

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1906**

212 (26.6.1906) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 106. öffentliche  
Sitzung

## Beilage zur Karlsruher Zeitung Nr. 212.

Karlsruhe, 26. Juni 1906.

## Badischer Landtag.

## Zweite Kammer.

106. öffentliche Sitzung  
am Samstag den 23. Juni 1906.

## Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget der Verkehrsanstalten und zwar

a. der Eisenbahnbetriebsverwaltung,  
b. der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,  
c. über den Anteil Badens am Reinertrag der Rhein-Redar-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. 7a) — Drucksache Nr. 14 —; ferner über den Antrag der Abgg. Fröhlich und Gen., die Einführung des Zweifelhinstariffs 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 Personentaxen betr. — Drucksache Nr. 43a —. Berichterstatter: Abg. Dr. W i l d e n s. (Zurücksetzung.)

2. Geschäftliche Behandlung des der Ersten Kammer vorgelegten Gesetzentwurfs, die Abänderung und Ergänzung des Ortsstrahengegesetzes betreffend;

3. Beratung des Berichts der Budgetkommission über die Petitionen mehrerer Brauereien bezüglich der Bierabgabeverhältnisse der Staatsbrauerei Rothaus in Verbindung mit Titel IV § 19 der Ausgaben und Titel I § 3a der Einnahmen des Budgets des Großh. Finanzministeriums (Domänen) — Drucksache „Zu Nr. 12a“ —. Berichterstatter: Abg. B r e i t n e r.

Am Regierungstisch: Präsident des Großh. Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Geh. Rat Frhr. von M a r s c h a l l, Generaldirektor Geh. Rat R o t h, Ministerialdirektor S c h u l z, Betriebsdirektor E n g l e r, Oberregierungsrat H e n n.

Vizepräsident Z e h n e r eröffnet die Sitzung um 9 Uhr 20 Min. vormittags.

Es werden folgende Einläufe angezeigt:

1. Petition des geschäftsführenden Ausschusses des Bundes gegen den Wiederaufbau des Heidelberger Schlosses, die Erhaltung des Otto-Heinrichsbauers betr.

2. Beitritt der Gemeinde Billingen zu der Petition der Stadtgemeinde Neustadt um Aufhebung des Entfer-

nungszuschlages für die Zahnradstrecke auf der Hölentbahn betr.

Beide Petitionen werden der Budgetkommission zur weiteren Behandlung überwiesen.

Ferner:

3. Schreiben des Präsidenten des Großh. Finanzministeriums mit dem Gesetzentwurf, die Steuererhebung in der Zeit vom 1. bis mit 16. Juli 1905 betreffend, nebst Allerhöchstem Kommissorium.

4. Schreiben des Präsidiums der Ersten Kammer des Inhalts, daß dieselbe den Entwurf des Gesetzes, „Die Diäten der Landtagsabgeordneten betr.“, ebenfalls beraten und angenommen habe.

5. Schreiben des Präsidiums der Ersten Kammer des Inhalts, daß die Erste Kammer in ihrer Sitzung vom 12. Juni d. J. anstatt des zum stellvertretenden Vizepräsidenten ernannten Freiherrn Albrecht Rüdiger von Colenberg-Bödighheim den Freiherrn von La Roche-Starckenfels als Sekretär gewählt habe.

Hierauf wird die Spezialberatung des Budgets der Verkehrsanstalten (Ziff. 1 der Tagesordnung) fortgesetzt.

Es erhalten das Wort:

Zu Titel I, Personen- und Gepäckverkehr:

Abg. Dr. G ö n n e r (natl.): Von dem Herrn Abg. Kolb ist am Schlusse seiner gestrigen Rede der Wunsch ausgesprochen worden, daß für die Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe in dem gleichen Verhältnis, wie dies für Mannheim nach Heidelberg der Fall ist, an Sonn- und Feiertagen verbilligte Extrazüge nach Baden-Baden abgefertigt werden. Ich hatte darauf eine entgegenkommende Erklärung von der Regierungsbank erhofft. Allein dieselbe ist leider in ablehnendem Sinne ausgefallen, und es wurde zur Begründung dieser ablehnenden Haltung vorgetragen, daß ein Bedürfnis zur Veranstaltung derartiger Extrazüge nicht bestehe, und daß auch zu befürchten sei, es würden daraus unliebsame Konsequenzen für andere Orte erwachsen. Meines Erachtens ist diese Begründung der ablehnenden Haltung nicht zutreffend, denn ich glaube, daß andere Orte im Lande Baden nicht in Betracht kommen können zur Veranstaltung von Extrazügen

in dem gleichen Verhältnis, wie das bezüglich Mannheims nach Heidelberg der Fall ist. Es gibt nur zwei Großstädte im badischen Lande, das sind Mannheim und Karlsruhe, die in der Ebene liegen und fern ab vom Gebirge. Die übrigen größeren Städte, insbesondere die drittgrößte Stadt Freiburg, haben ja selbstverständlich das Bedürfnis, wie die in der Ebene liegenden großen Städte, nach einer derartigen Führung von Extrazügen nicht, denn sie liegen unmittelbar am Gebirge. Sie haben also gerade die Vorzüge, die wir hier durch die Führung von solchen Extrazügen ausgleichend zu erlangen suchen. Daß ein Bedürfnis hierzu für Karlsruhe besteht, ist von der Verwaltung dieser Stadt schon längst dadurch geltend gemacht worden, daß um die Führung solcher Extrazüge petitioniert wurde. Es hat sich aber seitens der Regierung stets eine ablehnende Haltung gezeigt. Es wurde insbesondere seitens der Regierung darauf hingewiesen, daß man in Karlsruhe ja zur Erholung den nahe Hartwald zur Verfügung habe. Alle Hochachtung vor dem schönen Hartwald und seinen ästhetischen Vorzügen! (Seiterkeit). Derselbe hat aber, was die Erholungsbedürftigen anbelangt, für dieselben doch manche Schattenseiten. Ich nenne nur eine einzige, und das ist die bekannte geflügelte Gesellschaft, die den Besucher des Hartwaldes umgibt und die es unmöglich macht, daß man dort mit ruhiger Stimmung irgendwo spazieren gehen, ausruhen und sich erholen kann. Gar nicht davon zu reden, daß die Kinder, die sich dort tummeln wollen, ja einer höchst unangenehmen und nicht erträglichen Plage ausgesetzt sind. Ich bin aber auch der Ansicht, daß der Hartwald deshalb kein Ersatz für dasjenige ist, was Heidelberg und Baden-Baden bieten, weil er eben in der Ebene liegt, und ich glaube, es ist für die Erholungsbedürftigen von ganz besonderem Vorteil, daß sie sich nicht bloß in der Ebene bewegen können, sondern daß sie mit leichter Mühe auch die Höhen ersteigen können. Wir in Baden-Baden machen gerade deshalb sowohl seitens der Gemeindeverwaltung als auch der staatlichen Forstverwaltung alljährlich große Ausgaben, um die Fuß- und Fahrwege zu den nahegelegenen Waldungen auf den Höhen leicht passierbar zu machen. Sicherlich ist es für die Erholungsbedürftigen eine sehr erwünschte Darbietung, wenn man in Baden-Baden vom Tale aus mit leichter Mühe und ohne große körperliche Anstrengung diese Waldungen aufsuchen kann. Dies ist in gesundheitlicher Beziehung zweifellos ein großer Vorzug.

Ich glaube, daß man deshalb auch unter diesem allgemeinen Gesichtspunkt es eigentlich nicht ablehnen sollte, derartige Veranstaltungen auch von Karlsruhe nach Baden-Baden zuzulassen. In diesem Sinne möchte ich der Großh. Regierung empfehlen, diesen Gegenstand doch noch wenigstens einmal reiflich in Erwägung zu ziehen, und, wenn immer tunlich, dem vorgebrachten Wunsche zu entsprechen.

Abg. Brodmann (natl.): In Anbetracht, daß schon gestern vormittag ein Schlußantrag für die Generaldebatte eingebracht und angenommen worden ist, um es zu ermöglichen, daß die Spezialdebatte gestern abend beendet werden könnte, habe ich mich bis jetzt nicht zum Wort gemeldet. Nachdem ich nun aber sehe, daß die Rednerzahl sich immer noch weiter vermehrt, und dementsprechend auch die Zahl der Wünsche, die da vorgebracht werden, da sagte ich mir: Da hast du denn doch beachtenswertere Wünsche vorzubringen, als sie gestern abend vorgebracht worden sind, und ich muß wirklich sagen, es wäre von mir eine Unterlassungssünde, wenn ich diese Wünsche der Bevölkerung, die an der Linie Radolfzell-Mengen wohnt, hier nicht zum Ausdruck brächte und vertreten würde.

Mein hauptsächlichster Wunsch geht dahin, daß die Ge-

neraldirektion auf der Linie Radolfzell-Mengen den Vollbetrieb wieder einführt. Es ist bis jetzt diese Linie noch im Sekundärbetrieb. Ich will alle die Unannehmlichkeiten, die der Sekundärbetrieb für das reisende Publikum mit sich führt, nicht detaillieren; denn wohl viele der Herren Kollegen in diesem hohen Hause haben sie vielleicht aus eigener Erfahrung schon kennen gelernt. Wenn ich Ihnen sage, daß wir für die Strecke Radolfzell-Mengen bei einer Entfernung von 58 bis 60 Kilometer  $2\frac{1}{2}$  Stunden Fahrzeit haben, also 18 bis 20 Kilometer in der Stunde fahren, so haben Sie ungefähr eine kleine Vorstellung von den Unannehmlichkeiten eines solchen Sekundärbetriebes.

Und dann betrachte man einmal einen Teil des Personenzugmaterials, das auf dieser Linie eingestellt ist. Es macht den Eindruck, als ob dieses Material schon vor Dezemien einmal auf der Hauptlinie im Dienst gewesen wäre, um dann nachher noch auf irgend einer Nebenlinie im Unterlande in Verwendung zu kommen, und am Schlusse endlich auf der Strecke Radolfzell-Mengen mit ihrem Sekundärbetrieb eingestellt zu werden. Ich verstehe ja nicht, daß man das rollende Material so gut wie möglich ausnützen sollte. Aber bevor man dann solche ausrangierte Wagen auf einer solchen Linie in den Sekundärbetrieb bringt, sollte man sie doch einer gründlichen Renovation unterwerfen. Ich will der mangelhaften Beleuchtung und des Fehlens jedes Abortes in den Zügen, die auf dieser Strecke fahren, garnicht Erwähnung tun. Von dem Abort, der im Güterwagen vorhanden ist, will ich auch garnicht sprechen. Zu verwundern ist es daher nicht, von dem reisenden Publikum öfters den Ausdruck zu hören: „Ja, bis Radolfzell geht es ja, aber von hier zu euch nach Stockach oder gar nach Sigmaringen zu kommen, das erlebt man ja gar nicht.“ Ich glaube jedenfalls, es ist ein nur zu berechtigter Wunsch der Bevölkerung jener Gegend — und die Gemeinden, die an dieser Linie liegen, sind auch schon wiederholt bei der Generaldirektion vorstellig geworden —, daß die Linie wieder in Vollbetrieb genommen werden sollte, und ich bitte sehr, daß die Generaldirektion diesem Wunsche auch endlich nachkommen möge.

Ich hätte noch einen weiteren Wunsch hier vorzubringen, der dahin geht, daß der Zug, der aus Radolfzell um 12 Uhr 40 Min. mittags, jedoch nur Sonntags, nach Stockach, geht, auch für die Wochentage eingeführt wird. An den Wochentagen ist allerdings in einem, 12 Uhr 30 Min. in Radolfzell abgehenden Güterzug ein Personenzug eingestellt; aber diese Beförderungsart entspricht doch nicht den Wünschen des reisenden Publikums, denn die Fahrt des Güterzuges ist kaum 16 Kilometer pro Stunde; auch kann die Einführung eines Personenzuges an Wochentagen mit wenig Kosten und mit einer geringen Vermehrung des Personals vorgenommen werden. Der Herr Abg. Benedey hat nun auch den Wunsch ausgesprochen, daß der Frühzug, der in Radolfzell um 7 Uhr 40 Min. nach Stockach abgelassen wird und dort endigt, bis Meßkirch und Pfullendorf weitergeführt werde. Ich schließe mich diesem Wunsche an; es wäre dies eine große Annehmlichkeit für die Bevölkerung aus der Gegend von Singen, Konstanz und Neberlingen, die geschäftlich an der Linie Radolfzell-Mengen zu tun haben, und denen dadurch Gelegenheit geboten wäre, auch frühzeitig morgens schon die Stationen zwischen Stockach und Meßkirch, bzw. Pfullendorf besuchen zu können. Ich möchte an die Generaldirektion das ergebenste Ersuchen richten, diese meine Wünsche nicht nur einer wohlwollenden Prüfung zu unterziehen, sondern auch dafür Sorge zu tragen, daß den Wünschen in Bälde entsprechen wird.

Abg. Gierich (kons.): Ich habe von meiner Station auch einen Wunsch vorzubringen, und der bezieht sich

auf den Halt der Züge an dem Staatsbahnhof Ettlingen, bzw. auf den Nichthalt der Züge. Die Station Ettlingen ist seit dem Bestehen der Lokalbahn von der Großh. Generaldirektion etwas stiefmütterlich behandelt worden, vielleicht weil man glaubt, nachdem der Verkehr von Ettlingen nach Karlsruhe ein so bequemer sei, könnte auch von Karlsruhe aus der Hauptverkehr für Ettlingen bewerkstelligt werden. Das ist aber nicht so. Es besteht doch ein lebhaftes Interesse für Ettlingen, seinen Staatsbahnhof zu benutzen, nicht nur wegen der erheblichen Kosten, die durch das Fahren nach Karlsruhe entstehen, sondern auch wegen des Zeitaufwandes, der damit verbunden ist. Man muß immer sehr frühzeitig in Ettlingen wegfahren, um rechtzeitig den Anschluß in Karlsruhe zu erreichen.

Nun ist die Großh. Generaldirektion den Wünschen der Stadt Ettlingen im letzten Jahre insofern entgegengekommen, als ein Abendzug aus dem Oberlande jetzt in Ettlingen hält. Es wird das dankbar anerkannt; aber man wünscht, daß noch ein weiterer Zug auch in Ettlingen halten möchte, nämlich der Zug 132, der morgens 6<sup>31</sup> Uhr von Karlsruhe wegfährt, ein beschleunigter Personenzug. Ist es schon für die Ettlinger unangenehm, daß der Zug an der Station vorbeifährt und daß man, um ihn zu benutzen, nach Karlsruhe fahren muß, so ist es für die Talbewohner aller der Orte, die an der Albtalbahn liegen, noch eine besondere Erschwerung, da sie mit der Albtalbahn den Zug in Karlsruhe nicht erreichen können, denn es fährt da kein Zug so früh weg. Dieser beschleunigte Personenzug ist aber der einzige Zug, mit dem man noch rechtzeitig ins Oberland und auf den Schwarzwald kommen kann. Andererseits hält aber dieser Zug an einer Reihe von nicht bedeutenderen Stationen z. B. Bühl, Achern, alles Stationen, die wie ich glaube, im Range Ettlingen jedenfalls nicht voranstehen. Ich glaube, daß jetzt mit Einführung der Sitzzüge, die zur Bequemlichkeit und Verbilligung des Verkehrs eingelegt werden sollen, auch Gelegenheit gegeben sein dürfte, diesen Zug in Ettlingen halten zu lassen. Ich möchte die Großh. Regierung sehr bitten, das zu ermöglichen.

Der Zweipennigtarif ist gewissermaßen eine Gegenentschädigung dafür, welche die Ausgabe des Kilometerheftes weniger empfindlich macht. Nun aber sollte die Großh. Regierung, die ja auch die Aufsicht über die Lokalbahnen hat, dafür besorgt sein, daß dieser Zweipennigtarif auch auf den Lokalbahnen zur Einführung gelangt. Ich habe da besonders wieder die Albtalbahn im Auge. Sie ist eine der besten, meist frequentierten Nebenlinien, erhebt aber einen Satz, der jetzt noch 3 Pfg. pro Kilometer und etwas mehr beträgt. Es ist zwar auf Veranlassung der Großh. Regierung auch auf der Albtalbahn ein Kilometerheft eingeführt worden, das kann aber für Ettlingen nicht benutzt werden. Die Großh. Regierung hat weiterhin veranlaßt, daß Fahrscheine ausgegeben werden, die die Kilometerheftsätze der Linie haben. Es können also diejenigen Personen, die diese Fahrscheine zu kaufen in der Lage sind und fortwährend davon Gebrauch machen, seither schon zum Preise von 2½ Pfg. pro Kilometer fahren. Das ist aber nur ein kleiner Teil der Passagiere; der weitaus größte Teil der Passagiere, besonders die Sonntagsausflügler, die unser schönes Albtal gerne besuchen möchten, fahren nach den Einzelpreisen, die etwas über 3 Pfg. pro Kilometer zu stehen kommen, weil die Aufrundung dabei ist. Ich glaube, daß auch hier der geeignete Moment wäre, auf die Albtalbahn einzuwirken, den öfters ausgesprochenen Wunsch der Bewohner von Ettlingen und des Albtales zu erfüllen, die Fahrpreise herunterzusetzen, und zwar in der Weise, daß das einzelne Billet nicht mehr als den seitherigen Kilometerpreis, 2,5

Pfennig, kostet, und daß den Fahrscheineheften und Kilometerheften derselbe Satz zugrunde gelegt wird, den künftig auch die Staatsbahn für die dritte Klasse in Anspruch bringt. Ich glaube, es wäre das ein Akt der Billigkeit, wenn die Lokalbahngesellschaft die Einrichtung treffen würde, daß die Benutzer ihrer Bahn nicht teurer fahren, als die der Staatsbahn.

Ich habe vorhin schon gesagt, daß die Albtalbahn eine der meistbenutzten Nebenlinien ist. Jedenfalls ist sie die meistbenutzte Linie der Badischen Lokalbahngesellschaft. Ich ließ mir neulich den Jahresbericht dieser Gesellschaft geben, und ich habe gesehen, daß noch mehrere Bahnen, die Wenzinger und die Wieslocher Bahn und andere Eigentum dieser Gesellschaft sind, wovon aber nicht eine denselben Verkehr hat, wie die Albtalbahn. Die Albtalbahn ist diejenige Bahn, die meiner Ansicht nach für die anderen mit rentieren muß. Das mag im Interesse der Gesellschaft gelegen sein, aber die Bewohner von Ettlingen haben doch gar kein Interesse daran, daß andere Bahnen selbständig und rentabel erhalten werden einfach durch die Mehrbenutzung der Albtalbahn. Ich glaube, wenn man seinerzeit dem Erbauer der Bahn — sie ist nämlich jetzt schon in vierter Hand — zur Aufgabe gemacht hat, daß, wenn die Betriebsergebnisse einen gewissen Prozentsatz, 5 Proz. glaube ich, einmal übersteigen, der Fahrpreis ermäßigt werden muß, so war das jedenfalls nicht ganz richtig gehandelt. Diese Albtalbahn hat nämlich schon verschiedenumale die Eigentümer gewechselt und ist jedesmal wahrscheinlich mit einem Aufschlage verkauft worden. Jetzt ist der Kostenpreis so groß, daß eine höhere Rente oder die Rente, die den Grenzpunkt bilden soll, nicht erzielt wird. Die Bahn kann also rechtlich, wie es scheint, nicht zur Ermäßigung der Fahrpreise gezwungen werden.

Aber ein Akt der Billigkeit wäre es, wenn es doch geschehen würde, und ich glaube, es liegt auch im Interesse der Gesellschaft selbst. Denn von Ettlingen aus ist der Verkehr so groß und kann noch so sehr gesteigert werden, daß dieser Einnahmeausfall, der durch eine Verbilligung der Tarife herbeigeführt würde, durch Mehrbenutzung ausgeglichen werden könnte.

Dazu würde freilich gehören — das ist ein weiterer Wunsch, nicht bloß von Ettlingen, sondern auch von Karlsruhe — daß ein zweites Gleis von Karlsruhe bis Ettlingen gelegt wird, damit nicht ein Zug auf den andern warten muß. Dieser Tage ist es mir selber passiert, daß ich in Ruppurr ungefähr 20 Minuten warten mußte und ich bin nachher hier zu spät zum Anfang der Sitzung gekommen. Dem könnte durch Erstellung eines zweiten Gleises abgeholfen werden.

Ein weiterer Wunsch ist der, daß das normalspurige Gütergleis, das vom Staatsbahnhof Ettlingen aus erst bis an die Spinnerei geführt wurde und jetzt bis Neurod verlängert ist, noch weiter geführt werden soll nach Marzell. Es ergeben sich für die Albtalbewohner große Mißstände dadurch, daß die Güterwagen, die im hinteren Albtal beladen werden, auf dem Bahnhof Ettlingen jeweils wieder umgeladen werden müssen. Wie unangenehm das wirkt, haben wir neulich von einem der Herren Redner gehört, der sagte, daß gerade bei Holz die Umladung sehr unangenehm sei; der betreffende Redner hat damals gesagt, daß es vorgekommen sei — nicht bei der Albtalbahn sondern anderwärts —, daß das Umladepersonal sich einfach damit geholfen hätte, daß es das Holz abschnitt. Ob das in Ettlingen schon vorgekommen ist, will ich nicht behaupten, aber es wurde mir schon gesagt, daß, wenn der Verloader mit aller Sorgfalt das Holz nach seiner verschiedenen Beschaffenheit ordnet in die Lokalbahn ein-

geladen hat und es nachher am Hauptbahnhof umgeladen werden mußte, der Empfänger sich beschwert hat, daß die verschiedenen Hölzer durcheinander geworfen seien, sodaß es große Mühe kostete, sie wieder herauszufinden. Auch darin könnte vielleicht die Großregierung der Direktion der Albtalbahn irgendwie einen Wink geben, daß das Gütergleis bis Marzell fortgesetzt wird.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Geh. Rat Freiherr von Marschall: Ich wende mich zunächst zu dem Wunsche, den hier der Herr Abgeordnete der Stadt Baden zur Geltung gebracht hat. Ich glaube auch hier, wenn auch nicht gerade eine entgegenkommende, so doch eine aufklärende und ihn beruhigende Bemerkung machen zu können. Der Herr Abg. Dr. Gömmer möchte gern, daß den Karlsruhern die Möglichkeit geboten würde, ebenso wie jetzt den Bewohnern der Stadt Mannheim nach Heidelberg, so besonders leicht an Sonntagen nach Baden zu gelangen. Wenn wir diesem Verlangen unter den gegenwärtig herrschenden Tarifen stattgeben wollten, so würde die Folge die sein, daß man in der dritten Klasse für 1,40 M. hin und zurück nach Baden fahren könnte. Wir müssen aber Anstand nehmen, diesem Gesuch unter den gegenwärtigen Tarifen zu entsprechen, denn es würde dies eine besondere Belastung des Sonntagsverkehrs zur Folge haben und würde mit den auf Förderung der Sonntagsruhe des Personals gerichteten Bestrebungen im Widerspruche stehen, die wir, soweit irgend tunlich, uns angelegen sein lassen. Unter dem neuen Tarif wird man nach Baden hin und zurück nicht allein an Sonntagen, sondern auch an jedem Werttage zwar nicht für 1,40 M., aber für 1,50 M. fahren können. Es handelt sich also hier um eine Differenz von 10 Pf. Ich glaube, daß damit dem Wunsche des Herrn Abgeordneten der Stadt Baden vollständig entsprochen und in gewisser Weise noch weiter gegangen sein wird, indem also diese Taxe auch an jedem Werttag gelten wird.

Der Herr Abg. Dr. Gömmer hat auch darauf aufmerksam gemacht, daß die Karlsruher ja nur den Hardtwald hätten. Das halte ich für unrichtig, ich möchte doch wirklich auch auf die Städte Durlach und Ettlingen aufmerksam machen und auf die schöne Umgebung dieser Punkte. Gerade die Stadt Durlach ist ja in der letzten Zeit bestrebt gewesen, den Turmberg, wenigstens die Höhe desselben, mehr und mehr in einen Stadtpark umzuwandeln, den Weg zu dem herrlichen Rittnerwald ganz besonders schön zu gestalten. Ich darf Ihnen wohl mitteilen, ich hatte kürzlich einmal Gelegenheit, den Besuch des obersten schweizerischen Forstbeamten, eines gewiegten Alpinisten, zu erhalten, ich habe ihn in den Rittnerwald geführt und er konnte seinem Entzücken nicht genug Ausdruck geben über diesen herrlichen Waldbestand. Ebenso ist Ettlingen bestrebt, seine Umgebung schöner zu gestalten, prächtige Wege anzulegen und so glaube ich, ist Karlsruhe durchaus nicht in derselben Lage wie Mannheim und kann bezüglich seiner Umgebung nicht in einer Parallele mit Mannheim gestellt werden.

