittags.

* Karlsruhe, 21. Juni. 104. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Freitag den 22. Juni 1906, vormittags 9 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

Beratung der Berichte der Budgetkommission über das Spezialbudget der Verkehrsanstalten, und zwar
 a. der Eisenbahnbetriebsverwaltung,
 b. der Bodenseedampfschiffsfahrtsverwaltung,
 c. über den Anteil Badens am Reinertrag der Main-Neckar-eisenbahn für die Jahre 1906 und 1907

(Hauptabteilung VII des Staatsvoranschlags), sowie über den Nachtrag zum Spezialbudget des Eisenbahnbetriebs und der Bodenseedampfschiffsahrt für die Jahre 1906 und 1907 (Drucksache Nr. 7a) — Drucksache Nr. 14 —; ferner über den Antrag der Abgg. Krühauf und Gen., die Einführung des Zweipennigtarifs für III. Klasse ohne Zuschlag betr. (Drucksache Nr. 43), die Resolution einer am 5. April 1906 in Freiburg i. Br. stattgehabten öffentlichen Versammlung in betreff der schwebenden Tariffragen, die Petition des Bundes der Industriellen, Landesabteilung Baden und Rheinpfalz, die Reform der deutschen Personentariife betr. — Drucksache Nr. 43a —. Berichterstatter: Abg. Dr. Wilkens. (Fortsetzung.)

Verantwortlich für den Bericht über die Verhandlungen der Zweiten Kammer: Dr. Otto Ball.
 Druck und Verlag der G. Braunschen Hofbuchdruckerei. Heide in Karlsruhe.