Ich habe Ettlingen erwähnt und will dabei hier erklären, daß wir uns auch weiterhin bemühen werden, auf die Eisenbahngesellschaft einzuwirken, damit die Fahrpreise von Karlsruhe nach Ettlingen noch weiter herabgesetzt werden. Daß ich den Wünschen von Ettlingen sehr gerne entgegenkomme, habe ich seit dem Beginn meiner Amtsführung bewiesen. Die erste Deputation, die zu mir kam, hat namentlich darum gebeten, daß der Nachtzug, der nach 2 Uhr abgeht, auch fernerhin in Ettlingen anhalten möchte. Der Wunsch ist gewährt worden.

Weiter ist gebeten worden, daß eine weitere Herabsetzung der Fahrtaxe Karlsruhe—Ettlingen erfolge. Das ist, wie der Herr Vorredner anerkannt hat, durch Einführung von Abonnementskarten erfolgt, die ja von beliebigen Personen benützt werden können. Und außerdem ist jetzt mit Einführung des Sommerfahrplans bei einem Schnellzug, der nach 12 Uhr hier ankommt, ebenfalls ein Halt in Ettlingen zur Einführung gelangt. Auch bezüglich des Zuges 132, der morgens 6,31 Uhr jetzt als Eilzug abgeht, kann ich den Herrn Vorredner beruhigen; derselbe wird nach Einführung der Tarifreform in einen beschleunigten Personenzug umgewandelt werden, und es ist jetzt schon ein Halt für Ettlingen vorgeesehen (Abg. Gierich: Bravo!). Was die Verlängerung der Gütergleise bis Marzell anbetrifft, so kann ich heute noch nicht übersehen, ob es möglich sein wird, die Gesellschaft zur Herstellung eines Normalgleises bis dorthin zu veranlassen, ich werde aber der Angelegenheit meine Aufmerksamkeit zuwenden.

Abg. Pfeiffle (Soz.): Ueber die Art und Weise, wie in Heidelberg der Gepäckverkehr abgewickelt wird, sind mir aus dem Kreise der dortigen Dienstleute lebhaftest Beschwerden zugegangen. Muß es schon als eine Ungerechtigkeit angesehen werden, daß es diesen Dienstleuten überhaupt nicht gestattet ist, Gepäc, das sie zur Beförderung an die Bahn zu verbringen haben, bis an den Zug zu verbringen, wodurch sie an und für sich schon schwer geschädigt werden, so werden diese Leute ganz besonders noch von dem dortigen Bahnhofsvorsteher in besonderer Art und Weise chikaniert. Ich habe schon oft Gelegenheit gehabt, hier sowohl wie in einer Anzahl von Stationen zu beobachten, daß die Leute sich auf dem Plage vor dem Bahnhofs frei bewegen dürfen. Das ist nun leider in Heidelberg nicht der Fall. Dort haben sie den Auftrag, daß sie sich in Reih und Glied, also militärisch geordnet, bei jeder Ankunft eines Zuges außerhalb des Bahnhofes, auf dem Bahnhofplatz aufstellen müssen. Es ist diesen Dienstleuten verboten, den Leuten, währenddem das Publikum den Bahnhof verläßt, zuzurufen, oder auch diese Aufstellung in Reih und Glied zu verlassen. Derjenige, der aus der Reihe herausgeht, hat zu erwarten, daß das mit einem Strafmandat von 3 M. geahndet wird. Es muß sehr in Zweifel gezogen werden, ob der Bahnhofsvorsteher, der Betriebsinspektor oder wer es dort ist, überhaupt berechtigt ist, wegen Dingen, die außerhalb des Bahnhofes vorgehen, überhaupt solche Strafen zu verhängen.

Diese Beschwerden sind schon einmal hier im Hause vorgebracht worden, wenn ich nicht irre, von dem früheren Abgeordneten Dr. Klitt. Damals ist dieser Mißstand auch wieder beseitigt worden. Jetzt aber ist er in altem Maße wieder eingeführt worden, und es herrscht eine begreifliche, lebhafteste Erbitterung in den Kreisen dieser Dienstleute. Diese Leute haben an und für sich sehr oft Tage, an denen sie nichts verdienen. Man sollte also die Ausübung ihres Dienstes nicht auch noch in dieser Art und Weise zu erschweren suchen. Ich glaube, es wäre besser, wenn der dortige Vorsteher sich mehr um den Dienst kümmern wollte, wie er sich innerhalb des Bahnhofes abwickelt, statt daß er sich um diese Dinge kümmert, die außerhalb des Bahnhofes vorgehen.

Es ist mir sogar gesagt worden, daß der dortige Bahnhofsvorsteher einen einzelnen Mann beauftragt habe, diese Dienstleute fortgesetzt zu beaufsichtigen, ob nicht einer aus Reih und Glied tritt. Ich habe den dortigen Dienstleuten den Rat gegeben, sie sollten, wenn über einen eine Strafe verhängt wird, diese Strafe nicht annehmen, sondern sie sollten es einmal auf einen Prozeß und gerichtlichen Austrag ankommen lassen; man werde nachher schon sehen,

ob der Bahnhofsvorsteher wirklich das Recht hat, wegen Dingen, die außerhalb des Bahnhofes passieren, zu strafen.

Ich glaube, es würde dem Dienst auch gar nichts tun, wenn die Dienstleute, so wie es beispielsweise hier geschieht, Jeder vor dem Bahnhof seinen Platz nehmen könnten. Ich sehe eine Chifane darin, daß man den Dienstleuten sagt: Ihr müßt Euch da und dort aufstellen, Ihr dürft nicht weg.

Auch ein anderes Vorkommnis ist einem Dienstmann passiert: Er wollte am Bahnhof seine Mutter abholen, die von Mosbach herkam, und fand erst Einlaß, nachdem er den Privatbrief vorgezeigt hatte, worin ihm seine Mutter mitteilte, daß sie an dem und dem Tage nach Heidelberg komme, er möge sie am Bahnhof abholen zu dem und dem Zug. Die Mutter kam dann nicht mit diesem, sondern erst mit einem späteren Zug — und dann hat er nicht mehr hereingeburt; er hat sich sogar alle möglichen Rosenamen an den Kopf werfen lassen müssen. Er ist dann nach Hause gegangen, hat Frack und Zylinder angezogen und sich eine Bahnsteigtarte gelöst — und man hat ihn auch dann nicht mehr hereingelassen. Er mußte ein Billet lösen bis zur nächsten Station nach Wieblingen, und erst dann hat man sich bequem, ihn hereinzulassen. Man hatte Zucht, er könne in Frack und Zylinder vielleicht von einem Reisenden Gepäck entgegennehmen und es herausbringen und der Expresgutverwaltung könnten einige Pfennige verloren gehen.

Ich trage diese Dinge vor, weil unter den Dienstleuten in Heidelberg über die Art und Weise, wie sie dort behandelt werden, eine berechtigte Empörung herrscht, und ich möchte an die Großh. Generaldirektion die Bitte richten, die Bahnhofsverwaltung anzuweisen, daß sie den Dienstleuten in Heidelberg eine größeres Wohlwollen entgegenbringt.

Abg. Klümmel (Zentr.): Ich möchte nur noch einen Wunsch der Stadt Lhingen vorbringen, den ich neulich vorzutragen vergessen habe. Es geht mittags etwa 1 Uhr ein Güterzug nach Waldshut, und da wünschen nun die Lhinger, daß in diesem Güterzug ein Personenwagen eingestellt werde. Es soll dadurch den Schülern, welche die Realschule in Waldshut besuchen, ermöglicht werden, mittags von der Schule heimzufahren und das Mittagessen zu Hause einzunehmen. Ich glaube, es wäre den Beteiligten ein großer Gefallen erwiesen, wenn dieser Personenwagen eingestellt würde, und ich bitte die Großh. Regierung, diese Angelegenheit einer wohlwollenden Erwägung unterziehen zu wollen.

Abg. Kolb (Soz.): Ich habe schon bei einer früheren Gelegenheit auf die Petition der Dienstmänner am Karlsruher Bahnhof hingewiesen. Die Regierung hat damals eine Antwort, und zwar eine ablehnende Antwort, gegeben. Ich muß heute noch einen weiteren Wunsch dieser Dienstleute vortragen. Sie wünschen, daß die Gepäckträger von der staatlichen Gepäckstation nicht mehr in der Stadt die Güter abholen und hineinbefördern sollten, denn dadurch fühlen sie sich in ihren Einkünften schwer geschädigt.

Sodann möchte ich darauf hinweisen, daß diese Leute bei der amtlichen Gütergepäckstelle manchmal eine kolossal lange Arbeitszeit haben. Es besteht heute noch teilweise die 24stündige Dienstsicht, die unbedingt beseitigt werden soll. Das ist denn doch zu viel zugemutet, daß die Leute an gewissen Tagen 24 Stunden, manchmal 18 Stunden, jedenfalls aber abends sehr oft bis 9 Uhr, arbeiten sollen. Sie beschwerten sich darüber und nach meinem Dafürhalten auch ganz mit Recht. Ich glaube, da sollte die Generaldirektion einschreiten.

Dann möchte ich nochmals wegen dieses Zuschusses von 12 000 M. fragen. Nach meinen Erkundigungen sind diese 12 000 M. bei der amtlichen Gepäckbestättereit nicht notwendig; die amtliche Gepäckbestättereit kann sehr wohl ohne diese 12 000 M. Zuschuß aus der Staatskasse arbeiten. Es wäre, glaube ich, überhaupt sehr gut und vorteilhaft, wenn die Großh. Regierung diese Gepäckbestättereit selbst übernehmen wollte; erstens würde sie diese 12 000 M. Zuschuß ersparen und zweitens würde sie dabei eine Einnahmequelle erzielen. Die Gepäckbestättereit ist ein Monopol für den Privatunternehmer, das nach meinem Dafürhalten unter allen Umständen beseitigt gehört. Jedenfalls sollte man diese 12 000 M. zu beseitigen versuchen, denn die Gepäckbestättereit kann, wie gesagt, ohne diese 12 000 M. bestehen. Die früheren Besitzer sind in wenigen Jahren reich geworden, die jetzigen werden wieder reich; ich sehe nicht ein, daß wir aus staatlichen Mitteln Leute reich machen sollen.

Zu Titel II Güterverkehr: für Beförderung von Eil- und Expresgut, Milch im Abonnement, einschließlich Fahrzeuge aller Art:

Abg. Belzer (Zentr.): Zu diesem Titel möchte ich einen Wunsch der Gemeinde Malsch wegen der Zustände am dortigen Bahnhof in bezug auf die Güterabfertigung hier vorbringen. Seitdem die Bahnsteigsperrre dort eingeführt ist, besteht für diejenigen Leute, welche Güter dort in Empfang nehmen und absenden wollen, der große Mißstand, daß die Leute, wenn sie zur Güterhalle oder von der Güterhalle zum Schalter gelangen wollen, einen Umweg von bald einem halben Kilometer machen müssen. Dabei ist zu bemerken, daß es vorkommen kann, daß, wenn sie an den Uebergang unterhalb des Bahnhofes kommen, eventuell noch ein Güterzug rangiert, und die Leute dann mitunter längere Zeit warten müssen, bis der Uebergang wieder frei ist. Dadurch haben sie erstens einmal einen Zeitverlust, zweitens kann damit auch noch eine Gefahr verbunden sein. Wenn die Leute ein Fuhrwerk bei sich haben, und nicht noch eine besondere Person mitgenommen haben, die auf dasselbe aufpaßt (man kann aber von den Leuten nicht verlangen, daß sie noch eine besondere Hilfsperson mitnehmen), so laufen sie Gefahr, daß durch diese vorhandenen Mißstände an dem Bahnhof ihnen noch ein besonderer Schaden erwachsen kann. Bei schlechter Witterung ist es für die Leute noch besonders mißlich, wenn dieselben den weiten Weg zum Schalter bzw. zurück zur Güterhalle in Regen, Sturm und Schnee zurücklegen müssen. Ich glaube, man könnte dadurch Abhilfe schaffen, daß man entweder diese Leute die Sperre passieren läßt (da sind sie mit wenigen Schritten beim Schalter der Güterhalle), wenn man das aber nicht zugeben will, treffe man Vorkehrungen, daß die Güterabfertigung in der Güterhalle selber besorgt werden kann. Ich glaube, das könnte geschehen, ohne daß der Staatsbahnverwaltung eine große Ausgabe erwachsen würde. Ich möchte also bitten, daß im Interesse dieser Leute, welche unter diesem Zustand zu leiden haben, diesem Wunsche Rechnung getragen werden möge.

Abg. Geppert (Zentr.): Ich bin der Budgetkommission außerordentlich dankbar, daß sie auch die Verbilligung der Obsttarife in den Bereich ihrer Erörterung gezogen hat. Es ist das ja eine alte Frage und ein alter Wunsch, der auch in der Vergangenheit nicht geruht hat. Besonders ist es der badische Bauernverein gewesen, der vor mehreren Jahren schon eine Eingabe an die Generaldirektion um Verbesserung der Obsttarife gerichtet hat, und im wesentlichen hat die Antwort für die Ablehnungsgründe so gelaute, wie diejenige, die nun auch der Budgetkommission seitens der Gr. Regierung zu Teil geworden ist, und die ich auch unter den früheren Verhältnissen als

zutreffend bezeichnen muß. Es wäre zweifellos ein Anreiz nicht allein für die Obstzüchter in der Schweiz sondern auch in Oesterreich-Ungarn, denen wir diese Sondertarife auf Grund von Staatsverträgen und auch auf Grund von Handelsverträgen zugestehen müßten, uns weiter zu konkurrenzieren mit der Einfuhr von frischem Obst, und wir leiden ja tatsächlich schon schwer genug unter dieser Konkurrenz.

Inzwischen aber ist eine Neuerung eingetreten. Seitdem wir die Bahnen des Freihandels verlassen haben, sind wir zum ersten Mal im deutschen Zolltarife zu einem Zoll auf frisches Obst gekommen. Leider ist das aber nur ein periodischer Zoll, und es besteht eine Zeit der Zollfreiheit für unverpacktes Obst vom 1. September bis zum 30. November, und in dieser Zeit verkehren tatsächlich die meisten Obsttransporte. Was weiter in Betracht kommt bei dem verpackten Obst, das einem Zoll von 2, 3,20 und 5 M. unterliegt, je nach der Verpackung, muß gesagt werden, daß dies meistens nach dem 1. Dezember eingeht, dort wo wir in Deutschland und wo auch die Schweiz und Oesterreich-Ungarn uns solches Obst nicht mehr liefern können, wo namentlich aus Amerika und Australien Obst eingeführt wird. Im allgemeinen möchte ich das noch erwähnen: Man steht unter dem Eindruck und man hat die Meinung, daß das ausländische Obst bei uns im Transitverkehr zu billigeren Frachten verkehrt als unser inländisches Obst, und diese Meinung ist auch zum Ausdruck gekommen auf der letzten Generalversammlung des deutschen Pomologentages in Frankfurt, wo ein großer Obsthändler darauf hingewiesen hat, daß ein Sendung von 5000 Kilo Obst von Weissenheim in der Pfalz nach Rotterdam 105 M. kostet, während für dieselbe Sendung von 5000 Kilo nach Berlin 250 M. Fracht zu bezahlen sind. Ich kann mir das nicht gut erklären, wenn nicht in der Tat billigere Tarife für ausländisches Obst bestehen sollten. Ich kann nur annehmen, daß vielleicht die holländischen und die belgischen Bahnen dieses Obst billiger transportieren.

Auf jener Generalversammlung hat der landwirtschaftliche Sachverständige der deutschen Gesandtschaft in Paris sehr interessante Ausführungen über die Bemühungen der französischen Bahnen in bezug auf die Einstellung nicht allein von Ventilations- sondern auch von Kühlwagen gemacht, und er hat die Ansicht zum Ausdruck gebracht, unsere deutschen Bahnen wären noch zu schwerfällig. Vorher muß ich jedoch noch auf einen Vorschlag zurückkommen, den ich glaube der Großherzoglichen Regierung im Interesse unseres Landes machen zu sollen, und von dem auch nicht zu befürchten ist, daß etwa die Schweiz oder Oesterreich-Ungarn hier durch die Teilnahme am Sondertarif uns etwa eine Konkurrenz bereiten könnten: Ich möchte die Großh. Regierung bitten, die Frage zu erwägen, ob nicht Sondertarife für Frühobst für eine gewisse Zeit eingeführt werden könnten, sagen wir etwa vom 1. Juni bis 1. September. Solche Tarife würden uns ungemein viel nützen. Sie würden uns aber garnicht zum Nachteil gereichen können gegenüber der Schweiz und gegenüber Oesterreich-Ungarn. Die Schweiz hat ja bekanntlich lange nicht dieses bevorzugte Klima für den Frühobstbau, der ja bei uns in Baden schon eine sehr große Rolle spielt und gewiß noch weiter ausgedehnt werden kann, und dessen Steigerung sehr große Einnahmen für unser Staatseisenbahnen erwarten läßt. Die Konkurrenz der Schweiz und von Oesterreich haben wir da nicht zu fürchten. Oesterreich kann höchstens in Betracht kommen mit seiner Zwetschgeneinfuhr auf den Berliner Markt, wo es sich ein bedeutendes Absatzgebiet bereits erworben hat, aber

diese Zwetschgen aus Oesterreich kommen erst nach dem 1. September, und vor dem 1. September unterliegen sie auch dem Zoll von 2 M. auf den Doppelzentner. Welche Wohlthaten wären derartige Sondertarife, die es uns ermöglichen würden, große Obstmassen in die Hauptverbrauchscentren von Norddeutschland, wie Berlin, Hamburg, Köln und Hannover, auch nach Süddeutschland z. B. München zu leiten! Dabei kommt nicht allein die Gegend von Böhln in Betracht, da spricht auch der Kaiserstuhl und die Bergstraße mit, wir würden ohne weiteres einen gewaltigen Vorsprung mit diesen Sondertarifen erreichen, und ich glaube, auch Preußen und Norddeutschland würden mit beiden Händen zugreifen, wenn wir das Obst billiger in diese Gegenden schaffen könnten. Was Berlin bedeutet in bezug auf die Aufnahmefähigkeit von frischem Obst, erhellt daraus, daß Berlin von den 25 Millionen, die an frischem Obst aus dem Auslande bei uns eingeführt werden, allein die Hälfte verbraucht. Ich glaube die Großh. Regierung sollte diese Frage einer eingehenden Erwägung unterziehen. Ich weiß, daß der Herr Generaldirektor ein großer Freund des Obstbaues ist, ich weiß aber ebenso, daß er die reichen Einnahmen schätzt, die unsere Staatseisenbahnen von Obsttransporten beziehen. Aber ich sage: Diesen Frühobstverkehr müssen wir pointieren, und da wäre es sehr naheliegend, daß wir zu Sondertarifen gelangen müßten. Wie gesagt, hat Herr Dr. Gailer von der deutschen Gesandtschaft in Paris bemerkt, die deutschen Bahnen wären zu schwerfällig in bezug auf den Obstverkehr. Das kann man von den badischen Bahnen nicht sagen. Man ist bemüht, unsere Transporte, namentlich die von Frühobst, so rasch als möglich von den badischen Bahnen wegzubringen, aber die Sorge erfüllt uns und ist nicht unbegründet, daß andere deutsche Bahnen zu langsam mit diesen Transporten vorgehen; und ich habe es schon oft erlebt und die Erfahrung gemacht, namentlich in Böhln mit der Zentralvermittlungsstelle, daß wir nach Norddeutschland auf gewissen Plätzen nicht konkurrieren konnten, weil in der Tat unser Obst dort zu langsam befördert wird. Ich möchte daher die Großh. Regierung bitten, in Verhandlungen, die über solche Transporte geführt werden, dahin zu wirken, daß auch auf norddeutschen Bahnen unsere Transporte möglichst rasch und sicher vorwärts kommen.

Was die französischen Bahnen übrigens tun, hat der vorerwähnte Herr damit begründet — es handelt sich um Privatgesellschaften, namentlich um die Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft —, daß dort sogar die Agenten dieser Gesellschaften im Lande herumreisen und die Leute über die beste Verpackung und Sortierung instruieren. Das kann ja eine Staatsbahn bei uns selbstverständlich nicht machen. Aber diese Bahnen leisten sehr viel auch in bezug auf die Einstellung von Ventilations- und Kühlwagen. Die erwähnte Gesellschaft hat allein 1800 Spezialwagen dieser Art auf ihrer Strecke laufen. Wir sind ja auch durch das Entgegenkommen unserer Großh. Regierung, wofür ich besonders zu danken habe, zu diesen Ventilationswagen gelangt, und diese leisten sehr gute Dienste, namentlich im Hochsommer, wenn die lästige Hitze eintritt und die Obsttransporte einem raschen Verderben ausgesetzt sind; man sollte aber noch zu einem weiteren Ausbau schreiten, indem man die Decken und Wände verdoppelt. Ebenso bitte ich die Großh. Regierung, in Erwägung zu ziehen, ob es nicht möglich wäre, auch bei uns Versuche mit Kühlwagen zu machen.

Ich bin in diesen Tagen in die unangenehme Lage verlegt worden zu erfahren, daß z. B. in Böhln auf dem Frühobstmarkt, wo man auch die Erdbeerkultur in großem Maßstab betreiben will, ein Händler von München auf-

getreten ist, aber er konnte nicht kaufen, weil er sich sagen mußte: Bis die Ware nach München kommt, ist sie verdorben. Wenn wir solche Kühlwagen hätten, wäre es uns möglich, nicht nur nach München, sondern auch nach Berlin Erdbeertransporte zu bewerkstelligen. Ich glaube, das sollte man im Auge behalten. Es würde nicht viel Geld kosten, einen Versuch mit Kühlwagen zu machen, und es würde uns wesentlich nützen.

Auf eine Einrichtung möchte ich noch zu sprechen kommen, die sich besonders für den raschen Obstverkehr nützlich erwiesen hat, das ist der Tarif landwirtschaftlicher Erzeugnisse, den die Groß-Generaldirektion eingeführt hat. Ich möchte ihn bezeichnen als eine geradezu ideale Verbindung zwischen Produzenten und Konsumenten. Dadurch ist ungeheuer viel getan worden; diese Transporte gehen so schnell wie möglich vom Produzenten zum Konsumenten. Diese Einrichtung befriedigt ungemein. Es ist nur der eine Mibstand vorhanden, daß sie nicht über die Grenze unseres Landes hinausreicht, und daß die Privatbahnen den Interessenten diese Vergünstigung nicht auch gewähren. Da habe ich die Erklärung des Herrn Generaldirektors gestern sehr bedauert. Ich möchte doch bitten, daß auf die Privatbahnen eingewirkt wird, daß sie die Tarife für landwirtschaftliche Erzeugnisse im Gppezugverkehr den Anwohnern an den Privatbahnen ebenfalls zugute kommen lassen. Es ist ja ohnehin genug, wenn diejenigen Gemeinden, die mit solchen Privatbahnen begünstigt sind und schon der Opfer gar zu viele gebracht haben, nicht allein in bezug auf die freie Geländestellung, sondern auch mit Bezug auf die Barbeiträge, dann noch büssen müssen mit höheren Personentaxen, wie es leider in Aussicht steht, und sogar für die Frachten, wie der Herr Abg. Gierich vorhin ausführt hat, noch mit doppelten Streckentaxen belegt sind. Das trifft besonders zu auf eine Bahn in unserer Nähe, die Böhleralbahn. Dort sind die Interessenten schwer mitgenommen durch eine Klausel, die die Privatbahn im Vertrag mit den Interessenten hat, und wozu die Gr. Regierung ihre Zustimmung ebenfalls gegeben hat, daß doppelte Streckentaxen auch für Wagenladungen bezahlt werden müssen. Es verkehren auf der Böhleralbahn allein 5000 Wagenladungen und dafür beträgt die doppelte Streckentaxe 10 000 M. So viel müssen die Interessenten leisten und zwar solange, bis die Bahn mit 5 Proz. rentiert. Das ist eine sehr harte und bittere Auflage, auf deren Abänderung womöglich gedrungen werden sollte.

Sodann möchte ich die Groß-Regierung bei diesem Anlaß auch dringend ersuchen, daß auf eine schonende Behandlung der Obstsendungen, namentlich der Gppezugsendungen Bedacht genommen wird. Wenn die Versender sich noch so viele Mühe geben in bezug auf eine sorgfältige und gesicherte Verpackung, so hat das gar keinen Wert, wenn das Personal nicht auch schonlich mit diesen Sendungen verfährt. Ich glaube, die Fahrdienstbeamten hätten Gelegenheit, bei Einladung solcher Gppezugsendungen darauf zu sehen, daß mit dem Obst auch in der richtigen Weise verfahren wird.

Ich möchte sodann noch eine Maßregel besprechen, die mir in der Tat aufgefallen ist und die den Obstverkehr auch schädigt, besonders auf der Station Bühl. Ich habe letztes Jahr Gelegenheit gehabt, anlässlich einer Vorsprache bei der Groß-Generaldirektion darauf hinzuweisen, daß die Kurslage der Eilgüterzüge in Bühl ungemein ungünstig gewählt ist. Dort verkehren die Eilgüterzüge von Nord nach Süd morgens 7 Uhr und abends 5 Uhr. Morgens 7 Uhr ist aber erst Beginn der Annahmezeit, und abends 6 Uhr ist Schluß. Nun sind aber die eigentümlichen Verhältnisse vorhanden, daß die Obstgroßhandlungen in Bühl ihre Sendungen nicht beisammen haben

können, um sie schon bis 6 Uhr abends aufzugeben. Das Obst wird nachmittags geerntet und wird in Wagen von den Ortschaften hereingeholt. Da ist es nicht möglich, die Sendungen bis 6 Uhr parat zu haben. Morgens 7 Uhr ist es aber wieder zu spät, und dann bleiben solche Sendungen, die Frühobst enthalten, das sehr leicht verderbt, bis nachmittags 5 Uhr liegen. Damit geht uns die Konkurrenzfähigkeit auf den Märkten Basel, Konstanz und Sigmaringen verloren. Unsere Großhändler beschwerten sich, daß diese Kurslage nicht geändert worden ist. Ich glaube, eine Station von solcher Bedeutung im Obsthandel wie Bühl würde erwarten dürfen, daß derartige Fehler, wie sie im letzten Jahr gemacht worden sind, sich nicht wiederholen.

Vor vier Jahren habe ich sodann noch einige Ausführungen über Ausnahmetarife für Eisenladungen gemacht, ich habe dazumal geklagt, daß die Station Bühl zurückgesetzt ist gegenüber anderen Stationen, wie Bruchsal, Karlsruhe, Freiburg usw. Man hat mir bei jener Verhandlung entgegnet, daß Preußen namentlich nicht mehr geneigt sei, solche Ausnahmetarife zu gewähren, und daß man Bühl nicht mehr berücksichtigen könne. Nun ist aber die Tatsache zu verzeichnen, daß inzwischen doch wieder Ausnahmetarife eingeführt worden sind, ich erinnere nur an Lorrach und einige weitere Plätze, und ich bedauere, daß Bühl immer hintenanstehen muß, das auch einen bedeutenden Verkehr in Eisen hat und mitkonkurrieren möchte. Ich möchte auch darauf hinweisen, daß ich bezweifle, ob die Regierung durch die Ausnahmetarife für Eisen das erreicht, was sie bezweckt, ein Entgegenkommen gegen die Abnehmer, durch das der Preis verbilligt wird. Ich glaube, in dieser Beziehung einigen Zweifel hegen zu dürfen, aber ich möchte die Station Bühl auch in dieser Richtung der wohlwollenden Berücksichtigung seitens der Regierung empfehlen.

Abg. Pfefferle (natl.): Auch ich bin der Budgetkommission recht dankbar, daß sie die Frage der Verbilligung der Obsttarife aufgenommen hat. Ich kann mich im ganzen den Ausführungen des Herrn Kollegen Geppert, der sich in sehr sachlicher Weise ausgesprochen hat, anschließen. Mit Recht hat er betont, daß nicht nur die Gegend von Bühl dadurch berührt ist, sondern auch besonders der Kaiserstuhl und die Bergstraße. Wenn der billigere Tarif schon früher im Sommer, etwa vom Juni an, in Geltung käme, so würde dadurch auch die Kirschenerte begünstigt werden. Was die Frühzweitschgen für die Böhler Gegend sind, das ist für uns am Kaiserstuhl die Kirschenerte. Die Herren von der Generaldirektion wissen ja, wie viel Kirschen jetzt täglich in Kiesel und Zbringen verladen werden, und was die Kirschenerte für eine Rolle für den ganzen Landesteil spielt. Es wäre ein großer Vorteil für die Landwirtschaft des ganzen Breisgaus, wenn der Sommer-tarif recht frühzeitig eingeführt würde.

Ich muß aber auch die andern Wünsche des Herrn Kollegen Geppert bezüglich des Obstbaus unterstützen. Gerade auf dem Gebiet des Obstbaus ist für die Landwirtschaft noch recht viel zu holen. In der Zeit der Obstreise ist es im Interesse einer lukrativen Verwendung notwendig, daß dasselbe möglichst rasch und billig befördert wird. Auch am Kaiserstuhl hat sich in den letzten Jahren ein Obsthandel bis Berlin entwickelt. Das ist sehr erfreulich für unsere Gegend, aber da wäre es gerade notwendig, daß das Obst recht rasch und billig transportiert wird. Die Nachfrage nach unserem Obst aus den Großstädten des Nordens erhellt es, daß auch die Transportverhältnisse für unser Obst günstig geordnet werden, um uns diese Abnahme zu sichern, und möchte ich dies der Groß-Regierung sehr warm empfehlen.

Recht erfreulich ist es auch, daß die Angelegenheit des Milchtransportes vervollkommen werden soll. Gerade die Umgebung der großen Städte ist an dieser Sache besonders interessiert, und es hat mich befriedigt, zu hören, daß die Großh. Regierung Versuche gemacht hat, einerseits mit Kühlwagen und andererseits mit Wagen mit Lüftungseinrichtungen. Sie hat sich zwar noch nicht entschlossen, welches von diesen beiden Systemen sie einführen will, da sie noch die Erfahrung dieses Sommers abzuwarten gedenkt. Es ist das eine außerordentlich wichtige Frage. Das ist günstig sowohl für die Konsumenten wie für die Lieferanten. Es ist ja immer fatal, wenn Milch auf dem Transport verdorben wird, da Schwierigkeiten dabei entstehen, die für alle Beteiligten mißlich sind. Ich möchte also hoffen und wünschen, daß nach dieser Richtung hin bald eine möglichst günstige Regelung eintritt.

Ich möchte noch eine Angelegenheit ganz kurz streifen, die hier wohl angebracht werden darf, und zwar die Frage der verschiedenartigen Tarifierung für Mehl und Getreide. Ich will auf die Sache nicht näher eingehen; sie ist ja schon verschiedenumale hier besprochen worden. Auch weiß ich, daß die Großh. Regierung nicht in der Lage ist, in dieser Sache von sich allein Wandel zu schaffen. Ich möchte die Sache aber dennoch zur Sprache bringen, weil auf diesem Gebiete ein außerordentlicher Mißstand besteht, unter dem die Mühlenbesitzer des Oberlandes schwer zu leiden haben und weil der Rückgang des Mühlenwesens auch für die Landwirtschaft eine schwere Schädigung bedeutet.

Ich möchte die Großh. Regierung bitten, die Sache im Auge zu behalten und dahin zu wirken, daß diesem Mangel des Tarifes durch den Verein deutscher Eisenbahnen Abhilfe zuteil wird.

Generaldirektor Geh. Rat Roth: Die große Bedeutung des Milch- und Obstverkehrs für unsere badische Landwirtschaft, des Milchverkehrs außerdem für die städt. Bevölkerung, ist unserer Verwaltung sehr wohl bekannt. Wir sind, wie die von dem Herrn Abg. Seppert erwähnten Vorgänge beweisen, immer dankbar für Anregungen, die uns in dieser Hinsicht gegeben werden. Es ist heute nicht möglich, auf die zahlreichen Punkte einzugehen, die von den Herren Abg. Seppert und Pfefferle vorgetragen wurden, wir werden sie aber gewissenhaft prüfen. Heute möchte ich nur die Erklärung abgeben, daß wir sofort unserem Personal die Bestimmungen, die über die schonliche Behandlung der Obstsendungen allgemein erlassen sind, wieder in Erinnerung bringen werden.

Abg. Bühner (Zentr.): Auch mir gibt der Passus des Berichtes, der von der Herabsetzung der Tarife für den Obsttransport handelt, Veranlassung, einige Worte zu diesem Titel zu sprechen. Die Frage der Frachtermäßigung für Obstsendungen ist ja für die Obstzüchter der Bobenseegegend als einer der entlegensten Gegenden des Landes von besonderer Wichtigkeit, aber auch die Erklärung, die die Großh. Regierung auf dem letzten Landtag abgegeben hat, hat gerade für diese eine besondere Bedeutung. Die Großh. Regierung hat damals erklärt, daß auf Grund des Artikels 20 des Staatsvertrages zwischen Baden und der Schweiz auch die schweizerischen Obstzüchter zu den badischen Ausnahmetarifen zugelassen werden müßten, was selbstverständlich nicht wünschenswert wäre. Am allerwenigsten wäre das aber erfreulich für die badischen Obstzüchter am Bodensee, da sie naturgemäß von der Konkurrenz des schweizerischen Obstes in erster Linie betroffen werden. Inzwischen hat sich aber, wie Kollege Seppert bereits hervorgehoben hat, mit Einführung des neuen Zolltarifes, der das Obst mit einem Zoll von 2-5 M. belegt, insofern eine Veränderung der Verhältnisse voll-

zogen, als die Konkurrenz des außerdeutschen Obstes in gewissem Umfange durch die Zölle beschränkt wird, aber eben nur in gewissem Umfange und nicht schlechtin, denn nur das verpackte Obst hat das ganze Jahr hindurch Zölle zu zahlen, während das unverpackte — und das ist für diese Frage besonders wichtig — nur in der Zeit vom 1. Dezember bis 31. August Zölle zu zahlen hat, während es vom 31. August bis 1. Dezember zollfrei ist. Dieser Umstand ist es aber, der auch jetzt noch zu Bedenken Veranlassung gibt, ob die Frachtermäßigung zweckmäßig sei. Immerhin wird die Frage aber nunmehr einer neuerlichen Prüfung zu unterziehen sein, und Kollege Seppert scheint mir in dieser Hinsicht schon einen sehr beachtenswerten Vorschlag gemacht zu haben. Ich selbst möchte mich als Laie in dieser Frage eines Vorschlags enthalten, und die Großh. Regierung nur bitten, möglichst bald in diese Prüfung einzutreten.

Im Anschluß hieran möchte ich dann noch auf eine Anfrage zurückkommen, die mein Freund Duffner auf dem letzten Landtag an die Großh. Regierung gerichtet hat. Er hat gebeten, es möchte dem süßen Weinmost die gleiche Vergünstigung zuteil werden, wie dem frischen Obst, d. h. es möchte im Herbst die Beförderung von süßem Weinmost mittelst Eilzugs zu Frachtgutfähren zugelassen werden. Zur Begründung hat er darauf hingewiesen, daß es sich in der Regel um einen billigen Wein handle, der den teureren Eilgutfrachten nicht verträglich sei. Darauf hat er von dem Herrn Ministerialdirektor Schulz die Antwort bekommen, daß dieser Wunsch nicht leicht zu erfüllen sei, da die Beförderung von Eilgut überwiegend in Personenzügen erfolge, deren Belastung mit Gütern aber in bestimmten Grenzen sich halten müsse. Er hat dann aber doch geschlossen mit den Worten: „Ob es vielleicht möglich sein wird, mit gewissen Beschränkungen dem Wunsch entgegen zu kommen, wird geprüft werden.“ Ich möchte nun anfragen, ob diese Prüfung stattgefunden hat, und welches das Ergebnis derselben war.

Abg. Neß (natl.): Ich möchte hier einen Wunsch der Gemeinde Knielingen vortragen, die die Erstellung einer Güterhalle an der Station Knielingen wünscht. Die Bahn gehört ja zurzeit noch der Stadtgemeinde Karlsruhe, der Betrieb und die Verwaltung jedoch ist Staatsangelegenheit. Nun sind ja in letzter Zeit Verhandlungen mit der Stadt Karlsruhe gepflogen worden, und man ist bereits zu einem Abschlusse gelangt, der nur noch der endgültigen Genehmigung bedarf. Die Gemeinde hat über 3000 Einwohner; bei einer solch großen Zahl dürfte das Bedürfnis für die Erstellung einer Güterhalle wohl vorhanden sein. Ich möchte deshalb dringend bitten, wenn der Vertrag sanktioniert ist, baldmöglichst an die Erstellung einer Güterhalle in Knielingen heranzutreten.

Ferner haben sich verschiedene Interessenten aus der Gemeinde Eggenstein bei der Generaldirektion um die Aufstellung eines Krähnens auf der dortigen Station beworben. Sie wurden dahin verbeschieden, daß z. Zeit ein bringendes Bedürfnis für die Erstellung eines Krähnens nicht vorhanden wäre. Mündlich wurde dem Einsender der Petition mitgeteilt, daß bis jetzt noch nicht einmal ein fahrbarer Krahn verlangt worden wäre. Nun möchte ich aber doch darauf hinweisen, daß in der ländlichen Bevölkerung nicht bekannt ist, daß die Regierung tatsächlich fahrbare Krähne abgibt und unter welchen Bedingungen sie abgegeben werden, ob sie den betreffenden Interessenten unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden, und ob für die Wagen, deren Inhalt mit dem Krahne verladen werden muß, ein Wagenstandgeld erhoben wird. In der Gemeinde Eggenstein gehen jährlich durchschnittlich 500 Waggons ein. Wo ein solch großer Güterumschlag stattfindet, dürfte meines Erachtens ein Bedürfnis für die Erstellung eines Krähnens vorhanden sein.

Abg. Kolb (Soz.): Die interessanten und sachverständigen Ausführungen des Herrn Abg. Geppert veranlassen mich, ebenfalls einiges dazu zu bemerken. Wenn ich nicht irre, hat der Herr Abg. Geppert schon vor einigen Jahren den Wunsch zum Ausdruck gebracht, daß Kühlwagen für den Obsttransport eingeführt werden sollen. Es scheint das bisher nicht der Fall gewesen zu sein. Ich möchte die Großh. Regierung darauf aufmerksam machen, daß man in Amerika in dieser Beziehung kolossal fortgeschritten ist. In Kalifornien, wo bekanntlich auch ein sehr starker Obstbau vorhanden ist, wird das Obst nicht bloß in Kühlwagen, sondern in ganzen Kühllügen, und zwar auf dem schnellsten Wege nach New-York befördert, sodaß das Obst in verhältnismäßig kurzer Zeit und vollständig frisch auf den New-Yorker Markt kommt. Die Folge ist, daß sich der Obstbau in Kalifornien in den letzten Jahren ganz riesig entwickelt hat. Unser Obstbau in Baden hat sich auch sehr entwickelt. Allein er könnte noch weiter gebracht werden, wenn diesen Wünschen, die der Herr Abg. Geppert vorgebracht hat, endlich einmal Rechnung getragen würde. Er hat darauf hingewiesen, daß der Obstbau noch eines derjenigen Mittel ist, die unserer Landwirtschaft helfen können, und es erfordert der Obstbau im großen und ganzen nicht sehr viel Mühe; er kann in Baden ganz bedeutend entwickelt werden und insbesondere, wenn man die Tarife herabsetzt. Billige Tarife bedeuten für den Obstbau Erweiterung seines Absatzgebietes, und Erweiterung des Absatzgebietes bedeutet für den Landwirt Erhöhung der Preise für seine landwirtschaftlichen Produkte. Das sind Grundzüge, die man doch endlich einmal bei der Großh. Regierung anerkennen sollte. Wenn auf den ersten Augenblick ein Ausfall an Einnahmen durch Herabsetzung der Tarife eintreten sollte, was ich übrigens durchaus nicht glaube, so würde er, wenn er eingetreten ist, in wenigen Jahren dadurch wieder eingeleitet werden, daß der Obstbau sich entwickelt und bedeutend mehr Obst transportiert wird, als dies unter den gegenwärtigen Umständen der Fall ist. Die heutigen Tarife sind nicht selten eine Zollpolitik en miniature, die den Verkehr und die Entwicklung desselben, auch die Entwicklung der Produktion hindern und hemmen. Diese Zollpolitik im kleinen sollte endlich einmal beseitigt werden.

Dann hat der Herr Abg. Geppert darauf hingewiesen, daß die Orte an der Bühlerthalbahn immer noch Gelder aufbringen müssen, und zwar so lange, bis diese Bahn sich zu 5% rentiert. Ich weiß nicht, wie lange das noch gehen soll. Aber ich befürchte, es geht noch sehr lange. Man kann die Rente auf sehr verschiedene Weise berechnen. Schließlich kommt die Gesellschaft nie auf 5%. Diese Dörfer, die, soweit ich die Verhältnisse kenne, durchaus nicht eine reiche Bevölkerung besitzen, werden dadurch belastet, daß sie immer und immer wieder dieser Gesellschaft Barzuschüsse leisten müssen, die selbstverständlich wieder die landwirtschaftliche Produktion in jener Gegend verteuern. Wenn man derartige Einzelfälle immer wieder hören muß, dann möchte ich nur wünschen, daß der Landtag endlich einmal aus diesen Einzelfällen die Konsequenz zieht, wenn es sich um das ganze Verkehrsweisen handelt. (Abg. Frühauß: Sehr richtig!) Jedesmal, wenn über einen Gegenstand verhandelt wird, werden von hülben- und drüben immer wieder diese Klagen vorgebracht. Wenn es sich aber um das Ganze handelt, versagt der Landtag und geht mit der Regierung durch Dick und Dünn. Ziehen Sie einmal die Konsequenzen, dann wird diesen Beschwerden auf einmal abgeholfen sein. (Bravo! bei den Sozialdemokraten.)

Zu Titel V, Erträge von Veräußerungen, § 25, Aus

der Abgabe von Wasser, elektrischem Strom, Gas und dergleichen:

Abg. Vogel (Dem.): Ich möchte hier nur kurz auf die ungleiche Behandlung der Pächter der Mannheimer Lagerhäuser beim Bezug des elektrischen Lichts gegenüber denen in Kehl hinweisen. Wie wir ja aus dem Bericht ersehen, zahlen die Pächter im Hafen von Kehl nur 40 Pfg. pro Kilowattstunde bis zu 3000 verbrauchte Kilowattstunden im Jahr. Was darüber hinausgeht, muß mit 32 Pfg. bezahlt werden, während die Mannheimer für die ersten 200 Kilowattstunden 60 Pfg., für die folgenden 300 55 Pfg. usw. bezahlen müssen. Das würde mich noch weniger veranlassen haben, das Wort zu ergreifen. Der Unterschied, der zwischen den Preisen in Kehl und Mannheim besteht, würde auch eine sehr bedeutende Konkurrenz für die Lagerhausbesitzer in Mannheim nicht bedeuten. Der Hauptgrund liegt darin, daß die pfälzische Bahn den Lagerhausmietern einen ganz bedeutend niedrigeren Satz für elektrisches Licht berechnet, und hier liegt es in unserm eigenem Interesse, der Konkurrenz der Pfälzer Bahn zu begegnen, welche schon auf verschiedenen Gebieten — es ist ja hier schon im Landtag in früheren Jahren darüber gesprochen worden — in sehr weitgehender Weise unsere Regierung zu unterbieten sucht, was dazu Veranlassung gibt, daß das Steuertapital, welches sonst bisher in Mannheim war, nach Ludwigshafen hinüberzieht. Diese Konkurrenz müßte die Großh. Generaldirektion veranlassen, ein mögliches Entgegenkommen gegenüber den Pächtern der Lagerhallen zu beweisen. Es handelt sich ja nicht allein darum, daß die Bahnverwaltung ein paar tausend Mark mehr einnimmt, sondern der Verlust ist viel größer, wenn die Firmen durch diesen Umstand veranlaßt werden, nach Ludwigshafen hinüberzugehen; dadurch haben wir nachher einen bedeutenden Ausfall an Steuertapitalien, aber auch der Güterverkehr auf den badischen Bahnen würde darunter leiden.

Ich möchte aber auch gleichzeitig hier bitten, doch zu unterfragen, ob es nicht möglich ist, daß in die kleinen Dienstwohnungen an der Neckarspitze auch Wasserleitung gelegt wird. Das Fehlen derselben ist der Gegenstand einer sehr großen Klage der Bahnbediensteten und Bahnarbeiter, welche diese Wohnungen dort bewohnen müssen. Die Bewohner dieser Häuser sind schon dadurch der anderen Bevölkerung gegenüber in einer unangenehmen Lage, weil die Häuser sehr weit abgelegen sind. Aber das unangenehmste besteht darin, daß, was heutzutage in Mannheim sonst nicht mehr vorkommt, die Leute ihr Wasser selbst tragen müssen, weil sie keine Wasserleitung haben. Sie haben sich schon an die Stadtverwaltung gewendet. Aber selbstverständlich hat die Stadtverwaltung gar kein Recht, selbst wenn sie wollte, hier auf dem Gelände, welches bahneigenes Gelände ist, irgend welche Einrichtungen zu treffen. Es ist die Pflicht der Besitzerin — und das ist die Eisenbahnverwaltung —, hier das nötige zu veranlassen, damit die Dienstwohnungen im wahrsten Sinne des Wortes auch richtige Wohnungen werden, die den Verhältnissen in Mannheim entsprechend sind.

Es kommt ja auch eine verschiedene Berechnung der Miete vor. Es ereignet sich z. B., daß ein Wagenwärter 400 M. verwohnt, während ein Arbeiter nur 180 M. verwohnt, und trotzdem haben die Leute die gleiche Wohnung. Ja, oft hat der Inhaber der Wohnung für 180 M. noch eine bessere als der Inhaber der Wohnung für 400 M. Wir werden noch Gelegenheit haben, später darüber zu sprechen. Auch das bringt Unzufriedenheit mit sich. Es müßte hier doch auch gesucht werden, in möglichster Weise einen Ausgleich zu schaffen. Derjenige, dem eine höhere Miete für seine Wohnung ausgerechnet wird, erhält dadurch künstlich einen höheren

\*

Gehalt ausgerechnet, indem nämlich der Mietwert seinem Gehalt zugerechnet wird. Der Mann hat aber nichts davon. Es erzeugt Unzufriedenheit, weil der Mann das nicht hat, was auf dem Papier steht.

Betriebsdirektor Engler: Der Herr Abg. Vogel hat zunächst bemängelt, daß in Kehl und in Mannheim verschiedene Preise für die Abgabe von elektrischer Kraft berechnet werden. Die Verschiedenheit kommt daher, weil wir eben in Kehl die elektrische Kraft viel billiger herstellen können als in Mannheim. In Kehl haben wir bekanntlich die Wasserkraftanlage vom Rhein aus, in Mannheim dagegen wird die Elektrizität durch Kohle erzeugt. Es ist selbstverständlich, daß wir mit dieser Wasserkraftanlage, die wir außerdem noch unter besonders günstigen Verhältnissen sehr billig herstellen konnten, billiger elektromotorische Kraft erzeugt haben.

Was nun die Konkurrenz betrifft, die in Mannheim und auf der Pfälzer Bahn in Ludwigshafen besteht, so kann ich bloß sagen, daß wir diese Konkurrenz, soweit als nötig schien, bei der Preisfeststellung für die elektrische Energie berücksichtigt haben.

Die weitere Klage, daß die Dienstwohnungen auf der Neckar Spitze nicht mit Wasserleitung versehen sind, ist dahin zu beantworten, daß diese Anlagen in Angriff genommen sind.

Abg. Vogel (Dem.): Die Stadtgemeinde liefert an die Gewerbetreibenden seit dem 1. April d. J. Elektrizität für Beleuchtung zu 40 Pfg., und ich glaube, was der Stadtgemeinde Mannheim als Leiterin ihres Werkes möglich ist, sollte auch der Bahn möglich sein, die sollte die Elektrizität lieber von der Stadtgemeinde beziehen, wenn sie sie selbst zu teuer herstellen muß.

Betriebsdirektor Engler: Die Stadtgemeinde hat ein viel größeres Elektrizitätswerk, als die Eisenbahnverwaltung, kann also die Elektrizität auch viel billiger erzeugen als diese.

Weiter meldet sich zu diesem Abschnitt Niemand zum Wort.

Der Vizpräsident stellt fest, daß der Kommissionsantrag zum Abschnitt Eisenbahnbetriebsverwaltung angenommen ist.

Zu Abschnitt 2, Bodenseedampfschiffahrtverwaltung, Einnahmen § 1, aus dem Personen- und Gepäcksverkehr:

Abg. Büchner (Zentr.): Bei diesem Titel habe ich zwei Wünsche vorzutragen, die auf Erweiterung der Dampfschiffahrtgelegenheit auf dem Bodensee abzielen. Ich hoffe, mit diesen Wünschen umso eher ein geneigtes Ohr zu finden, als die Wünsche, wie ich glaube, nicht nur innerlich berechtigt sind, sondern als ich auch aus verschiedenen Äußerungen des Herrn Eisenbahnministers zu meiner Freude habe entnehmen können, daß er ein ausgesprochenes Faible für den Bodensee hat. Erst vorgestern hat er ja auf unseren schönen See ein Loblied gesungen, wie es ein gebürtiger „Seehase“ begeisteter nicht singen könnte.

Die Wünsche betreffen einmal den Ueberlinger See und zwar den unteren Teil desselben. Es wird von Einheimischen und insbesondere von Fremden schmerzlich empfunden, daß so wenig Gelegenheit geboten ist, die Schönheiten des Ueberlinger Sees, des vielleicht schönsten Teiles des Bodensees, kennen zu lernen. Ich brauche Ihnen nur, von Ueberlingen ganz abgesehen, Namen in die Erinnerung zu rufen wie: Sipp-lingen mit dem Haldenhof, Ludwigshafen mit seiner

schönen Umgebung, Bodman mit dem Frauenberg, Ballhausen mit der Kargegg und der Marienschlucht. Der Ueberlinger See ist ja nicht ohne Verbindung, aber doch nur im Hochsommer vom 1. Juli ab, und auch da nur an zwei Tagen, nämlich am Donnerstag und am Sonntag. Wir wollen nun nicht verlangen, daß diese Dampfschiffahrtgelegenheit auf das ganze Jahr ausgedehnt werde, aber wir müssen doch dringend bitten, daß wenigstens im Hochsommer jeden Tag Gelegenheit geboten wird, den Ueberlinger See zu befahren. In diesem Sommer wird sich das ja nicht mehr machen lassen, aber wenn im nächsten Sommer der Fahrplan wieder herauskommt, hoffe ich, daß dieser Wunsch dann erfüllt sein wird.

Wenn dieser Wunsch mehr von einem idealen Beweggrund getragen ist, so ist der andere, den ich nunmehr vorzutragen habe, mehr von einem materiellen Beweggrund geleitet. Es handelt sich um die Interessen der Stadt Radolfzell. Bei der Stadt Radolfzell hat sich ein großes Bedürfnis eingestellt, in näheren Verkehr mit der Nachbarschaft und insbesondere mit der gegenüberliegenden Hört zu treten. Ich brauche Ihnen das nicht näher auseinanderzusetzen. Es ist Ihnen das aus den mehrfachen Petitionen bekannt, die diesem Landtag zugegangen sind, und die alle auf Erstellung einer Hörtbahn hinausgehen. Freilich, wenn zu erwarten wäre, daß schon in nächster Zeit diese Hörtbahn erstellt werde, dann hätte ich jetzt nicht nötig, für eine Dampfschiffahrtsverbindung zu plädieren. Aber so, wie die Dinge liegen, fürchte ich, daß noch einige Zeit ins Land gehen wird, bis wir den Pfiff der Hörtbahn zu vernehmen bekommen, und andererseits ist schon in der Zwischenzeit eine sichere und geregelte Verbindung mit der Hört dringend notwendig. Radolfzell hat in der letzten Zeit einen ungewöhnlichen Aufschwung genommen und sich zu einer blühenden Industriestadt entwickelt, die auch vielen Bewohnern der Umgebung Arbeit und Brot gibt. Dazu sind in den letzten Jahren die beiden bedauerlichen Seunfälle gekommen, die jedesmal eine größere Anzahl blühender Menschenleben zum Opfer gefordert haben. Unter diesen Umständen läßt sich wie gesagt die Herbeiführung einer geregelten und gesicherten Verbindung nicht mehr länger hinauschieben. Das Motorboot, mit dem man sich zurzeit behelfen will, reicht nicht hin. Es ist selbstverständlich besser als ein gewöhnlicher Nachen, aber es ist doch auch zu klein, um allen Stürmen und Gefahren des Sees zu trotzen. Gerade dem Motorboot, das zwischen Radolfzell und Jhngang verkehrt, ist es auch schon begegnet, daß es vom Sturm abgetrieben und in Gefahr gebracht wurde. Das einzig richtige ist eben eine Dampfschiffahrtsverbindung. Auch hier besteht sie schon in beschränktem Maße, aber nur an den Sonn- und Feiertagen, ist also nur dem Fremden- und Vergnügungsverkehr gewidmet. Nach dem, was ich ausgeführt habe, hat aber die Stadt Radolfzell ebenso sehr ein Interesse daran, auch an Werktagen diese Verbindung zu besitzen. Die Stadtgemeinde Radolfzell ist deshalb mit der schweizerischen Gesellschaft, die die Unternehmerin der Dampfschiffahrt auf dem Untersee ist, in Unterhandlungen getreten, um auch an Werktagen eine Dampfschiffahrtsverbindung zu erlangen. Die Verhandlungen sind noch nicht zum Abschluß gelangt, aber es ist selbstverständlich, daß die Dampfschiffahrts-gesellschaft sich darauf nur einlassen wird, wenn der badische Staatszuschuß, der heute schon gewährt wird, erhöht wird, und ich möchte schon jetzt den Herrn Minister bitten, seinen ganzen Einfluß aufzubieten, daß diese Erhöhung seinerzeit, wenn die Verhandlungen zum Abschluß gelangt sind, auch wirklich gewährt wird. Ich weiß ja wohl, daß dieser Zuschuß vom Ministerium des Innern zu bewilligen ist, aber als oberster Verkehrs-

beamtet hat doch auch der Herr Minister das größte Interesse an einer glücklichen Erledigung dieser Angelegenheit. Beifügen will ich noch, daß die Stadt Radolfszell selbst bereit ist, einen namhaften Teil dieses Zuschusses auf sich zu nehmen.

Zum Schlusse möchte ich noch meiner Freude Ausdruck verleihen über die Erklärung, die der Herr Minister vorgestern abgegeben hat dahingehend, daß die Großh. Regierung entschlossen sei, bei den übrigen Bodenseestaaten die so notwendige Verbilligung der Dampfschiffahrtstaxen in Anregung zu bringen. Ich brauche mich über die Notwendigkeit dieser Verbilligung nicht mehr näher auszulassen, nachdem Kollege Benedey das bereits ausreichend getan hat. Nur dem Gedanken möchte ich noch Ausdruck verleihen, daß gerade der gegenwärtige Zeitpunkt für diese Anregung der allergünstigste sein dürfte, der gegenwärtige Zeitpunkt, wo wir ohnedies in dem Zeichen der Tarifreform stehen und wo alle Welt nach Verbilligung der Taxen ruft. Ich möchte deshalb die Regierung bitten, diesen Zeitpunkt nicht zu verpassen, sondern das Eisen zu schmieden, so lange es heiß ist.

Weiter verlangt zu diesem Abschnitt Niemand das Wort.

Der Vizepräsident stellt fest, daß der Antrag der Kommission zum Abschnitt Bodenseer-Dampfschiffahrtsverwaltung angenommen ist.

Zu 3) Anteil Badens an den Reineinnahmen der Main-Neckar-Eisenbahn. § 1, Anteil an den Reineinnahmen:

Hg. Müller (nat.): Der Herr Kollege Ihrig hat vorgestern warme Worte ausgesprochen in bezug auf die Beamten und die Arbeiter, die auf der badischen Strecke der Main-Neckarbahn angestellt sind. Er hat sich hierbei auf eine Rede bezogen, die ich vor 2 Jahren bei Gelegenheit dieses Titels gehalten habe. Ich kann mich daher kürzer fassen, als ich ursprünglich vorhatte. Ich stehe noch heute, wie vor zwei Jahren, auf dem Standpunkt, daß der auf einigen Stationen der Main-Neckarbahn eingeführte 3tägige Nachtdienst die Betriebssicherheit nicht fördert, im Gegenteil, infolge der großen körperlichen und geistigen Anstrengungen, denen die Beamten sich unterziehen müssen, sie in hohem Grade gefährdet. Der verstorbene preussische Eisenbahnminister Herr von Büdte war zwar der Ansicht, daß der 7- bzw. 3tägig aufeinanderfolgende Nachtdienst eine größere Betriebssicherheit verbirgt als ein 1 tägiger Nachtdienst. Ich stehe nicht auf dem Standpunkt, ich habe das auch vor 2 Jahren schon ausgeführt. Es mag vielleicht sein, daß da und dort sich ein Mann findet, der geistig und körperlich so veranlagt ist, daß er den 3tägigen Nachtdienst eine längere Zeit hindurch ausführen kann, ohne Schaden an seiner Gesundheit zu nehmen. Ich glaube daher, daß der normale Mensch oder der unternormale Mensch in Anbetracht seiner Gesundheitsverhältnisse nicht in der Lage ist, einen so anstrengenden Dienst auf die Dauer auszuhalten, wenn er nicht Schaden an seinem Körper und Geist nehmen soll. In Preußen existiert eine Einrichtung, wonach solche Beamte nach 10- oder 12jähriger Dienstzeit in andere Stellen einrücken, wo ein solcher Nachtdienst nicht mehr vorkommt. In Baden bei der Main-Neckarbahn, bei diesen kleinen Verhältnissen, wird das aber unmöglich sein. Dort scheint man nach den Ausführungen des Herrn Kollegen Ihrig (ich war davon nicht genau unterrichtet), die Praxis einführen zu wollen, daß man solche Beamten, die diesen Dienst nicht mehr leisten können, einfach der badischen Verwaltung zur Verfügung stellt. Sie alle haben vor einem Jahr von dem großen Eisenbahnunglück in Spremberg gelesen. Die Presse sämtlicher

Parteien und Parteirichtungen hat dieses Unglück auf Ueberlastung der Fahrdienstbeamten zurückgeführt. Die preussische Regierung hat das nicht zugegeben, allein ich glaube, sie hat die Herren, die anderer Ansicht waren, nicht eines Besseren belehrt. Hoffentlich vertritt der neue preussische Eisenbahnminister andere Ansichten und schafft Zustände auf den preussischen Bahnen, die menschlicher sind als die jetzigen. Wenn das der Fall sein sollte, so werden jedenfalls auch auf der Main-Neckarbahn andere Zustände herbeigeführt werden.

Wir haben in Baden bessere Zustände, Zustände, mit denen das Fahrdienstpersonal im wahrsten Sinne des Wortes zufrieden ist. In Baden hat ein Beamter, wenn er den Nachtdienst gehabt hat, 24 Stunden, in größeren Stationen 30 Stunden Ruhezeit, er kann, wenn er diese Ruhe genossen hat, voll gekräftigt an Geist und Körper sich seinem verantwortungsvollen Dienst wieder widmen. Auf der Main-Neckarbahn hat man das nicht. Dort muß auf einigen Stationen, wie z. B. Ladenburg, ein Beamter 3 Tage hintereinander Nachtdienst machen, und wenn er am 4. Morgen von der Nachtwache heimkommt, so hat er nicht den ganzen Tag Ruhe, sondern er muß nachmittags von 3 bis 7 Uhr nochmals in den Dienst treten. Ich weiß wohl, daß unsere badische Eisenbahnverwaltung und unser damaliger Vertreter bei der Eisenbahndirektion Mainz, dessen gewissenhafte Dienstleistung und dessen humanes Auftreten den Beamten gegenüber überall lobend anerkannt wird, keinen Einfluß auf diese Dinge hat. Allein ich glaube doch, unsere badische Regierung, unsere badische Eisenbahnverwaltung, könnte, wenn es ihr ernst damit ist, nach und nach auf die preussische Eisenbahnverwaltung doch derart einwirken, daß hier Zustände geschaffen werden, die erträglicher sind, Zustände, bei denen die dort angestellten badischen Beamten nicht zu höheren Dienstleistungen herangezogen werden können, als wie es in Baden selbst der Fall ist. Die Berufstüchtigkeit unserer Beamten würde jedenfalls bei einem solchen Vergehen wesentlich gehoben werden.

Um wie viel stärker ein Fahrdienstbeamter, ein Eisenbahnbeamter gegenüber einem Postbeamten in den Dienst eingezogen ist, davon möchte ich Ihnen ein Beispiel geben, indem ich die Dienstleistungen zweier Beamten in Ladenburg einander gegenüberstelle. Ein Postbeamter in Ladenburg, wo, wie ich schon erwähnt habe, für die Eisenbahnbeamten dreitägiger Nachtdienst eingerichtet ist, kann nach den Bestimmungen über Dienst- und Ruhezeiten des Postpersonals ein Beamter höchstens bis zu 60 Stunden in der Woche beschäftigt und zum Dienst herangezogen werden. Dabei müssen die Dienstleistungen von nachts 10 Uhr bis morgens 6 Uhr, und, wenn sich der Nachtdienst über 6 Uhr hinaus erstreckt, auch diese Zeit eineinhalbmal gerechnet werden. Würde man nun einen solchen Dienstplan, wie ihn die Direktion Mainz auf der Station Ladenburg eingeführt hat, bei dem Kaiserl. Postamt in Ladenburg einführen, so könnte ein Postbeamter, nachdem er dreimal hintereinander 12 Stunden Nachtdienst (gleich 36 Stunden Dienst) hierzu den Zuschlag von 10 Uhr nachts bis 7 Uhr morgens (gleich neun mal eineinhalb, gleich dreizehneinhalb Stunden) zusammen 49 einhalb Stunden, und nach dem dritten Nachtdienst die Zeit von 3 Uhr mittags bis 7 Uhr abends (gleich vier Stunden) also zusammen 53 einhalb Stunden Dienst verrichtet hat, an den übrigen vier Wochentagen nur noch zu 6 einhalb Dienststunden herangezogen werden, während der Eisenbahnbeamte nach den bundesrätlichen Bestimmungen zu mehr als noch einmal so viel Dienststunden herangezogen werden kann. Bei diesem Vergleich könnte man zu der Ansicht kommen, als ob der Dienst eines Postbeamten leichter, weniger verantwortungsvoll sei, als derjenige eines Eisenbahnbeamten.

Daß dies nicht der Fall ist, darüber sind wir, glaube ich, alle einig. Warum aber, wenn doch kein Unterschied hinsichtlich der Leistung von Postbeamten und Eisenbahnbeamten besteht, die Regelung ihrer Dienstzeit so verschieden ist, das ist mir unbekannt. Ich möchte an den Herrn Minister die dringende Bitte richten, sein Augenmerk auf diese Dinge zu richten und an geeigneter Stelle auf eine Besserung in dieser Hinsicht hinwirken zu wollen.

Der Verkehr auf der Main-Neckarbahn, bekanntlich eine der befahrensten Strecken in unserem Deutschen Reich, nimmt stetig zu, besonders aber auf der Station Weinheim, welche Stadt nun auch noch Knotenpunkt und Haltestation auf der Strecke Weinheim-Fürth und Weinheim-Worms geworden ist. Die Folge dieser Verkehrsvermehrung ist nun, daß der Güterbahnhof in Weinheim viel zu eng ist und daß die Ueberführungsfrage noch akuter geworden ist, als sie es seither schon war. Ich will auf diese Dinge heute nicht näher eingehen; ich werde später, bei der Beratung des Eisenbahnbaubudgets Gelegenheit haben, darauf zurückzukommen. Ich will heute aber nur erwähnen, daß man mit dem Geländeerwerb fortschreiten, daß man keinen Halt machen möge, und ich will jetzt schon die Großh. Regierung bitten, im Nachtrag eine Forderung zu bringen, um eben die dortigen Beamten in die Lage zu setzen, mit dem Geländeerwerb fortschreiten zu können. Jede Verzögerung würde eine Mehrausgabe von Tausend, ja von Hunderttausenden von Mark im Gefolge haben.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich mit einigen Worten auf die Verhältnisse am Schalterdienst in Weinheim zu sprechen kommen. Es sind in Weinheim zwei Schalterbeamte vorhanden, von denen der eine von morgens  $\frac{1}{4}$  Uhr bis nachmittags 1 Uhr mit einer Pause von 8 bis 9 Uhr morgens (zum Frühstück) Dienst leisten muß; der andere tritt seinen Dienst mittags 1 Uhr an und hat Dienst bis  $\frac{1}{2}$  1 Uhr nachts. Dieser Mann hat nur eine Pause zum Nachtessen von 4 Uhr 50 Min. nachmittags bis 5 Uhr 17 Min.; eine andere Pause ist nach Ansicht der Beamten nicht zu schaffen. Das ist also eine Zeit von 27 Minuten. Diese Zeit steht aber nur auf dem Papier, in Wirklichkeit ist diese Pause von 27 Minuten nicht oder nur höchst selten vorhanden: die Zeit wird gekürzt dadurch, daß bald dieser bald jener Zug etwas zu spät eintrifft, sie wird auch dadurch gekürzt, daß da und dort einmal ein Reisender Auskunft über dies oder jenes von dem Schalterbeamten verlangt. Der Beamte ist also gezwungen, sein Nachtessen etwa um 5 Uhr einzunehmen; er muß dieses Nachtessen auf dem Bureau einnehmen; von einem Nachtessen zu Hause, in der Stadt, kann keine Rede sein: der Bahnhof liegt eine Viertelstunde, oder wenigstens zehn Minuten von der Stadt entfernt. Es wäre also hier dringend zu wünschen, daß eine andere Pause, und zwar nicht um 5 Uhr, sondern um 7 oder 8 Uhr, geschaffen wird, damit der Mann auch sein Nachtessen einnehmen kann, wie das andere Leute zu tun in der Lage sind.

In diesem Frühjahr wurde wiederholt vom reisenden Publikum darüber geklagt, daß trotz des kolossalen Verkehrs an Sonn- und Feiertagen nur ein Schalterbeamter dienstlich tätig war. Die Folge davon war, daß es da und dort zu großen Verkehrshindernissen gekommen ist. Auch hier wünscht man eine Aenderung.

Was nun die Eisenbahnarbeiter auf der Main-Neckarbahn anbelangt, so möchte ich mich ganz dem anschließen, was der Herr Kollege Jhrig gesagt hat. Ich will dem nur noch hinzufügen, daß diese Eisenbahnarbeiter auf der badischen Strecke der Main-Neckarbahn durchaus nicht von der Entlohnung nach dem preussischen Schema entzückt sind. Es ist zwar in diesem Frühjahr etwas

besser geworden; es sind wenigstens für die älteren Beamten kleine Gehaltserhöhungen eingeführt worden. Allein diese Leute fühlen sich immer noch benachteiligt und wünschen, daß sie, wenn sie den gleichen Dienst tun sollen wie ihre Brüder auf den übrigen badischen Strecken, auch so behandelt werden möchten wie jene in bezug auf Löhne und auch in bezug auf Vergünstigungen, wie beispielsweise Freifahrten.

Was den Fahrplan auf der Main-Neckarbahn anbelangt, so ist es hier entschieden besser geworden, als es früher der Fall war. Es sind seit Bestehen des Main-Neckarbahn-Vertrages, also seit dem Jahre 1902, die partikularistischen Bestrebungen, die bald aus diesem, bald aus jenem der drei Vertragsstaaten ausgingen und bei Aufstellung des Fahrplanes lähmend wirkten, mehr und mehr zurückgetreten.

Die von mir wiederholt hier in diesem Hohen Hause und beim Eisenbahnrat in Frankfurt verlangten Schnellzüge halten jetzt in Weinheim an. Auf diesem Gebiete ist man dort zufrieden. Wir sind dafür dem badischen Vertreter in Mainz, dem Herrn Regierungsrat Endres, sehr dankbar, daß er seinen Chef, den Herrn Präsidenten der Eisenbahndirektion Mainz zu veranlassen gewußt hat, hier Wandel zu schaffen. Man ist auch allgemein der Ansicht, daß dieser Herr mit weitem Blick die Geschäfte des Eisenbahnwesens auf diesem Gebiete besorgt.

Was den Betrieb auf der Main-Neckarbahn im allgemeinen anbelangt, so freue ich mich, konstatieren zu können, daß die Befürchtungen, die man vor zwei oder vor vier Jahren hier in diesem Hohen Hause gehegt hat, nicht eingetreten sind. Es ist seit Bestehen des neuen Vertrages nicht schlechter — es ist im allgemeinen besser geworden. Die Mehrheit der Bevölkerung jener Gegend der Bergstraße, steht hier unbedingt auf meiner Seite und teilt diese Ansicht. Die alten Personenwagen, die so wenig Luft und Licht in ihr Inneres hineinließen, sind aus dem Personenverkehr, aus den Kurzügen fast ganz ausgeschaltet; sie sind zum Teil auf andere Strecken gebracht worden, zum Teil befinden sie sich noch in den Arbeiterzügen, die wohl nur zwei, drei, vier Stationen fahren. Unsere Arbeiter sind selbstverständlich nicht entzückt davon; allein sie sehen doch ein, daß man einen solchen Wagenpark nicht auf einmal aus der Welt schaffen kann, daß dieser nach und nach verbraucht werden muß.

Nun, die Tarifreform: Ich war neulich nicht in der Lage, hierüber sprechen zu dürfen, weil ich zu demjenigen zählte, denen durch den Beschluß des Seniorensenats das Wort entzogen worden ist.

Ich sage, die Tarifreform ist von großer Bedeutung für die fernere Entwicklung unserer Main-Neckarbahn. Ich möchte hier in ganz kurzen Worten auf diese Tarifreform zu sprechen kommen. (Auf einen Zuruf aus dem Hause: Dann müßte die Diskussion wieder eröffnet werden): Ich will nur sprechen über die Tarifreform in Bezug auf die Main-Neckarbahn (Zurufe. — Glocke).

Vizepräsident Behner: Herr Abg. Süßkind, die Ordnung des Hauses wird von hier aus aufrecht erhalten (Heiterkeit). (Abg. Süßkind: Bitte, Herr Präsident, Sie sind im Irrtum, ich war es nicht, ich bin so unschuldig wie ein neugeborenes Kind — Heiterkeit). Dann gilt es demjenigen Herrn, der den Zwischenruf gemacht hatte. Der Herr Abgeordnete wird nur sprechen über die Tarifreform in ihrer speziellen Anwendung auf die Main-Neckarbahn.

Abg. Müller (fortfahrend): Ueber diese Tarifreform gehen, wie wir ja alle wissen, die Ansichten in diesem Hause auseinander wie sie auch in der Budgetkommission auseinander gegangen sind. Ein Teil der Herren be-

grüßt dieselbe, der andere scheint eine Verschlechterung der Eisenbahnverhältnisse in ihr zu erblicken, einzig sind alle darin, daß die Einführung des 2 Pfennigtarifs in den gewöhnlichen und beschleunigten Personenzügen zu begrüßen ist, uneinig ist man darüber, ob der Schnellzugverkehr in der 3. Wagenklasse mit dem 3 Pfennigtarif eine unseren gewerblichen und kaufmännischen Mittelstand schwerwiegend schädigende Einrichtung sein wird oder nicht. Die einen halten diese Belastung für leicht erträglich, besonders deshalb, weil durch die Einführung des 2 Pfennigtarifs in den beschleunigten Personenzügen ein Ausgleich geschaffen werde, andere halten sie für vollständig unerträglich.

Nun habe ich erfahren — im Bericht ist es nicht enthalten —, daß auf der Main-Neckarbahn die 4. Wagenklasse eingeführt werden soll. Ich möchte daher an den Herrn Minister mir die Anfrage erlauben, ob dies eine Tatsache ist, und in welcher Weise der Herr Minister bzw. die badische Eisenbahnverwaltung für die badischen Interessen speziell die Interessen der Stadt Weinheim und ihrer Umgebung zu wahren beabsichtigt.

Nach § 7 des Main-Neckarbahnvertrages vom Jahre 1902 ist Baden in bezug auf die Tarifbildung für die badische Strecke der Main-Neckarbahn ganz selbständig. Ich nehme an, daß unsere Eisenbahnverwaltung in den Verhandlungen über die Tarifreform sich dieses vor 4 Jahren vom damaligen Eisenbahnminister von Brauer wohlverworbene Recht nach allen Richtungen gewahrt hat. Ich nehme an, daß die Eisenbahnverwaltung sich das Recht gewahrt hat, auch hier den 2 Pfennigtarif für die 3. Klasse einzuführen und alle sonstigen Vergünstigungen, die wir seither dort gehabt haben, oder die unser Volk auf anderen badischen Strecken hat. Wenn das nicht der Fall sein sollte, so könnte ich der Großh. Eisenbahnverwaltung den Vorwurf nicht ersparen, daß sie ohne Not ein wohlverworbene Recht preisgegeben und daß sie die Einwohner eines großen badischen Landesteils zu Stiefkindern zu stampeln beabsichtige.

Gerade der § 7 des Staatsvertrags vom Jahre 1902, des Recht der freien Tarifbildung auf der badischen Strecke der Main-Neckarbahn, hat mich vor vier Jahren in erster Linie veranlaßt, diesem Vertrage das Wort zu reden. Die Stadt Weinheim und ihre Umgebung waren jahrelang das Stiefkind auf dem Gebiete der Tarifbildung in Baden. Das Kilometerheft hat in Baden jahrelang bestanden, auf dem badischen Teil der Main-Neckarbahn konnte es jedoch nicht eingeführt werden. Erst auf Grund dieses neuen Vertrages ist es vom Eisenbahnminister von Brauer auf meine wiederholten Bitten eingeführt worden und hat dort seinen Siegeslauf bis in die kleinsten Orte durchlaufen. Ich hätte lieber gewünscht, daß man das Kilometerheft, statt es abzuschaffen, weiter ausgestaltet und auch Kilometerhefte schon von 250 Kilometern ab ausgeben würde, damit sie den weitesten Bevölkerungskreisen zugute kommen würden.

In anderen badischen Landesteilen wird nach der Einführung der neuen Tarife in dem Zweipfennigtarif für die 3. Wagenklasse in den gewöhnlichen wie den beschleunigten Personenzügen bis zu einem gewissen Grade ein Ersatz für das Kilometerheft geschaffen. Wenn die Großh. Eisenbahnverwaltung sich das Recht, diesen Tarif zu 2 Pfg. für die 3. Wagenklasse in den Personenzügen auf der badischen Strecke der Main-Neckar einzuführen, nicht gewahrt haben sollte, so würde die Stadt Weinheim ja einen Ersatz für das Kilometerheft in der Einführung der 4. Wagenklasse finden. Aber die Bewohner dieser Gegend danken der Großh. Regierung für ein solches Geschenk. Es wäre geradezu unerhört, wenn die badische Eisenbahnverwaltung ein solches wohlverworbene Recht in diesem Landesteil preisgeben würde. (Abg. Fröhlich: Wir kommen auch bald dran, wir

brauchen keine Angst zu haben.) (Heiterkeit.) Auch hier würde sich das Sprichwort bewahrheiten, das man in jener Gegend im Munde führt: In Karlsruhe kennt man Baden nur bis zum Neckar, was nördlich des Neckars liegt ist, in Karlsruhe unbekannt.

Es wäre höchst ungerecht, wenn man die Interessen einer schnelllaufenden Industriestadt wie Weinheim in solch schwerer Weise schädigen wollte. Es wäre gerade ein Schlag ins Gesicht dieser Bevölkerung. Die 4. Wagenklasse, die da und dort soviel gerühmt wird, ist uns in Weinheim nicht fremd. Wir haben diese Einrichtung auf der Bahn Weinheim—Worms und Weinheim—Fürth. Trotzdem sie schon einige Jahre lang besteht, kann sie sich keiner großen Popularität erfreuen. Aber ein Sturm der Entrüstung würde durch die Reichen unserer Arbeiter gehen, die seither auf der dritten Klasse gefahren sind, wenn man sie durch diese Maßnahmen in die 4. Klasse drängen würde. Aber nicht nur die Arbeiter, auch der Geschäftsmann, der wöchentlich Weinheim ist ja gewissermaßen eine Vorstadt von Mannheim — seine Geschäfte in Mannheim zu besorgen hat, würde dadurch geschädigt werden. Wir haben Leute, die 2, 3, 4 und 5 mal in der Woche nach Mannheim reisen. Diese müßten also, wenn die Großh. Regierung sich das Recht nicht gewahrt haben sollte, den Zweipfennigtarif für die 3. Wagenklasse auch auf der badischen Strecke der Main-Neckarbahn einzuführen, zum Dreipfennigtarif nach Mannheim fahren. Nun sind im Laufe der letzten Tage wiederholt Berechnungen gemacht worden, wie die Tarifreform auf entfernte Strecken wirkt. Auch ich möchte hier eine kleine Berechnung machen, sie ist gleich fertig. Seither kostete die Fahrkarte Weinheim—Mannheim und zurück 95 Pf. Wenn die Leute aber in der 3. Klasse zum Dreipfennigtarif fahren müssen, wird die Fahrkarte — es sind 23 Kilometer von Weinheim nach Mannheim —  $3 \times 25 = 75$  Pf., dazu 5 Pfg. Fahrkartensteuer, also zusammen 80 Pf. und die Rückfahrkarte 1,60 Mark kosten. Das ist ein Mehr von 65 Pf. oder 68,4 Proz. Das ist eine kolossale Belastung, das wäre eine Belastung, die bei manchem Geschäftsmann in Weinheim nur für seine Reise nach Mannheim im Jahre 100 ja 150 und noch mehr Mark ausmachen würde. Die Weinheimer Geschäftswelt würde aber in erhöhtem Maße noch dadurch geschädigt, daß die zahlreichen Reisenden, die Sonntags von Mannheim und Ludwigshafen kommen, dort den Tag zubringen und dann neu gekräftigt durch die gute Luft usw. abends nach Mannheim zurückkehren, ganz einfach ihren Ausflug in Zukunft an Orte machen würden, die billiger zu erreichen sind als Weinheim; eine solche Maßnahme wie diese wäre vom wirtschaftlichen Standpunkt aus entschieden zu verurteilen.

Ich komme zum Schluß und fasse mich dahin zusammen: Ich hoffe immer noch, daß die Großh. Regierung das von Baden im Jahre 1902 erworbene Tarifrecht im vollsten Umfang und damit auch die Einführung des Zweipfennigtarifs für die 3. Wagenklasse und die seither bestehenden Rechte der Arbeiter- und Schülerkarten in der 3. Klasse gewahrt hat. Eine bejahende Zusage in diesem Sinne seitens des Herrn Ministers würde von den interessierten Kreisen mit Dankbarkeit aufgenommen werden.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Geh. Rat Freiherr v. Marschall: Was zunächst die Frage der Erweiterung und Verbesserung der Bahnstation in Weinheim betrifft, so kann ich dem Herrn Vorredner die angenehme Mitteilung machen, daß ein sehr erheblicher Betrag für diesen Zweck in dem Nachtrag zum Budget erscheinen wird, welcher dem Hohen Haus in den nächsten Tagen zugehen wird.

\*

Uebers die andere Frage, welche Tariffätze künftig auf der Main-Neckarbahn Anwendung finden sollen, ist bei den Verhandlungen über die Personentarifreform eine Vereinbarung unter den beteiligten Regierungen noch nicht getroffen worden. (Abg. Kolb: Hört, hört!)

Es war dies auch schon mit Rücksicht darauf nicht möglich, weil bei der Entscheidung über diese Frage auch die Großh. Hessische Regierung mitzuwirken hat, welche bei diesen Konferenzen nicht vertreten war. Erst in letzter Zeit haben hierwegen schriftliche Verhandlungen stattgefunden, wobei sich die Großh. Regierung bereit erklärte, der Einführung der 4. Klasse und der für die preussisch-hessische Gemeinschaft mit der Eisenbahntarifreform in Kraft tretenden Einheitsätze auch für die Main-Neckarbahn zuzustimmen. (Abg. Kolb: Hört, hört!) Maßgebend hierfür war die Erwägung, daß die auch nach den jetzt maßgebenden Bestimmungen als eine zusammengehörige Bahnverbindung zu betrachtende Main-Neckarbahn nur etwa zu einem Drittel dem badischen Staate, zu zwei Dritteln aber Preußen und Hessen gehört. Da, wie bisher, die Einheitsätze dieser Bahn auch künftig einheitlich sein sollen, erscheint es als in der Natur der Verhältnisse begründet, daß die Einheitsätze der Teilhaber des größeren Teils der Main-Neckarbahn, nämlich der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, auch auf die badische Strecke Anwendung finden, zumal künftig die 4. Klasse in den Zügen zwischen Frankfurt und Heidelberg schon aus betrieblichen Gründen durchgeführt werden muß.

Auch darf ich wohl hier darauf hinweisen, daß auch früher von der bayrischen Regierung die Einführung der 4. Klasse auf das Gebiet der pfälzischen Bahnen in Aussicht genommen war, wenn auch im übrigen die bayrische Regierung für ihr rechtsrheinisches Bahnnetz von der Einführung dieser Klasse abgestanden hat. Die Großh. Regierung ist aber mit dem preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten darüber ins Benehmen getreten, daß auch die Wagen der 4. Klasse auf der Main-Neckarbahn, soweit es sich nicht gerade um die Bedürfnisse des Marktverkehrs handelt, in ausreichender Weise mit Sitzbänken ausgestattet werden sollen. (Heiterkeit)

Zur Aufklärung will ich übrigens noch beifügen, daß für den Verkehr nach Mannheim die Tariffätze der preussisch-hessischen Gemeinschaft nur bis Friedrichsfeld in Betracht kommen, da die Strecke Friedrichsfeld—Mannheim einen Bestandteil der badischen Bahn bildet. Es wird daher auch die Erhöhung des Fahrpreises nach Mannheim, wie sie der Herr Vorredner berechnet hat, sich noch wesentlich reduzieren. Die Fahrkartensteuer kann hier überhaupt nicht in Betracht kommen, sie wird ja allgemein erhoben werden, soweit es sich nicht um die niederste Klasse handelt.

Zu Ihrer Beruhigung kann ich Ihnen übrigens mitteilen, daß die Großh. Regierung durchaus fest entschlossen ist, das Recht, das ihr durch Artikel 7 des Vertrags über die Gestaltung der Betriebsverhältnisse auf der Main-Neckarbahn gewahrt ist, auch fernerhin energisch zu wahren.

Abg. Oskicher (natl.): Ob die Großh. Regierung in dem vorliegenden Falle die ihr bezüglich der Main-Neckarbahn nach Artikel 7 des Staatsvertrags eingeräumte Berechtigung in dem vollen Sinne gewahrt hat, darf nach dem, was der Herr Minister soeben gesagt hat, nicht bezweifelt werden. (Sehr richtig!) Ich bin der Meinung, daß wir die Main-Neckarbahn, die mit ihrem Betrieb auf badische Stationen hereingeht, nicht anders behandeln dürfen, als die zahlreichen anderen Anschlußbahnen, die in allen Teilen des Landes vorhanden sind.

Sie finden in der Anlage 7 des Berichts die Strecken verzeichnet, auf welchen badische Zugsausrüstungen nach fremden, und auf welchen fremde Zugsausrüstungen nach badischen Stationen hereingeht. Unter den Strecken der letzteren Art ist auch die Main-Neckarbahn verzeichnet. Die Budgetkommission hat den Fall erörtert, ob es angängig wäre, auf solchen Strecken, auf welchen fremde Zugsausrüstungen nach badischen Stationen hereingeführt werden, die 4. Klasse zu führen. Die Budgetkommission hat sich nach der Ausführung, die auf Seite 71 des Berichts enthalten ist, aus betriebstechnischen Gründen damit einverstanden erklärt, daß die 4. Klasse in solchen fremden Zugsausrüstungen auch auf die badischen Stationen hereingeführt wird. Es ist in diesem Zusammenhang auch erörtert worden, wie es zu halten wäre mit denjenigen Fahrarten, die auf badischen Stationen gelöst werden und die in einer fremden Zugsausrüstung benützt werden, die auch eine 4. Klasse enthält. Daraufhin hat die Großh. Regierung in vollem Einverständnis mit der Budgetkommission erklärt, daß in solchen Fällen die auf einer badischen Station für die 3. Klasse zum Zweipennigtarif gelöste Fahrart den Besitzer dieser Fahrart berechtigt, nach seiner Wahl die 4. oder 3. Klasse zu benützen.

Nun wird nach der Erklärung der Großh. Regierung, die wir soeben gehört haben, bezüglich der Main-Neckarbahn eine abweichende Regelung beabsichtigt. Es liegt aber nach meiner Meinung in gar keiner Weise ein rechtfertigender Grund vor, hier einen anderen Grundfaß wahren zu lassen als den, der nach meinen Ausführungen von der Budgetkommission aufgestellt und von der Regierung gebilligt worden ist. Der Staatsvertrag über die Main-Neckarbahn von 1902 gibt der Großh. Regierung volle Freiheit in dieser Frage, und die Gründe, die der Herr Minister soeben vorgetragen hat für die abweichende Regelung, sind für mich in gar keiner Weise überzeugend gewesen.

Wir haben uns zur Tarifreform mit schwerem Herzen und mit Ueberwindung von großen Bedenken entschlossen, nachdem erreicht war, daß die 4. Klasse nicht eingeführt wird, und haben uns dazu entschlossen ausschließlich in der Erwägung, daß durch die Gewährung des Zweipennigtarifs in der dritten Klasse des Personenzugs ein großer Vorteil für einen großen Teil unserer Bevölkerung erreicht wird. Hier soll nun für die badische Strecke der Main-Neckarbahn dieser Vorteil uns aus den Händen gewunden werden, und das andere, die 4. Klasse, die wir vermeiden wollten, und die wir für Baden glücklich vermieden haben, wird uns hereingeführt. Ich möchte glauben, daß die Bevölkerung, die an dieser Strecke der Main-Neckarbahn wohnhaft ist, ein Recht darauf hat, daß die badische Regierung für sie eintritt, und daß sie, da sie es rechtlich in der Hand hat, hier keine anderen die Bevölkerung beschwerenden Grundätze zur Anwendung bringt, als sie sonst angewendet werden. (Abg. Müller: Sehr richtig.) Alle die Herren, die im übrigen, aus den Gründen, die oben angeführt wurden, sich mit der Tarifreform einverstanden erklären, werden sich kaum dazu entschließen können, bei einem solchen Vorgehen, wie es die Großh. Regierung nach der Erklärung, die wir eben gehört haben, beabsichtigt, für die Tarifreform zu stimmen. Wir wollen in den saueren Apfel beißen, der uns von der Großh. Regierung, bezgl. der Tarifreform geboten ist, wir wollen aber nicht, daß für diesen Landesteil noch eine größere Erschwerung eintritt.

Abg. Kolb (Soz.): In welcher Situation befinden wir uns denn jetzt nach dieser Erklärung, die soeben der Herr Minister abgegeben hat? Als ich gestern und vorgestern auf Preußen hinwies, und als ich die Tatsache konsta-

sierte, daß dieses seit Jahr und Tag einen Druck auf die badische Regierung ausübt, da kam der Herr Minister, der Herr Ministerialdirektor und der Herr Abg. Dr. Wilkens und erklären mit großem Pathos, wie man überhaupt etwas gegen den Bundesstaat Preußen sagen könne. Und nun auf einmal stellt sich heraus, daß Baden nicht einmal mit dem Vertrage festzuhalten versucht, der seinerzeit zwischen Baden und Preußen abgeschlossen wurde, und der die Bestimmung enthält, daß die badische Regierung vollständig freie Hand hat in bezug auf die Tarifierung auf der Main-Neckarbahn. Damals wurde der Vertrag nur angenommen unter der Voraussetzung, daß Baden vollständig freie Hand hat, und heute pfeift man auf diesen Vertrag. Der Vertrag wäre nicht gemacht worden, wenn man gewußt hätte, daß es so kommen würde. Es waren auch damals Abgg. in der badischen Kammer, die sich dagegen erklärt haben, daß dieser Vertrag eingegangen wurde; man hat damals dieselben Gründe angeführt, man hat die Frage genau so behandelt wie heute. Genau so wie es damals diese Abgg. vorausgesagt haben, ist es nun heute nämlich, daß alles was Preußen will, auf dieser Strecke durchgeführt wird.

Der Herr Minister hat gesagt, die Tariffache seien noch nicht entschieden. Schon als er diesen Satz ausgesprochen hatte, da mußte jeder sich sagen, aha! da liegt der Hase im Pfeffer. Diese Frage könnte aus dem einfachen Grunde nicht entschieden werden weil die badische Regierung keine Macht hat, sie zu unterscheiden. Man hat ja zwar mit Preußen einen Vertrag geschlossen, aber man fühlt sich nicht stark genug, um ihn Preußen gegenüber aufrecht zu erhalten, um Preußen gegenüber auf den Vertrag zu pochen. Man wird uns aber auch so etwas nicht zumuten wollen, das als Grund gelten zu lassen, wenn die Regierung sagt: die heffische Regierung ist nicht auf der Konferenz vertreten gewesen. Die heffische Regierung hat noch weniger zu sagen wie wir, sie hat überhaupt nichts mehr zu sagen, sie muß tanzen, wie man in Berlin auf der Flöte pfeift. Genau so, wie ich gestern schon gesagt habe, wird von Preußen auch mit der badischen Regierung gespielt, und das können wir hier an diesem Vertrag sehen: er mag noch so klipp und klar gefaßt sein, man mag es nicht daran festzuhalten, weil Preußen es nicht will.

Der Herr Minister hat gemeint, es müßte der Einheitlichkeit wegen durchgeführt werden, es liege in der Natur der Verhältnisse, daß man die 4. Wagenklasse auf der badischen Strecke der Main-Neckar-Bahn einführe. Das liegt meiner Ansicht nach durchaus nicht in der Natur der Verhältnisse; in der Natur der Verhältnisse liegt, daß man alle badischen Landesländer gleich behandelt, und daß man nicht denjenigen, die an der Main-Neckar-Strecke liegen, nun die 4. Wagenklasse aufstrotzt, während wir sie im übrigen Lande nicht haben. Wenn Sie dieser Tarifreform zustimmen, Sie haben ihr noch nicht zugestimmt, Sie haben noch immer freie Hand, — wenn Sie der Tarifreform zustimmen, dann bekommen wir die 4. Wagenklasse auch im übrigen Baden, so sicher wie 2 mal 2 = 4 ist.

Der Herr Minister hat dann gesagt, zur Beruhigung wolle er mitteilen, daß die Regierung fest entschlossen ist, an ihren Rechten festzuhalten. Das ist so eine Redensart wie sie der Herr Minister alle Augenblicke gebraucht; wir haben schon 6 oder 7 mal von ihm gehört, daß die Regierung fest entschlossen ist an ihren Rechten festzuhalten, daß sie sich voll und ganz ihrer Aufgabe bewußt ist. Ich glaube das eben nicht mehr: warum hat sie ihre Rechte denn nicht durchgeführt? Sie halte doch dem Vertrage das Recht auf ihrem eigenen Tarifrechte zu bestehen. Sie tut es einfach nicht, sie muß alles zugeben, was von Preußen gewünscht wird.

Kaum daß der Vertrag wegen der Main-Neckarbahn abgeschlossen war, erlebten wir es, daß eine Umnummerierung der ganzen badischen Züge statgefunden hat, natürlich Preußen zu Liebe, und so kam es, daß wir heute an einer ganzen Reihe von Zügen doppelte Nummern führen müssen, zum Beispiel auf der Strecke von Straßburg nach Karlsruhe und Stuttgart. Das geschah nur Preußen zu Liebe; und nicht genug damit, der Herr Ministerialdirektor hat uns die Einführung der Platzkarten in verschiedenen Zügen damit zu begründen versucht, daß er sagt, es sei geschehen, um den Verkehr nicht all zu sehr mit Schnellzugsreisenden zu belasten. Auch das ist unzutreffend: die Platzkarten wurden eingeführt, weil Preußen darauf bestanden hat, und weil es gedacht hat, daß es, wenn die Platzkarten nicht eingeführt werden, seine Schnellzüge linksrheinisch führen werde. Der Herr Kollege Krüger hat gestern zwei Züge angeführt, die als frühere Schnellzüge in D-Züge mit Zuschlägen umgewandelt worden sind, so daß sie heute für einen großen Teil, oder für den größten Teil des Publikums nicht mehr zu benutzen sind.

Ferner ist die andere Tatsache zu verzeichnen, daß bei den gewöhnlichen Schnellzügen die Durchgangswagen beseitigt werden, und daß unser ganzes Wagensystem heute mit dem miserablen preußischen Coupee verfeuchtet ist. In dieser Hinsicht sind Klagen in den letzten Tagen schon wiederholt vorgebracht worden. Unser ganzes Durchgangswagensystem, auf das wir so stolz waren, und das wir vor einigen Jahren eingeführt haben, wird also jetzt wieder beseitigt, und warum? Weil Preußen es nicht will und es nicht duldet. Ich sage, wir stehen also heute schon vollständig unter preußischem Einfluß.

Nun möchte ich noch eine Anfrage an die Regierung richten. In den Staatsvertrag bez. der Main-Neckarbahn vom 14. Dezember 1901 ist ausgeführt: „Die Betriebseinnahmen der Main-Neckarbahn werden in der Weise verteilt, daß die Anteile Badens an den Verkehrseinnahmen für die auf badischem Gebiet belegene Strecke der Main-Neckarbahn ermittelt werden, während der Rest der preußisch-heffischen Eisenbahngemeinschaft verbleibt,“ d. h. also die Einnahmen auf der badischen Strecke kommen auch der badischen Verwaltung zugute. In dem Bericht der Kommission für Eisenbahnen und Straßen in der 49. Sitzung der Zweiten Kammer vom 11. März 1902, erstattet durch den Abg. Herget heißt es: „Im wesentlichen gehen die Bestimmungen (nach welchen der Anteil Badens an den Einnahmen der Main-Neckarbahn zu berechnen ist) dahin, daß Baden die Einnahmen aus Personen- und Güterverkehr auf badischem Gebiet vollständig erhält.“ Nun heißt es aber im Jahresbericht unserer Generaldirektion für das Jahr 1903 auf der Seite 47: „Von der 1903er Einnahme aus Kilometerheften (der sog. Roheinnahme) gehen ab 132 400 M. als Anteil der Main-Neckarbahn für Befahrung der auf badischem Gebiet liegenden Strecken dieser Bahn mit Kilometerheften bis und ab Laudenbach.“ Und im Jahresbericht für 1904 heißt es: „Von der 1904er Einnahme aus Kilometerheften gehen ab 80 000 M. als Anteil der Main-Neckarbahn für Befahrung der auf badischem Gebiet liegenden Strecken dieser Bahn mit Kilometerheften bis und ab Laudenbach, abzüglich der für 1903 zu viel bezahlten 62 000 M., demnach restlich für 1904 noch 18 000 M.“

Durch Vertrag ist festgesetzt, daß uns die Einnahme auf der Strecke, soweit sie badisch ist, allein zukommt; hier nach dem Bericht der badischen Generaldirektion partizipiert Preußen an den Einnahmen. Ich möchte fragen, wo der Glaube an die Regierung bleiben soll, wenn derartige Dinge vorkommen, wenn wir solche

rens de  
vermei  
adriati  
den s  
immer  
San G  
Neußer  
der an  
ten, u  
die St  
immer  
strative  
um die  
des zu  
ner Be  
zwischen  
allerdi  
augen  
von de  
Ungari  
keit zu  
des Be  
Salette  
len. P  
sympat  
Weg de  
nissen n

\* W  
fing ge

Sachen wie hier erleben müssen, daß Verträge ganz anders ausgelegt werden, oder daß sie überhaupt nicht gehalten werden, wie das in bezug auf die Tarifierung und in bezug auf die Einführung der vierten Wagenklasse der Fall ist.

Ich weiß nicht, ob die nationalliberale Partei angesichts der Tatsachen, wie sie jetzt von dem Herrn Minister vorgetragen wurden, noch bereit ist, für die Tarifreform zu stimmen, oder ob sie nicht, und vielleicht auch die Herren vom Zentrum, im letzten Augenblick eines besseren sich besinnen will, um die Regierung zu zwingen, das durchzuführen, was wir damals im Landtag beschlossen haben. Tun Sie es nicht, dann werden wir in zwei Jahren genau das selbe erleben, was wir bezüglich der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft erlebt haben. Es ist der Wunsch und der Wille in Preußen vorhanden, die süddeutschen Eisenbahnen in die Gewalt zu bekommen. Preußen unternimmt alles, um das fertigzubringen, und es bringt es fertig, wenn der Bad. Landtag in diesem Augenblick kein Rückgrat zeigt (Bravo! in der Mitte des Hauses).

Abg. Süßkind (Soz.): Wenn von Friedrichsfeld nach Mannheim die 4. Wagenklasse ausgeschaltet würde, so wäre das kein besonderer Vorteil; denn die Reisenden, die in Frankfurt einsteigen, benötigen wegen der teureren Tarife die 4. Wagenklasse. Sie haben dann unter Umständen in Friedrichsfeld in die 3. Wagenklasse umzusteigen, um die kurze Strecke in Baden in der 3. Wagenklasse fahren zu können. Das ist kein besonderes Verdienst, daß es der badischen Regierung gelungen ist, dafür zu sorgen, daß auf badischen Strecken nicht die 4. Wagenklasse eingeführt ist.

Ich glaube, von einer derartig kurzen Strecke wie dem badischen Teil der Main-Neckarbahn hätte man meines Erachtens nicht so viel Aufhebens machen sollen. Es wäre vielleicht viel wichtiger für die Regierung gewesen, darüber zu wachen, daß die Schnellzüge, die von Frankfurt aus verkehren, so geführt werden, daß Mannheim einen kleinen Vorteil davon hätte. Denken Sie sich das Schauspiel: Der letzte Schnellzug über die Main-Neckarbahn geht in Frankfurt nachts 11 Uhr 45 Min. ab und kommt in Mannheim 1 Uhr 22 Min. an. Der erste Schnellzug, der mit Mannheim Verbindung hat, geht in Frankfurt morgens um 9 Uhr 35 Min. ab und trifft in Mannheim 10 Uhr ein. Es geht wohl dazwischen ein Schnellzug mit Anschluß nach Mannheim, das ist aber der D-Schnellzug mit 1. und 2. Klasse, der um 7 Uhr 15 Min. in Frankfurt abgeht. Also von abends 11 Uhr 45 Min. bis morgens 9 Uhr 35 Min. ist Mannheim vollständig vom Verkehr mit Frankfurt über die Main-Neckarbahn abgeschnitten! Es gehen allerdings Schnellzüge; es geht ein Schnellzug um 6 Uhr 21 Min. und ein anderer Schnellzug um 6 Uhr 40 Min. von Frankfurt ab. Diese beiden Züge haben aber keine Verbindung mit Mannheim, trotzdem der Schnellzug 6 Uhr 21 Min. sowohl in Bensheim, wie in Weinheim hält. Wir haben von dem Herrn Abg. Müller gehört, daß er sich bei der Großh. Regierung bedankt hat, daß wenigstens einige Schnellzüge in Weinheim anhalten. Ich freue mich darüber, daß Weinheim in den Genuß der Schnellzüge gekommen ist. Aber es ist ein trauriger Zustand, wenn die größte Handelsstadt in Baden, Mannheim, von abends 11 Uhr 45 Min. bis morgens 9 Uhr 35 Min. nicht eine einzige Schnellzugsverbindung hat. So gut Weinheim eine frühzeitige Verbindung mit Frankfurt erhalten hat, kann die große Handelsmetropole Mannheim es mindestens ebenfalls verlangen. Ich frage mich: Wo ist da die Bundesfreundschaft mit Preußen? Die läßt viel zu wünschen übrig. Ich glaube, daß es

bei unseren heutigen Schnellzugsmaschinen sehr leicht möglich wäre, auch einmal einen Schnellzug 2 Minuten in Friedrichsfeld halten zu lassen. Diese zwei Minuten können meines Erachtens sehr gut wieder eingeholt werden, umso mehr als ja doch öfters Züge wegen der Einfahrt nach Heidelberg und nach Mannheim zu halten müssen.

Ein ähnlicher Zustand existiert auch mit einem Zuge, der in Frankfurt abends 9 Uhr 20 Min. abgeht — ein gewöhnlicher Personenzug —, und in Mannheim um 12 Uhr 28 Min. nachts nach dem Fahrplan eintreffen soll. Ich werde vielleicht heute abend noch das Vergnügen haben, auf diesen Zug in Friedrichsfeld vergebens warten zu müssen. Denn dieser Zug, der um 12 Uhr 28 Min. in Mannheim eintreffen soll, wartet in Friedrichsfeld auf den Schnellzug, der um 10 Uhr 45 Min. in Frankfurt abgeht und fahrplanmäßig um 12 Uhr 40 Min. in Mannheim eintreffen soll. Der Bummelzug wird, nachdem er, der um ungefähr 12 Minuten früher nach dem Fahrplan in Mannheim angekommen ist, in Friedrichsfeld ungefähr eine halbe Stunde gewartet hat, die gewöhnliche Verspätung nicht eingerechnet, mit dem Schnellzug zusammengeworfen, und dann hat man einen gemischten Schnellzug und gewöhnlichen Zug nach Mannheim, nachdem man das Vergnügen gehabt hat, in Friedrichsfeld wie gewöhnlich 1/2 Stunde warten zu können. Ja, führen Sie doch keine Züge im Fahrplan, die Sie nicht führen wollen! Machen Sie hier ruhig eine Bemerkung: Der Zug geht bloß bis Friedrichsfeld, und führen Sie dann im Fahrplan aus: Der Zug kommt statt 12 Uhr 28 Min. um 12 Uhr 40 Min. in Mannheim an. Ich wollte Ihnen nur zeigen, in welcher Art und Weise hier gewirtschaftet wird. Ich kann es nicht begreifen, daß den Passagieren 10 Minuten von Mannheim entfernt zugemutet wird, eine halbe Stunde in Friedrichsfeld warten zu müssen, um alsdann den Schnellzug von Frankfurt zu benützen. Ich glaube, daß dies neben den Beschwerden, die ich vorgetern vorgetragen habe, ein recht deutliches Bild gibt von der Fürsorge, die die badische Eisenbahnverwaltung gerade für Mannheim in bezug auf die Personenverbindung an den Tag legt.

Abwärts nach Frankfurt liegen die Dinge einigermaßen besser. Aber es muß auch hier verlangt werden, daß, soweit die Züge über Heidelberg gehen und als Schnellzüge geführt werden, sie in Friedrichsfeld halten, damit es den Mannheimern möglich ist, in Friedrichsfeld Anschluß zu finden, sodaß die Mannheimer nicht nötig haben, den Umweg von Mannheim nach Heidelberg zu machen, um alsdann nach Frankfurt fahren zu können. Ich glaube, daß Mannheim nunmehr lang genug die Sünden hat büßen müssen, die nicht durch die Mannheimer verschuldet worden sind, und ich glaube, daß die Regierung nunmehr alle Veranlassung hätte, die Vereinommenheit eines Ministers Blittersdorf auszutilgen und Mannheim gleiches Recht mit anderen Landesteilen zu geben.

Abg. Pfeiffle (Soz.): Einige Worte über die Betriebsführung der Main-Neckarbahn, die sich im Anschluß an die Ausführungen des Herrn Kollegen Süßkind auch mit auf Friedrichsfeld beziehen. Der Zustand ist namentlich für die Mannheimer, soweit sie benötigt sind, diese Main-Neckarbahn zu benützen, ein trostloser geworden. Friedrichsfeld heißt nunmehr schlechthin im Mannheimer Volksmund nicht mehr Haltestelle sondern vielmehr Wartestelle. Jeder Zug, mag er nach Frankfurt fahren oder mag er von Frankfurt kommen, hat dort Aufenthalt von 10 Minuten oder auch von 15 Minuten und noch länger. Das hat einen großen Teil der Mannheimer

Bevölkerung, soweit sie Darmstadt oder Frankfurt aufsuchen muß, veranlaßt, diese Strecke soviel wie möglich zu vermeiden. Es ist dieser Tage schon während der Generalabstimmung wiederholt darauf hingewiesen worden, daß Zeit Geld ist, und das trifft selbstverständlich auch im vorliegenden Falle zu. Die Züge, die über Friedrichsfeld fahren, werden ja allerdings dort getrennt: Der eine Teil fährt nach Heidelberg, der andere nach Schwetzingen, der dritte Teil nach Mannheim. Es mag dadurch kommen, daß eine Verzögerung eintritt. Ich bin aber der festen Ueberzeugung, daß Mittel und Wege sich finden lassen, um diesem Uebelstand abzuhelfen. Wenn es irgendwie möglich ist, dann vermeiden es die Mannheimer, diese Bahnstrecke zu benutzen. Sie fahren über die Riedbahn. Dadurch geht selbstverständlich der badische Anteil an der Main-Neckarbahn verloren. Es ist schon wiederholt in den Kreisen der Mannheimer Bevölkerung davon die Rede gewesen, ob es nicht möglich ist, von Frankfurt aus einen Zug direkt nach Mannheim zu fahren, und einen anderen direkt nach Heidelberg. Vielleicht könnte man an diese Züge Wagen anhängen, die dann in Friedrichsfeld nach Schwetzingen abgeführt werden und auf diese Weise dem Mißstand abhelfen.

Sodann beklagt man es in den Kreisen der Mannheimer Bevölkerung, daß durch die geplante Tarifreform die Sonntagsfahrkarten fallen sollen. Bis jetzt waren die Sonntagsfahrkarten für die Mannheimer Bevölkerung eine recht beliebte Einrichtung, und ein großer Teil derselben hat auch von diesen Sonntagsfahrkarten Gebrauch gemacht. Man ist nach Frankfurt gefahren, um dort den Palmengarten anzusehen, namentlich dann, wenn Zwanzig-Pfennigtage oder größere Konzerte im Palmengarten vorgesehen waren, man ist in den zoologischen Garten gegangen; bei anderem Anlaß sind sogar Leute hinübergefahren, die in Frankfurt das Nachmittagskonzert und abends das Theater besuchten. Wenn die Sonntagsfahrkarten in Wegfall kommen, so ist entweder das Publikum, soweit es Frankfurt besuchen will, darauf angewiesen, die gewöhnlichen Züge zu benutzen — wobei aber zu bemerken ist, daß die Main-Neckarbahn und die heffische Ludwigsbahn einen Zweipfennigtarif für die 3. Klasse nicht vorgehen haben — und deshalb die vierte Klasse zu benutzen, oder aber, wenn es die dritte Klasse benutzen will, hat es mit einem erhöhten Fahrgeld zu rechnen. Außerdem hat es mit der Fahrkartensteuer und mit einem weiteren Schnellzugzuschlage zu rechnen, wenn es den Schnellzug benutzen will.

Ich weiß nicht, ob es nach der Richtung hin der Regierung noch möglich ist, irgend etwas zu ändern. Ich glaube kaum. Nach der Richtung hin also macht der neue Personentarif seine Folgen in unangenehmer Weise auch für Mannheim fühlbar.

Sodann auch einige Worte über das Verhältnis unserer badischen Beamten und Arbeiter zu der Verwaltung der Main-Neckar-Bahn, das ja die Herren Abg. Thrig. und Müller schon gestreift haben. Als der badische Anteil der Main-Neckar-Bahn an die preussisch-heffische Eisenbahngemeinschaft übergegangen war, war man in den Kreisen der Arbeiter und niederen Beamten der Meinung, daß sich die Lohn- und Gehaltsverhältnisse bessern würden. Aber sie haben sich getäuscht. Diese Beamten wissen, wie mir wenigstens erzählt wurde, überhaupt nicht mehr, wo sie sich eigentlich hinwenden sollen in den Fällen, wo es sich um ihre Lohn- und Arbeitsverhältnisse handelt. Richten sie ihre Beschwerden an die Eisenbahndirektion Mainz, dann heißt es: Ihr seid badische Eisenbahnarbeiter, wendet euch nach Karlsruhe! Und wenn sie sich nach Karlsruhe oder an die vorgelegte Behörde in Heidelberg wenden, dann heißt es: Ihr geht

uns nichts an, wendet Euch an die Eisenbahndirektion Mainz! Die Beamten wissen also gar nicht mehr, an wen sie sich wenden sollen, wenn sie ihre Ansprüche nach der einen oder andern Richtung hin zur Geltung bringen wollen.

Während den bei der Großh. badischen Eisenbahn angestellten Arbeitern im Laufe des Frühjahrs wenigstens eine Aufbesserung, wenn auch nur eine ganz kleine Aufbesserung ihrer Lohnverhältnisse gewährt wurde, trifft das bei den badischen Staatsbahnarbeitern, soweit sie bei der Main-Neckarbahn beschäftigt sind, nicht zu. Ich glaube, es wäre jedenfalls eine Kleinigkeit für unsere badische Eisenbahnverwaltung, wenn sie nach der Richtung hin der Eisenbahndirektion nach Mainz den Wunsch ausdrückte, daß sie den dortigen Arbeitern, soweit sie badische Landesfinder sind, wenigstens die Lohnsätze bezahlt, die ihre Kollegen, die bei der badischen Bahn angestellt sind, tatsächlich erhalten.

Es liegt uns ja hierzu eine Petition der Lohnarbeiter, speziell der Bremser der Main-Neckarbahn vor. Ich werde nicht eingehend darauf zu sprechen kommen, sondern nur einige Sätze daraus erwähnen. Es darf geradezu als Skandal bezeichnet werden, wenn hier Arbeiter, die 23 oder 17 Jahre lang Dienst getan haben, einen Tagelohn von 2,80 Mk. erhalten; man braucht kein Nationalökonom zu sein, um zu verstehen, daß mit einem Lohn von 2,80 Mk. noch nicht einmal ein lediger, geschweige denn ein verheirateter Mann sich ernähren kann, namentlich dann nicht, wenn er vielleicht noch eine zahlreiche Familie hat. Einen Lohn von 2,80 Mk. zu bezahlen dürfte sich heutzutage ein Privatunternehmer nicht mehr erlauben; denn solche Arbeitgeber würden ganz gründlich in aller Öffentlichkeit gebrandmarkt werden. Solch ein Arbeitgeber bekäme nicht einmal Arbeiter. Umso beschämender ist es aber, wenn die Staatsregierung sich erlaubt, ihre Arbeiter mit 2,80 Mk. heimzuschicken. Solche Arbeiter müssen notwendigerweise an Unterernährung leiden und können ihren dienstlichen Verpflichtungen gar nicht mehr nachkommen. Gerade die Bremser haben einen sehr aufreibenden und verantwortungsvollen Dienst; ich verstehe nicht, wie im Interesse der Sicherheit unseres Bahnbetriebs die Eisenbahn sich unterstellen kann, einem Arbeiter, der so lange Jahre ehrlich und redlich dem Staate und der Eisenbahnverwaltung gedient hat, nach Hause zu schicken mit einem Tagelohn von 2,80 Mk. Das entspricht nicht mehr unseren modernen Staatseinrichtungen, das entspricht auch nicht einem modernen Eisenbahnbetriebe. Ich glaube, es ist die Verpflichtung unserer badischen Eisenbahnverwaltung, wenn die Eisenbahnverwaltung in Mainz sich ihrer Verpflichtungen nicht bewußt ist, auf diese Mißstände aufmerksam zu machen. Es heißt in der Bittschrift, daß die Beamten wiederholt Eingaben gemacht haben; aber man hat sie nicht aufgebeffert, man hat es noch nicht einmal für notwendig gefunden, diese armen Leute nur einer Antwort zu würdigen. Ein solcher Zustand ist trostlos und beschämend für den ganzen badischen Eisenbahnbetrieb.

Die Leute klagen auch darüber, daß sie keinen Urlaub bekommen. Man braucht kein Fachmann zu sein, um zu wissen, welche schweren und verantwortungsvollen Dienst gerade die Bremser haben, und diese armen Arbeiter bekommen im Jahre noch nicht einmal einen kurzen Urlaub. Sie wissen, daß unsere badischen Arbeiter, wenn sie eine gewisse Zeit im Dienst sind, doch immerhin einen kurzen Urlaub erhalten, wodurch die Leute nicht allein Gelegenheit haben, einmal auszuspannen und auszuruhen, sondern auch etwas anderes zu sehen, als nur ihren Eisenbahnzug und ihren Eisenbahnwagen. Ich glaube, wenn eine Kategorie von Arbeitern einen Urlaub

benötigt, so sind es gerade diejenigen, die im Fahrdienst beschäftigt sind.

Ich möchte also die Großherzogliche Regierung bitten, auch nach der Richtung hin Sorge zu tragen, daß die Lohnverhältnisse, namentlich aber auch die Urlaubsverhältnisse im allgemeinen für die badischen Landesfinder, soweit sie auf der Main-Neckarbahn beschäftigt sind, gebessert werden, und daß die Großh. Eisenbahnverwaltung die Eisenbahndirektion in Mainz auf diese Mißstände aufmerksam macht. Ich bin fest überzeugt, daß die Eisenbahnverwaltung in Karlsruhe einen größeren Einfluß hat und mehr Gehör findet, als diese Petitionen.

Ministerialdirektor Schulz: Die Herren Abgg. Zbrig und Müller haben die Verhältnisse der Main-Neckarbahn b a h n e a m t e n bezüglich des Nachtdienstes zur Sprache gebracht und beanstandet, daß auf der Main-Neckarbahn eine andere Nachtdiensterteilung bestehe, wie auf der badischen Staatsbahn. Es ist früher schon darauf hingewiesen worden, daß die Regelung dieser Verhältnisse nach dem Staatsvertrag Sache der Verwaltung der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft ist, und daß dieselben Grundsätze, die diese Verwaltung für ihre übrigen Gebiete hat, auch für die Strecke der Main-Neckarbahn Anwendung finden. Nun besteht für die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft ganz allgemein der Grundsatz, daß die Diensterteilung, wie sie bei uns in Baden besteht, nicht zulässig ist, daß nämlich bei einem Nachtdienst eine achtstündige Ruhepause vorausgeht und eine 30stündige Ruhezeit folgt. Es ist ganz allgemein für das preussisch-hessische Gebiet eine derartige Diensterteilung untersagt, hauptsächlich deshalb, weil man es für bedenklich hält, Leute Nachtdienst tun zu lassen, die eine vorausgegangene achtstündige Ruhezeit gehabt haben, also einen Nachmittag, wo sie die Ruhezeit kaum vollständig für das Ausruhen, das Schlafen, sondern auch in anderer Weise, zum Mittag- und Abendessen usw. benutzen, so daß sie nicht genügend ausgeruht in den Dienst kommen. Ob diese Anschauung richtig ist oder nicht, darüber brauche ich mich nicht zu äußern; ich konstatiere, daß für die ganze preussisch-hessische Verwaltung diese Anordnung besteht, und was dort durchgeführt werden kann, wird wohl als eine große Härte für die badischen Beamten an der Main-Neckarbahn nicht bezeichnet werden können. Es wird also nicht verlangt werden können, daß das kleine badische Stück der Main-Neckarbahn in dieser Beziehung anders behandelt wird, als die übrige preussische Eisenbahnverwaltung. Es ist gestern von dem Herrn Abg. Zbrig gesagt worden, die badischen Beamten der Main-Neckarbahn sollten nicht bloß die Nachteile, sondern auch die Vorteile der besseren Bezahlung der preussisch-hessischen Verwaltung haben. Im allgemeinen aber ist, so viel mir bekannt ist, die Bezahlung der badischen Beamten die bessere. Man kann übrigens aus der von dem Herrn Abgeordneten selbst angeführten Tatsache, daß die Beamten nicht gerne nach der badischen Verwaltung dann zurückwollen, wenn sie älter geworden sind und keinen Nachtdienst mehr tun wollen, den Schluß ziehen, daß es ihnen dort nicht so schlecht gehen kann, wie es von verschiedenen Seiten angeführt worden ist.

Was über die Einrichtung der Schalterbedienung in Weinheim gesagt worden ist, sind Dinge, die sich meiner Kenntnis entziehen. Ich würde den Interessenten von Weinheim empfehlen, bei der Direktion Mainz, die für die Dienstführung verantwortlich ist, vorstellig zu werden.

Besonders ist hervorgehoben worden die ungenügende Bezahlung und die sonstigen Dienstverhältnisse der Eisenbahnarbeiter. Nach dem Staatsvertrag

sind lediglich die Gehälter der bei der Main-Neckarbahn befindlichen badischen Beamten geregelt, es ist aber eine Bestimmung über die Löhne der Arbeiter nicht getroffen. Die Arbeiter werden lediglich bezahlt nach den bei der preussisch-hessischen Gemeinschaft bestehenden Grundsätzen; ich wüßte auch nicht, was man in jenem Zeitpunkt, wo der Vertrag zu Stande kam, für eine andere Bestimmung hätte hineinschreiben können. Wir hatten in jenem Zeitpunkt in Baden auch keine einheitlichen Bestimmungen für unsere Arbeiter, die Bezahlung derselben erfolgt lediglich nach den ortsüblichen Löhnen bei den einzelnen Stationen. Unrichtig ist es, wenn behauptet worden ist, daß die Arbeiter bei der Main-Neckarbahn eine Aufbesserung nicht bekommen haben. Es ist mir mitgeteilt worden, daß auch für sie eine Lohnaufbesserung im Winter dieses Jahres eingetreten ist. Daß man in Mainz, wenn die Arbeiter sich dorthin mit ihren Beschwerden wenden, sagt: Geht nach Karlsruhe, ihr seid badische Arbeiter —, bestreite ich ganz entschieden, denn die Arbeiter sind bei der Verwaltung der Main-Neckarbahn angestellt und lediglich dieser Direktion unterstellt. An uns sind derartige Beschwerden und Behauptungen von Arbeiterkategorien, sie seien an uns verwiesen worden, nicht gelangt.

Nun hat der Herr Abg. Kolb, wohl durch das schöne Nachwerk „Weg mit der Tarifreform“ von „Ferrovianus“ veranlaßt, hier eine Anzahl besonders kräftiger Angriffe gegen die Großh. Regierung und den Main-Neckarbahnstaatsvertrag richten zu können geglaubt: In erster Linie hat er das unerhörte Vorkommnis mit der Ummumerierung der Personenzüge angeführt. Diese Ummumerierung war längst beabsichtigt, bevor der Staatsvertrag in Kraft trat. Es beruht diese Ummumerierung auf der Anordnung des Reichseisenbahnamtes, wonach einheitliche Grundsätze für diese Nummerierung durchgeführt werden sollen, im wesentlichen dahingehend, daß man für durchgehende Züge möglichst einheitliche Nummern haben soll, daß die Unterscheidung A, B, C bei einzelnen Zügen mit gleichen Nummern wegfallen soll, daß für gewisse Zuggattungen bestimmte Zugnummern verwendet werden sollen, für Güterzüge, von 6000 aufwärts usw. Es hatten unsere Nachbarverwaltungen diese Ummumerierung bereits vollzogen, als wir daran gingen. Bei uns wurde sie zurückgestellt, bis der Staatsvertrag über die Main-Neckarbahn zum Vollzug kam, um zu vermeiden, daß alsbald abermals bei einzelnen Zügen Neummerierungen stattfinden mußten. Was daran aber die Öffentlichkeit, die Allgemeinheit ein gewaltiges Interesse haben soll, nach welchen Grundsätzen diese Nummern gegeben werden, das verstehe ich wahrhaftig nicht (Sehr richtig! bei den Nationalliberalen und im Zentrum). Ich bestreite ferner dem Herrn Abg. Kolb ganz entschieden, daß die Einführung von Platzkarten bei uns auf einen Druck von Preußen erfolgt sei. Ich habe gestern den Grund angeführt: sie ist erfolgt, weil diese D-Züge mit Reisenden auf Kilometerhefte überfüllt waren und wir selbst uns genötigt gesehen haben, zur Fernhaltung des Lokalverkehrs diese Platzkarten einzuführen. Wo dieser Grund aber nicht vorlag, haben wir davon abgesehen; ich verweise auf die aus D-Wagen bestehenden Schnellzüge, die über die Odenwaldbahn nach und von Berlin fahren, D 37 und 38. Sie finden bei diesen Zügen in unserem grünen Büchlein oben ausdrücklich angegeben: Platzkartengebühr wird nur im Verkehr mit Stationen über Würzburg hinaus erhoben. Hier hat also die badische Verwaltung von der Erhebung der Platzgebühren abgesehen.

Nun weiter: Eine ungeheure Bergverwältigung Badens, die ganz unerhört sein soll, soll mit den Einnahmen aus den Kilometerheften getrieben worden sein. Der Herr Abg. Kolb hat uns vorgeführt, daß ent-

gegen dem klaren Wortlaut des Staatsvertrages über 100 000 M. aus jenen Einnahmen von Preußen für sich genommen würden. Bevor Sie, Herr Kolb, solche Angriffe erheben, hätten Sie sich doch an irgend einer Stelle erkundigen können, wie sich das verhält, und ich glaube kaum, daß Sie dann noch diese Behauptung vorgetragen hätten. Für den Verkauf der Kilometerhefte wird zunächst die gesamte Einnahme für die badische Staatsbahn verrechnet. Es muß aber dann ausgeschieden werden, wie viel von diesen Einnahmen auf die badische Strecke der Main-Neckarbahn fällt, denn umsonst fährt uns Preußen auf der Main-Neckarbahn auch nicht. Wir müssen selbstverständlich den Betriebskoeffizienten an Preußen für seine Betriebsführung auf dieser Bahn auch aus den Kilometerhefteinnahmen bezahlen. Bei welchem Teil der Einnahmen auf der Main-Neckarbahn das der Fall ist, ist in unserem Jahresbericht ausgesprochen. Sie sehen also, zu welcher lächerlichen Behauptungen dieser „Ferroviarius“ in seiner Schrift gekommen ist (Bravo).

Nun die „Verfechtung“ mit preussischen Coupéwagen! Bezüglich der Coupéwagen, ihrer Vorzüge und Nachteile, kann man auch verschiedener Meinung sein; wir haben gestern von allen Seiten gehört, wir sollten uns für die Einführung von direkten Wagen nach und von Baden ins Zeug legen. Das geschieht, und wir suchen insbesondere auch zu erreichen, daß auch Preußen uns direkte Wagen zugesetzt. Dann „verfechten“ wir natürlich unsere Züge mit den preussischen Wagen! Die Kilometer der badische Wagen auf fremden Bahnen zurücklegen, müssen Wagen der betreffenden fremden Verwaltung wieder bei uns aberdienen. Wenn wir z. B. badische Wagen nach Berlin schicken, müssen wir für die gleiche Kilometerzahl preussische Wagen auf unserem Gebiet zurücklegen lassen. Daß diese Coupéwagen wirklich nicht als ein so jammervolles Material bezeichnet werden dürfen, darüber kann kein Zweifel sein. Wir haben gestern von dem Herrn Abg. Binz gehört, daß er bei seinen Reisen in Norddeutschland gerade auch das Wagenmaterial in durchaus gutem Zustand, der sich wohl mit unserem vergleichen kann, gefunden hat, und ich glaube, die Herren, die in Norddeutschland reisen, werden ebenfalls diese Behauptung für eine großartige Uebertreibung erklären (Sehr richtig!).

Der Herr Abg. Pfeiffle fragte, wenn ich ihn recht verstanden habe, wegen der Ausgabe von Sonntagskarten ab Mannheim auf Heidelberg bezieht sich das wohl nicht, die Heidelberger Ermäßigung bleibt ja bestehen. Wenn es sich auf Sonntagsfahrkarten nach preussisch-hessischen Stationen bezogen hat, so kann ich sagen, daß Preußen nach den Mitteilungen anlässlich der Verhandlungen über die Tarifreform in dem Umfange, wie bisher Sonntagsfahrkarten bestehen, dieselben künftig beizubehalten beabsichtigt. Ich glaube, die Beschwerde des Herrn Abg. Pfeiffle beruht also auf falschen Voraussetzungen (Lebhaftes Bravo! beim Zentrum und bei den Nationalliberalen).

Vizepräsident Schuter teilt hierauf mit, daß folgende Anträge eingekommen seien:

1. Ein Antrag, unterzeichnet von den Sozialdemokraten, Demokraten und dem Abg. Frühauß (15 Unterzeichner), dahin lautend:

„Die Unterzeichneten beantragen, über den Antrag der Kommission, die Tarifreform betr., namentlich abzustimmen.“

2. Ein Antrag unterzeichnet von den Abgg. Dr. Wildens, Obkircher, Siebler, Fergl, Müller und Dr. Binz dahin lautend:

„Die Unterzeichneten beantragen, daß den Voraussetzungen, unter welchen der Personentarifreform zugestimmt werden soll, noch beigelegt werde:

5. daß für den Fall der Einführung der vierten Wagenklasse bei der Main-Neckarbahn die auf Seite 71 des Berichts bezeichnete gleichmäßige Behandlung der Wagen 3. und 4. Klasse auch auf die badischen Strecken der Main-Neckarbahn Anwendung finde.“

Zur Begründung des Antrages Ziffer 2 erhält das Wort

Abg. Dr. Wildens (natl.): Ich habe mich eigentlich zum Worte nur deshalb gemeldet, weil mir darum zu tun ist, den von mir mitunterzeichneten Antrag in aller Stürze zu begründen. Eine ausführliche Begründung desselben wird ja wohl nicht notwendig sein, da der Herr Abg. Obkircher vorhin bereits das Nötige gesagt haben dürfte.

Ehe ich aber zum Antrag selber übergehe, möchte ich denn doch bemerken, daß nach meinem unmaßgeblichen Dafürhalten die eingehende Erörterung der Verhältnisse der Beamten und Arbeiter der Main-Neckarbahn, wie wir sie seither von verschiedenen Herren Rednern gehört haben, besser auf die allgemeine Besprechung der Verhältnisse unserer staatlichen Beamten, Angestellten und Arbeiter verschoben worden wäre (Sehr richtig! — Lebhaftes gegen Abg. Müller gerichtete Zurufe von Seiten der Sozialdemokraten). Denn bei dieser Besprechung müssen wir die Angelegenheit noch einmal behandeln. Es liegen ja sogar Petitionen von Angestellten der Main-Neckarbahn vor, die sich über die Behandlung beschwerten, welche ihnen seitens der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft zuteil wird. Ich meine, wir sollten die kostbare Zeit nicht zweimal auf derartige Dinge verwenden.

Ich werde also für meine Person darauf jetzt nicht eingehen, sondern behalte mir vor, bei der späteren Erörterung diesen Gegenstand zu behandeln. (Abg. Müller: Daran ist nur der Schluß der Generaldebatte schuld!) Daran ist nicht der Schluß der Generaldebatte schuld — sondern diese Dinge sollten überhaupt erst später, und nicht anlässlich der Beratung des Eisenbahnbetriebsbudgets erledigt werden.

Was nun die Einwirkung der Tarifreform auf die Main-Neckarbahn anbelangt, so kann ich nur sagen, daß auch ich die Erklärung, welche seitens der Großen Regierung in dieser Frage abgegeben worden ist, für ungenügend halte. Ich betone weiter, daß, wenn der Budgetkommission bekannt gewesen wäre, daß ein Vorhaben geplant ist, wie solches die Große Regierung vorhin angedeutet hat, jedenfalls seitens der Kommission eingegriffen worden wäre. Wir hätten dann gewiß diese Verhältnisse mit der Großen Regierung eingehend erörtert. Ich glaube, es ist aber den andern Mitgliedern der Budgetkommission gerade so ergangen, wie mir: wir haben angenommen, daß dasjenige, was die Große Regierung im Schoße der Kommission in Bezug auf den Verkehr mit den Nachbarbahnen und namentlich mit Bezug darauf, daß dieselben Wagen vierter Klasse ins Land hereinbringen, ausgeführt hat, auch auf die Main-Neckarbahn Anwendung findet. Die Große Regierung hat damals erklärt, daß im Wechselverkehr mit den Nachbarbahnen wie bisher, die Züge gegenseitig übernommen, also auf badischem Gebiet auch die von Anschlußbahnen kommenden Wagen vierter Klasse bis zu geeigneten Betriebsknotenpunkten durchgeführt werden sollen. Dabei würden, wie ausdrücklich gesagt wurde, auf badischen Strecken die Wagen dritter und vierter Klasse vollständig gleich behandelt werden und es solle dem Publikum überlassen bleiben, welche dieser Wagen es auf die Fahrkarten zum Preise von zwei Pfennig benötigen wolle. Ich war seither der Meinung, daß dies für alle Anschlüsse auf Grund unserm Lande, auch für die Main-Neckarbahn das nächste

solle. Andernfalls hätten wir selbstverständlich schon in der Budgetkommission darauf hingewiesen, daß wir unser Einverständnis mit einem Verfahren, wie es jetzt geplant zu sein scheint, verweigern müssen. Ist es doch wirklich nicht zu verstehen, warum die Bewohner des Amtes Weinheim in dieser Beziehung anders behandelt werden sollen, als z. B. die Bewohner des Amtes Bretten (Abg. Müller: Sehr richtig!). Dort liegen ja die gleichen Verhältnisse vor: wenn Württemberg jetzt, wie nach den Zeitungsnachrichten anzunehmen ist, seinerseits die vierte Wagenklasse einführt, dann wird letztere ja auch bis nach Bruchsal hereinkommen; es sind in den betreffenden Zügen aber natürlich auch Wagen dritter Klasse. Indes soll es dem Publikum, welches auf badischen Stationen Billette gelöst hat, überlassen bleiben, ob es zum Tarif von 2 Pf. den Wagen dritter Klasse oder den Wagen vierter Klasse benützen will.

Es war dies eine Voraussetzung für unsere Zustimmung zur Tarifreform, und ich glaube, es muß diese Voraussetzung auch bezüglich der Main-Neckarbahn gelten. Nachdem jetzt Zweifel darüber entstanden sind, muß ein entsprechender Passus noch in die Resolution aufgenommen werden, und wir haben deshalb einen desfallsigen Antrag eingebracht, dem ich zustimmen bitte.

Abg. Fröhner (freis.): Wir befinden uns in der komischen Situation, daß hier sich ein Drama abspielen soll, bei welchem eigentlich erst am Schluß, im letzten Akt, ehe der Vorhang fällt, die nötigen Todesfälle und Beerdigungen stattfinden sollen, daß aber bereits im dritten oder vierten Akt der Trauerbote in Gestalt des Herrn Abg. Müller sich verlesen, sein Stichwort überhört und einen Akt zu früh mit allem Pathos gesagt hat: der Tote ist bereits unten auf der Bahre (Heiterkeit), ich lade zum Leichenbegängnis ein. Und wir sind verurteilt, den vierten und fünften Akt ruhig weiterzuspielen und dem Publikum zu sagen: Entschuldigen Sie, das war ein Irrtum — der Tote stirbt erst später (Sehr richtig und Heiterkeit), wir müssen weiter spielen.

Alles, was wir da jetzt noch reden, geht aus von der Illusion, daß das, was der Herr Abg. Müller vorgebracht und was der Herr Minister in vollem Umfang bestätigt hat, eigentlich nicht richtig sei. Wir „hoffen immer noch“, wie der Herr Abg. Müller sagt, daß es der Groß. Regierung gelinge usw., hier Ordnung zu schaffen, die Ausbreitung dieser Verhältnisse auf die übrigen Strecken des Landes abzuhalten. Natürlich, die Mehrheit des Hauses glaubt und hofft noch — wir glauben und hoffen aber schon längst nicht mehr (Heiterkeit). Wir haben Ihnen vor zehn Jahren schon vorgerechnet, in welcher Situation Sie sich befinden — und der Verlauf der Dinge hat das bestätigt.

Wir müssen heute darauf hinweisen, daß ja niemand kommen und sagen kann, er sei getäuscht worden, er hätte aus einer Illusion heraus gehandelt. Sie wissen ganz genau, was Sie heute beschließen: daß Sie den Untergang der badischen Eisenbahn selbständigkeit zur Tatsache machen (Lebhafte Bewegung; Lachen; von einzelnen Seiten Zustimmungsrufe). Vor zehn Jahren haben wir im Anschluß an den preussisch-hessischen Vertrag einen Zeitungsartikel (der zur Einsicht des Herrn Abg. Hergt hier liegt) veröffentlicht und haben über den Text als Ueberschrift geschrieben: „Vogel friß oder stirb“. Wir haben damals geschrieben, Baden befinde sich in der Rolle eines Kaninchens, welches einer Boa Constrictor gegenübersteht, die soeben durch den Genuß eines Kaninchens beruhigt und beruhigt ist; das badische Eisenbahn beruhigt und beruhigt sich nun damit, daß sich zunächst in ihr Gehäuse zurückzieht, sich

zusammenrollt und tut, als ob sie von dem Kaninchen absolut nichts mehr wissen wolle, und es sagt nun vergnügt: Seht, wie gut es mir geht, das ist mein bester Freund, der will absolut nichts von mir. Aber die Boa hat bereits zwei Jahre nachher angefangen zu knurren, und sich den Schwanz des Kaninchens (die Main-Neckarbahn) etwas angezogen. Als ich mir erlaubt habe, den Herren das vorzurechnen, haben Sie gesagt: Das sind Fröhner'sche Uebertreibungen und Phantastereien, das sind Utopien, davon kann gar nicht die Rede sein (Zuruf von nationalliberaler Seite: Sehr richtig!); Preußen denkt nicht daran, den Eisenbahnen irgendwie zu nahe treten zu wollen!

Der Herr Minister von Brauer hat um jene Zeit gesagt: Bei meinen persönlichen Beziehungen zum Minister von Thielens ist garnicht daran zu denken, daß jemals Preußen in illoyaler Weise unserer Selbständigkeit gegenüber Schwierigkeiten machen würde. Wer sich mit derartigen Versicherungen begnügt, muß sich nicht beklagen, wenn die Dinge ihren elementaren Lauf nehmen. Wenn heute am Regierungstisch bestimmte Erklärungen abgegeben werden, was sind diese Erklärungen wert? (Sehr richtig!) Was haben die Regierungen erklärt, als die Privatposten 1901 aufgehoben werden sollten? Da wurde feierlich geschworen: Wir bekommen Tarife, so billig wie sie die Privatposten niemals gewähren könnten; und wenige Jahre darauf, nachdem die Privatposten verschwunden sind, kommt die Reichsregierung mit der Volksvertretung in Berlin überein, sich über diese Versprechen, die dem deutschen Volke und nicht bloß der Volksvertretung gegeben wurden, einfach hinwegzusetzen. Nein, die Herren am Regierungstisch mögen vollständig von dem überzeugt sein, was sie glauben; aber wenn sie den Plänen im Wege stehen sollten, die über kurz oder lang Preußen hinsichtlich der Aufkotzung der 4. Klasse in Deutschland hat, wird eben ein anderer Minister uns gegenübertreten und sagen: Was mein Vorgänger gesagt hat, daran bin ich nicht gebunden, ich bin jetzt der Minister. So werden die Dinge gehen und nicht anders.

Sie aber haben es heute noch in der Hand, für ganz Deutschland ein Signal aufzustedten, daß wir uns unter Berufung auf die Reichsverfassung und unsere garantierte Selbständigkeit gegen derartige Pläne wehren und den anderen süddeutschen Staaten die Hand reichen wollen zu einer süddeutschen Eisenbahngemeinschaft. Sie haben es in der Hand, dem preussisch-hessischen Eisenbahnetz ein ungefähr Gleichartiges gegenüber zu stellen. Dann können die deutschen Eisenbahnverwaltungen mit Ausnahme der preussisch-hessischen sich verständigen über die zu befolgende Politik und der preussisch-hessischen Eisenbahnverwaltung als einigermassen gleichberechtigter Faktor gegenüberzutreten. Dann würde es ein Ende haben mit den Umleitungen usw., dann müßten Preußen und Hessen sich mit Süddeutschland verständigen, und es wäre uns nicht das Messer an die Kehle gesetzt, wie es tatsächlich jetzt der Fall ist, wo ein kleiner Staat um den andern um seine Selbständigkeit gebracht werden soll. Ich möchte wissen, welcher Staat sonst in der Welt sich die preussische 4. Klasse über die Grenze führen läßt; warum sind denn wir dazu verurteilt? Belgien, Oesterreich, Rußland, jeder andere Staat wird sich feierlich vor dieser 4. Wagenklasse verwahren. Warum haben wir innerhalb unserer Landesgrenze nicht das selbe Recht? Der Herr Abg. Otkircher hat gesagt: Wir wollen die Tarifreform, obgleich wir sie mit immer schwerer werdendem Herzen annehmen — seine Bedenken sind offenbar im Steigen begriffen, — aber wir

wollen nicht, daß die vierte Klasse vordringt. Darum, was Sie wollen, und was Sie nicht wollen, wird Preußen sich nicht kümmern. Wenn Sie nicht wollen, wird Preußen dieselben Druckmittel nur in verstärktem Maße anwenden, vor denen wir heute ohne Grund so große Furcht haben. Der Herr Abg. Sergt ist Sachmann, er wird uns bestätigen, daß die Frage der Umleitung des Personenverkehrs garnicht eine Lebensfrage für die badischen Eisenbahnen bedeuten könne. Es ist Preußen vollständig unmöglich, an den Lebensnerv unserer Bahn heranzukommen, solange wir eine vernünftige Personentarifpolitik selbständig, aufrecht erhalten; denn nicht der Durchgangverkehr, sondern der **Vineneverkehr**, der der Entwicklung im weitesten Maße fähig ist, ist es, der schließlich die Selbständigkeit und die Ausnützung unseres kostbaren Materials garantiert. Beweis: Als in Hessen 1896/97 der vierte Klassentarif, der Zweipennigtarif, eingeführt wurde, ist bereits im ersten Jahre eine Steigerung in der dritten und vierten Klasse von zusammen nicht weniger als 35 Proz. der beförderten Personen erfolgt. Damals hat man in Preußen und Hessen gesagt: Seht Ihr in Baden, Ihr braucht nur die vierte Klasse einzuführen, dann habt Ihr dieselbe Verkehrsteigerung zu erzielen, und man glaubte, daß wir darauf hereinfallen würden. Als wir aber dafür gesorgt hatten, daß aus allen Teilen des badischen Staates auf diese Zumutung die deutliche Antwort gegeben wurde: nicht die vierte Klasse, sondern der Zweipennigtarif hat dies Wunderwerk in Hessen zustande gebracht, und als wir den Zweipennigtarif für die dritte Klasse verlangten haben mit der für jeden stichhaltigen Begründung, daß das Publikum deshalb nicht weniger mit dem Zweipennigtarif fahren würde, weil es die dritte Klasse statt der vierten Klasse ist, da hat man aufgehört, uns zu verfolgen, und hat die Statistik über die Entwicklung des Zweipennigtarifs in der hessischen Ludwigsbahn eingestellt. Es ist uns seither nicht mehr möglich gewesen, diese Statistik zu bekommen — weil man eben in Berlin eingesehen hat, daß man dadurch sich ins eigene Fleisch schneiden würde. In Baden war damals schon die Bevölkerung überzeugt, daß der Zweipennigtarif für die dritte Klasse derjenige Schritt wäre, der zuerst getan werden könnte und müßte, und auf diesem Standpunkt hat diese Kammer hier zehn Jahre lang gestanden, immer hat es geheißen: Ja, nur unter den gegenwärtigen Verhältnissen nicht. Das einmal waren es die zu großen Ansprüche an die Staatskasse, das anderemal war es die Krisis des Jahres 1901, das drittemal wieder etwas anderes. Und jetzt, nachdem zehn Jahre lang wir vergeblich gekämpft haben, jetzt wirft die Kammer einfach die Pläne ins Korn und will von diesem ihrem eigenen Beschluß und Gedankengang nichts mehr wissen. Es ist Tatsache, daß der Abschluß dieser Verträge nicht einmal mehr abgewartet werden kann, daß Preußen, wie aus allen diesen Mitteilungen hervorgeht, nur notdürftig noch zurückgehalten werden kann, seine Pläne in die Praxis umzusetzen, wie die Umleitung, die Plakarten usw. — einzeln betrachtet sind diese Tatsachen ja ganz gleichgültig und nebensächlich, das gebe ich zu. Aber wenn man ein Mosaik zusammensetzt, ist auch an und für sich jedes Steinchen bedeutungslos; erst das Ganze gibt ein Bild und hier gibt es ein überzeugendes Bild, daß sich alles in einer bestimmten Tendenz bewegt, uns jeden Einfluß auf die Gestaltung der deutschen und sogar der badischen Eisenbahnpolitik für die Zukunft unmöglich zu machen, uns direkt unter die Vormundschaft Preußens auch auf diesem Gebiete zu stellen. Das beweist, daß es sich hier um finanzielle Fragen überhaupt nicht handelt und deshalb auch der kolossale Widerstand! Wenn heute ein amerikanischer Milliardär käme und dem badischen Staat die sämtlichen Kosten, die hier in Frage

stehen, die paar hundert Millionen, bei der Amtskasse deponieren würde . . .

Vizepräsident **Behner** (unterbrechend): Ich muß Sie darauf aufmerksam machen, daß Sie jetzt wieder ganz in der allgemeinen Debatte über die Tarifreform sind. Ich kann gestatten, daß sie in spezieller Anwendung auf die Main-Neckarbahn die Gründe für und gegen erörtern, aber allgemeine Erörterungen kann ich nicht zulassen.

Abg. **Frühau** (fortfahrend): Also, selbst wenn die Geldfrage ausscheiden würde, wäre es nicht möglich, die Tarifreform abzuwenden, weil das politische Moment im Vordergrund steht. Man will unter allen Umständen auf eine Selbständigkeit verzichten, von deren Durchführung man allzu schwere Opfer befürchtet, und dieser verderbliche Gedankenfehler wurzelt in der Befürchtung, daß die Durchführung des Kammerbeschlusses vor 2 Jahren mit einem **Einnahmeausfall von 4 Millionen** zunächst abschließen würde. Wie man aber dann damals den Kammerbeschuß hat fassen können, wo die wirtschaftlichen Verhältnisse noch schlechter gewesen sind, als jetzt, ist mir allerdings ein absolutes Rätsel.

Was die einzelnen Punkte betrifft, die gegenüber der Main-Neckarbahn hervorgehoben worden sind, so wird es jedenfalls am Plage gewesen sein, daß hier über die mehr als dunkle Bemerkung im Jahresbericht bezüglich der 132 000 M. eine Anfrage gestellt worden ist. Jetzt, nachdem das aufgeklärt ist, ist Licht in diese dunkle Sache hineingekommen. Bis jetzt aber war es durchaus unverständlich, auf Grund welcher Bestimmung, mit welchem Rechte Preußen von der Main-Neckarbahn 132 000 M. von badischen Eisenbahneinnahmen für sich beanspruchte. Auf die übrigen Ausführungen, die in der Broschüre gemacht worden sind, trifft zu, was ich gesagt habe: Die einzelnen Punkte mögen nebensächlich sein, wie die Zugnummerierung, gewiß; aber sagen Sie mir einmal irgend eine Verbesserung, die in Preußen-Hessen eingeführt worden ist in Anlehnung an ein badisches Muster. Das gibt es eben absolut nicht. Notorisch anerkannte Fortschritte, die wir gemacht haben, unterliegen der schroffsten Zurückweisung, wenn wir versuchen, ob nicht auch andere deutsche Eisenbahnverwaltungen, insbesondere die preußisch-hessische, davon Gebrauch machen wollen. Wenn man aber einen Bundesgenossen und Freund hat, dann muß ein derartiges Verhältnis auf Gegenseitigkeit beruhen, sonst ist der Bundesgenosse nicht mein Freund, sondern mein Tyrann, und das ist das Gefühl gegenüber Preußen, das heute im badischen Volke lebendig ist. Das ist von Preußenhaß und Preußenfresserei himmelweit entfernt. Kein Mensch überfieht, daß eine Vereinheitlichung durchaus den Interessen des Publikums und der Eisenbahnverwaltung entgegenkäme. Aber wenn man von uns Opfer verlangt und uns noch verhöhnt, daß wir es gewesen seien, die die Schnellzugzuschläge aufgestellt hätten als Bedingung, ohne welche eine Vereinheitlichung nicht zustande kommen könne, während beide Kammern auf diesem Standpunkt nicht stehen, dann muß die Beunruhigung in weitesten Kreisen Platz greifen.

Ich meine, die Verhandlung hat gezeigt, daß die Frage, um die es sich hier handelt, gewiß ein ernstes Problem enthält, an dessen Lösung mit allen Mitteln gearbeitet werden sollte; sie hat aber auch gezeigt, daß der Annahme des jetzigen Vorschlags Gründe entgegenstehen, über deren Gewicht die Groß-Regierung sich nicht im Unklaren sein kann. Angesichts einer solchen Sachlage würde der Landtag, nachdem jetzt schon Jahrzehnte über die Lösung dieser Frage verhandelt wird, sich durchaus nichts vergeben, wenn er die Lösung nochmals verschoben wollte, der Regierung die Möglichkeit geben wollte, auf Grund der jetzt von allen Seiten erfolgten Beleuchtung das nächste

Mal zu einem besseren und günstigeren Resultat zu kommen. Dadurch, daß wir das letztemal energisch aufgetreten sind, ist uns die Einführung der vierten Klasse zunächst erspart geblieben, und es ist nicht unmöglich, daß sie uns für dauernd erspart bleibt, ja es nicht unmöglich, daß auf diese Weise, wenn die nicht-preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltungen fest zusammen halten wollten, die Gesamtheit des deutschen Volkes, insbesondere auch Preußen und Hessen, von dieser vierten Klasse befreit werden könnte. Wenn wir aber die Tarifreform unterschreiben, begeben wir uns der Möglichkeit des Vorgehens auf diesem Gebiet, und das wäre in höchstem Maße zu bedauern. Wenn die nationalliberale Partei auf dem Standpunkt steht, daß sie nur mit schwerem Herzen . . .

Vizepräsident **Zehner** (unterbrechend): Sie sind jetzt wieder ganz im Fahrwasser der Generaldebatte. Ich stelle Ihnen anheim, entweder abzubrechen oder von der Main-Neckarbahn zu reden.

Abg. **Frühau** (fortfahrend): Das Fahrwasser geht mir eben bis an den Hals (Heiterkeit). Wenn die nationalliberale Partei uns auffordert, die von der Kommission aufgestellten Bedingungen durch einen Zusatzantrag zu ergänzen, von dem sie erklärt, daß sie ihn schon früher gestellt hätte, wenn sie sich in voller Kenntnis der Verhältnisse befunden hätte, dann ist der Beweis geliefert, daß für uns aller Grund gegeben ist, vorsichtig zu sein und den Vorhang jetzt nicht fallen zu lassen. Die Frage ist also nicht genügend aufgeklärt, wir wissen nicht, was uns noch droht. Und wenn die Regierung schon vor Torschlus durch derartige Mitteilungen in die größte Verlegenheit gebracht werden kann, wie wird es uns erst später gehen! Das ganze badische Volk und auch das deutsche Volk wird uns Dank wissen, wenn wir die Frage zurückstellen und diese Tarifreform ablehnen, mit der Begründung, daß wir prinzipiell geneigt sind, einer Vereinheitlichung inflative Verbilligung für alle Teile, den eigenen badischen Teil nicht ausgeschlossen, gern zuzustimmen, und dazu mitzuwirken. Aber hier über den Kopf des badischen Volkes hinweg und teilweise direkt entgegen den Versprechungen, die wir dem badischen Volk in den Wahlversammlungen haben geben hören, jetzt leichten Herzens trotz dieser ganz erheblichen Gegenstände, die bis zum letzten Augenblick neu aufgetaucht sind, dieser Reform zuzustimmen, das würde ich für unverantwortlich halten. Ich möchte deshalb die nationalliberale Partei bitten, uns beizutreten auf dem Wege, daß diese Reform zunächst abgelehnt wird, nicht, als ob wir sie prinzipiell ablehnen, sondern mit dem Ersuchen an die Großh. Regierung, uns eine besser begründete Reform vorzulegen.

Abg. Dr. **Vinz** (nall.): Es macht der Ueberzeugungssicherheit des Herrn Abg. Frühau gewiß alle Ehre, wenn er, wie er annimmt, im letzten Moment mit seiner eben gehaltenen Rede den Versuch unternommen hat, uns, die nationalliberale Partei, noch eines Besseren zu belehren. Ich muß aber offen gestehen, daß diese letzten Ausführungen des Herrn Abg. Frühau mich auch in gar nichts wanken gemacht haben, daß im Gegenteil seine Ausführungen in Verbindung mit dem, was der Herr Kolbe, der ja sein Intimus ist auf diesem Gebiete, heute ausgeführt hat, uns nur in der Annahme bestärken konnte, daß man auf jener Seite mit unrichtigen Voraussetzungen operiert und einen gewissen ich will nicht sagen „Wahn“, aber in einer gewissen Preußenfurcht allerlei Phantasmen vor Augen zaubert, die sich uns eben als solche in ihrer ganzen, nicht gerade schönen Gestalt dargestellt haben. Der Herr Abg. Frühau spricht von der preußischen Eisenbahnverwaltung nun als der *Boa constrictor*,

und welche fürchterlichen anderen Bilder haben sich vor seinen Augen erhoben! Es meint, heute beweisen zu können an der Episode, die sich abgepielt hat bei dem Budget der Main-Neckarbahn, wie schlecht Preußen gegen uns gesinnt ist und wie es kein Mittel scheut, uns zu vergewaltigen. Die Ausführungen des Herrn Ministerialdirektors gegenüber den offenbar unrichtigen und oberflächlichen, allerdings auch aus einer oberflächlichen Schrift entnommenen Behauptungen des Herrn Abg. Kolbe hätten, meine ich, die Herren doch wieder ermahnen sollen, bevor sie derartige neue Vorstöße unternehmen. Ich meine, es handelt sich doch im jetzigen Augenblick lediglich darum, ob wir mit Recht verlangen können und ob wir verlangen wollen, daß die Beschlüsse der Budgetkommission auch auf unseren Anteil an der Main-Neckarbahn Anwendung finden. Die Großh. Regierung hat ihre Meinung dahin geäußert, dies sei nicht angängig, die Gründe hat der Herr Minister dargelegt. Wir sind der Ansicht, daß diese Gründe nicht durchschlagend sind. An diese sehr einfache Sachlage knüpft man nun gewaltige prinzipielle Erörterungen, wiederum über die Tarifreform überhaupt. Es handelt sich doch nur darum, daß wir von dem Recht des § 7 des Vertrages von 1900 Gebrauch machen, wir wünschen dies und fordern die Regierung auf, dementsprechend zu handeln. (Abg. Kolbe: Wenn sie es aber nicht tut?) Wenn sie es nicht tut, so können Sie, Herr Abg. Kolbe, die Regierung nicht zwingen, und wir alle nicht kommen Sie uns doch nicht mit derartigen höchst minderwertigen Argumentationen! Auf dem Boden des konstitutionellen Rechts bringen wir die Meinung und den Willen der Volksvertretung zum Ausdruck. Die Regierung ihrerseits ist ein selbständiger Faktor im Staatsleben mit selbständiger Verantwortlichkeit. Wenn nun die Regierung sich nicht überzeugt von der Richtigkeit dessen, was wir verlangen, so ist die Regierung ihrerseits kraft ihrer Verantwortlichkeit als konstitutionelle Regierung verfassungsrechtlich zunächst nicht verpflichtet, uns zu folgen. (Große Unruhe bei den Sozialdem.); (Glocke des Präsidenten.) Ob sie aber im Gegensatz zur Volksvertretung nach ihrer Verantwortlichkeit von den unferem Lande im § 7 des Vertrages von 1900 vorbehaltenen Rechte keinen Gebrauch machen kann, ist eine andere Frage; wir sind der Meinung, das haben der Herr Abg. Otkircher und Herr Abg. Dr. Wilkens ausgeführt (fortdauernde Unruhe bei den Sozialdem.); (Glocke des Präsi.), daß die von der Großh. Regierung für ihre Ansicht angeführten Gründe nicht zutreffend sind und daß diesem Landesteil die Wohlthaten der Tarifreform in dem gleichen Maße zuteil werden müssen, wie den übrigen Landesteilen. Der Herr Abgeordnete Müller hat mit Recht an eine differentielle Behandlung dieses Landesteils gegenüber dem übrigen Baden die Schlussfolgerung geknüpft, daß dann in der Bevölkerung die Meinung aufkommen würde, sie würden als Stiefkinder des badischen Landes behandelt. Daß unsere vertragsmäßigen Rechte von den andern Kontrahenten, Preußen und Hessen mißachtet werden, für diese Annahme fehlt ein triftiger Grund. Weder der Herr Abg. Kolbe, noch der Herr Abg. Frühau haben hierüber irgend etwas beigebracht. Es handelt sich nur darum, daß die Großh. Regierung von dem Rechte Gebrauch macht.

Es ist in der Budgetkommission, wie der Herr Berichtserkatter schon hervorgehoben hat, bezgl. keines einzelnen Teiles unserer in Betracht kommenden Bahnstrecken eine Ausnahme gemacht worden, und nahmen wir deshalb an, daß die bezüglichen Anträge sich ausnahmslos auf alle in Betracht kommenden Grenzstrecken unserer Eisenbahn beziehen. Nach der heutigen Erklärung der Regierung

Wir lassen wir eine weitere Bedingung unserer Zustimmung zu der Tarifreform beifügen, wie sie eben formuliert wurde. Dabei stehen wir vollkommen auf der prinzipiellen Grundlage der Beschlüsse der Budgetkommission. Irgend eine Veränderung dieses prinzipiellen Standpunktes ist durch die heutige Verhandlung in keiner Weise veranlaßt.

Abg. Obkircher (natl.): Die Ausführungen, welche mein Freund Binz soeben über den konstitutionellen Standpunkt gemacht hat, sind von den Herren, die links von uns sitzen, ganz mit Unrecht mit so großer Entrüstung behandelt worden. Sie müssen sich auf den Boden unserer Staatsverfassung stellen und sich damit abfinden, daß das, was mein Freund Binz soeben ausgesprochen hat, unserer Verfassung entspricht, und daß wir darüber nicht hinaus können. Der Regierung steht die Verwaltung zu. Wir haben bei der Gesetzgebung unsere gemessene Mitwirkung; wir haben auch einen weitgehenden Einfluß auf die Art und Weise, wie die Verwaltung ausgeübt wird; aber gegen ihre Ueberzeugung die Verwaltung zu pflegen, dazu können wir die Regierung nicht zwingen. Aber es liegt meines Erachtens auch gar kein Grund vor, zu befürchten, daß die Grobreg. Regierung dem Willen der Volksvertretung, wenn immer sie kann, etwa keine Folge leisten würde. Die Vergangenheit zeigt, daß die bayerische Regierung vielleicht viel mehr als andere konstitutionelle Regierungen immer bereit war, dem Willen des Volkes und seiner berechtigten Vertretung nachzukommen.

Herr Kollege Fröhlich möchte jetzt in dieser letzten Stunde am liebsten eine Vertagung der ganzen Angelegenheit herbeiführen, weil er sich von einer solchen Vertagung die Wirkung verspricht, daß das Volk über die Frage in seinem Sinne aufgeklärt wird; er möchte eine Art von Referendum über die hier zur Entscheidung stehende Frage herbeiführen. Ich bin aber nicht der Meinung, daß diese Art von Referendum zu einem glücklichen Ergebnis führen würde. Es kann nicht gesagt werden, daß wir, die berufsmäßigen Vertreter des Volkes, nicht in der Lage wären, uns hier nach allen Seiten hin unsere Ueberzeugung zu bilden, es kann nicht gesagt werden, daß wir über die Tragweite dessen, was hier zur Abstimmung steht, nicht schlüssig, daß wir nicht vollkommen darüber aufgeklärt wären; und ob bei einer Verzögerung der Angelegenheit die Meinung der Volksvertretung geändert würde, daß ist mir außerdem sehr zweifelhaft. Ebenso zweifelhaft ist mir, ob die Volksstimmung, wenn wir ihr Zeit ließen, sich zum Ausdruck zu bringen, auf ein völlig objektives Tatsachenmaterial aufgebaut sein würde, denn wenn die Volksstimmung gemacht würde mit solchen Ausführungen, wie wir sie in den letzten Tagen gehört haben, dann würde das Volk eben nicht objektiv aufgeklärt, sondern nach subjektiven Meinungen und Auffassungen der Dinge urteilen (Abg. Dr. Binz: Sehr richtig!). Denn wir wollen uns doch darüber keinen Zweifel hingeben, daß im Verlauf dieser Ausführungen unendlich viel Unrichtiges, Überflüssiges vorgebracht worden ist, was allerdings geeignet ist, im Volke draußen Stimmung hervorzurufen, was aber der Volksvertretung nicht Stimmung hervorzurufen sollte. Wir dürfen uns nicht auf diese Weise in eine künstliche Stimmung hineinarbeiten, sondern wir müssen auf dem Boden der objektiven Tatsachen stehen bleiben. Ich will nur eins von dem hervorheben, was wir heute erlebt haben: Herr Kollege Kolb hat sich berufen auf jene Anschuldigung von Ferröbiarius und Herr Ministerialdirektor Schütz war sofort in der Lage, ihm damit zu begegnen, daß seine Ausführungen auf einer völligen Verkennung der Tatsachen beruhen; es ist dem Herrn Kollegen Kolb mit Recht von dem Herrn Ministerialdirektor der Vorwurf gemacht worden, daß er sich nicht genügend in-

formiert hat, bevor er mit einer so schweren Anklage gegen die Regierung austrat. Und Herr Kollege Fröhlich hat Herrn Kolb damit zu unterstützen versucht, daß er gesagt hat: Es wäre aus den Ausführungen im Jahresbericht der Generaldirektion eben nicht ohne weiteres verständlich, wie die betr. Sache sich verhalte. Also die Stelle im Jahresbericht war nicht ohne weiteres verständlich! Wenn mir etwas nicht völlig verständlich ist, dann erkundige ich mich darüber (Abg. Dr. Binz: Sehr gut!), und erst, wenn ich mich erkundigt habe, dann bilde ich mir meine Meinung, und erst dann würde ich es unternehmen, mit so schweren Vorwürfen und Anklagen gegen die Regierung aufzutreten. Das ist eben der Vorwurf, der den Herren gemacht werden muß, daß sie immer mit einer Menge von unbewiesenen Behauptungen in die Debatte hereintreten mit der Autorität der ganz alleinigen Sachverständigen, die sie in dieser Frage für sich in Anspruch nehmen (Abg. Dr. Binz: Sehr richtig!). Wir haben dann gestern abend gehört, wie der Herr Ministerialdirektor die Ausführungen, die Kollege Vogel gemacht hat, bis in alle Teile hinein zerlegen und zerstückeln konnte. Wenn ein Abgeordneter, wie Herr Vogel getan hat, auftritt und sagt: Ich bin in der Lage, zu beweisen, daß die Zahlen, die in der Denkschrift der Regierung stehen, falsch sind, ich kann das in zwei Minuten beweisen, und er bringt zu diesem Beweise dann rein garnichts vor, und wenn dann der Herr Ministerialdirektor ihm beweist, daß die Zahlen vollkommen zutreffend sind, und daß der Redner in einem grandiosen Irrtum befindet, weil er sich nicht genügend informiert hat, so muß ich sagen: Derartige Volksaufklärer wollen wir nicht in dieser Frage arbeiten lassen in unserm Volk, sondern wir wollen auf dem Boden der Objektivität, auf dem Boden der Tatsachen stehen bleiben (Abg. Dr. Binz: Bravo! Sehr gut!).

Nun wird ja dem Volke bange gemacht. Mausjetot sind wir schon gewesen in den Augen des Herrn Kollegen Fröhlich, und nachdem wir mausetot und sogar schon begraben waren, dann sind wir noch in der Form eines Kaninchens von der Boa constrictor aufgefressen worden (Heiterkeit). Die Boa constrictor frisst gar keine toten Tiere (Große Heiterkeit).

Aber ich will mich jetzt von diesen allgemeinen Ausführungen wieder zurückziehen auf die einzige Frage, die hier vorliegt, die Frage nämlich, wie die Tarifreform auf dem bad. Teil der Main-Neckarbahn zu gestalten sei. Ich habe vorhin meinen Standpunkt zu dieser Frage in aller Bestimmtheit dargelegt und will das nicht wiederholen. Ich hätte erwartet, daß der Herr Minister auf unsere Ausführungen hin noch einmal eine Erklärung abgibt und uns insbesondere darüber aufklärt, ob er zur Zeit noch in der Lage ist und ob er auch des ernststen Willens ist, in den Verhandlungen mit der preuß.-heftischen Gemeinschaft unsere Meinung über diese Frage zum Ausdruck und zur Durchführung zu bringen. Eine solche Erklärung ist bis jetzt nicht abgegeben worden. Ich weiß nicht, ob sie noch beabsichtigt ist. Ich sage aber meinerseits: Wenn die Erklärung, die vielleicht noch kommt, ablehnend wäre, dann müßte nach meinem Gefühl die Entscheidung heute ausgelegt werden und die Sache an die Budgetkommission zurückverwiesen werden (Beifall); (Abg. Müller: Sehr richtig!). Denn wir müßten dann Gelegenheit haben, noch nähere Erkundigungen einzuziehen und Zeit haben, uns zu überlegen, ob wir nicht aus diesem Grunde überhaupt gegen diese ganze Tarifreform stimmen müssen (Abg. Kolb: Hört! hört!).

Präsident des Ministeriums des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Geh. Rat

Freiherr von Marshall: Wenn die Resolution, wie sie nun vorgeschlagen ist, die Zustimmung der Mehrheit des Hohen Hauses findet, so wird das für mich, das kann ich bestimmt erklären, ein Anlaß sein, die Frage nochmals in ernstester Erwägung zu nehmen (Seiterkeit).

Abg. Kolb (Soz.): Der Herr Abg. Obkircher hat sich sehr darüber aufgeregt, daß wir in Uebertreibungen gearbeitet hätten, daß sehr vieles von dem, was wir vorgebracht hätten, nicht wahr sei. Er hat dabei u. a. auch auf die Ausführungen des Kollegen Vogel von gestern abend hingewiesen. Der Herr Kollege Vogel hat sich allerdings nicht so geäußert, daß man gleich genau auf die Sache hätte kommen können, wie er sie gemeint hat. Aber in der Sache hat der Herr Kollege Vogel recht, das kann man nachweisen. Es ist nicht wahr, daß nur so viele Schnellzugskilometer abgefahren werden, wie da angegeben worden sind, weil man das garnicht beweisen kann, weil niemand nachweisen kann, wer mit dem Kilometerheft Schnellzug fährt und wer nicht. Es ist das eine ganz allgemeine Berechnung. Das hat auch der Herr Ministerialdirektor zugegeben, daß man eine solide Berechnung nicht machen kann, weil es eben bei dem Kilometerheft ganz unmöglich ist, die Schnellzugskilometer im einzelnen zu berechnen. Also darin hat der Herr Kollege Vogel ganz zweifellos recht gehabt, daß viel mehr Schnellzugskilometer in Baden gefahren werden, als man angenommen hat.

Was die Sache mit der Main-Neckarbahn betrifft, so handelt es sich da um einen Vertrag, den die badische Volksvertretung bzw. die badische Regierung mit der preußisch-hessischen Gemeinschaft abgeschlossen hat. Dieser Vertrag ist nur abgeschlossen unter der Bedingung, daß Baden sein selbständiges Tarifrecht aufrecht erhalten kann. Nur unter dieser Bedingung hat die Volksvertretung zugestimmt. Wäre diese Bedingung nicht darin enthalten gewesen, so habe ich für meine Person die feste Ueberzeugung, daß dieser Vertrag nicht abgeschlossen worden wäre. Nun kommt aber heute die Regierung und gibt die Erklärung ab, daß sie bereit ist, auf dieser Strecke auf ihr Recht der Tarifierung zu verzichten, in der Weise, daß die vierte Klasse eingeführt werden soll. Wenn nun der Herr Minister sagt, er wolle diese Resolution in Erwägung ziehen, so gehen wir darauf nicht ein, denn das heißt so viel wie nichts. Wenn der Herr Minister nur erklärt, daß er sie in Erwägung ziehen will, wenn der Herr Minister nicht in der Lage ist, zu erklären: Ich werde das respektieren, was die Mehrheit der Volksvertretung beschließt, dann haben wir keine Ursache, uns auf eine derartige Erklärung einzulassen. Der Herr Minister soll klipp und klar erklären: Ich respektiere den Willen der Volksvertretung, ich führe die 4. Wagenklasse nicht ein, wir machen es genau wie auf den übrigen Bahnen, dann ist die Sache erledigt. Kann er das nicht, will er die Resolution nur in Erwägung ziehen, so ist für mich bewiesen, daß, wenn der Herr Minister von seinem Amt zurücktritt, der nächste Minister das macht, was Preußen haben will. Es ist bedauerlich, daß man bei dieser unendlich wichtigen Frage, von der die Entwicklung der Volkswirtschaft abhängt, lediglich nach Verwaltungsmaßregeln handelt (Abg. Frühau: Sehr gut!), daß die Regierung hier machen kann, was sie will und wir nur Wünsche auszusprechen haben, daß wir hier noch gar keine konstitutionelle Unterlage haben. Und wenn Sie nun daraus die Konsequenzen ziehen wollten, aus dem, was sie sagen, dann müßten Sie eben mit uns gehen und müßten dafür sorgen, daß wir auch hier in dieser außerordentlich wichtigen Frage eine konstitutionelle Grundlage bekommen. Aber das lehnen Sie ab, und deshalb erheben wir diese Vorwürfe vor dem ganzen Lande, und wir können mit ruhigem Ge-

wissen vor das Land hinaustreten! Ich sage nur soviel: Wenn die Nationalliberalen das gute Gewissen hätten wie wir, hätten Sie es nicht nötig, sich so aufzuregen, wie das heute geschehen ist. Wir haben keine Stimmung gemacht, wir haben auch keine Stimmung zu machen brauchen. Sie (zu den Nationalliberalen) haben es getan, und wenn jetzt Ihre Wähler kommen und opponieren, so lassen Sie sie im Stich. Sie, Herr Dr. Binz, haben Ihren Wählern versprochen, Sie hörten sie, bevor Sie abstimmen würden; Sie haben Sie nicht gehört. Wir stimmen jetzt ab, also gehen Sie hin, und hören Sie Ihre Wähler! (Abg. Dr. Binz: Das geht Sie gar nichts an!) Ich konstatiere es hier vor dem ganzen Lande, daß Sie Ihren Wählern das Versprechen abgeben mußten! Das beweist, was für eine Stimmung vorhanden war. (Abg. Dr. Binz: Das ist nicht wahr!) Es wurde das Versprechen abgegeben. (Abg. Obkircher: Lediglich in unserem Wahlprogramm steht das! Das ist auch wieder eine von Ihren leichtfertigen Behauptungen!) Da ist keine leichtfertige Behauptung, das ist eine Wahrheit! Ich berufe mich auf die Jungliberalen, die werden es bestätigen, es ist sogar eine Kommission gewählt worden! Ich sage: Wir werden auf diese Versprechungen des Herrn Ministers nichts geben, wir verlangen eine klipp und klare Erklärung! Wenn die Nationalliberalen nicht darauf eingehen, kann es uns gleichgültig sein. Mögen sie machen, was sie wollen! (Beifall bei den Sozialdemokraten.)

Der Vizepräsident teilt hierauf mit, daß von den Abgg. Obkircher, Dr. Wilckens, Fehrenbach und Sieffler ein Antrag auf Vertagung der Verhandlung und Rückverweisung an die Kommission eingegangen ist.

Zur Begründung derselben erhält das Wort

Abg. Dr. Wilckens (natl.): Es kann darüber kein Zweifel sein, daß die ganze Angelegenheit der Tarifreform in der Zweiten badischen Kammer in ein kritisches Stadium eingetreten ist. Wir haben uns schon vor Wochen mit der Großen Regierung in der Budgetkommission über eine Anzahl von Bedingungen verständigt, unter welchen die Kommission ihrerseits sich bereit finden konnte, beim Hohen Hause die Zustimmung zu dieser Tarifreform zu beantragen. Die Große Regierung hat sich, wie auch in dem gedruckten Berichte niedergelegt ist, mit diesen Bedingungen ausdrücklich einverstanden erklärt.

Seute ist nun, nachdem die Verhältnisse der Main-Neckarbahn aufs Eingehendste zur Sprache gebracht worden sind, von einer Anzahl von Herren, und zwar größtenteils von Mitgliedern der Budgetkommission, als Bedingung eine weitere Ziffer 5 beantragt worden, und ich kann nur erklären, daß ich dasjenige, was der Herr Minister vorhin mit Bezug auf diese Ziffer 5 bemerkt hat, nicht für ausreichend halte. (Allseitiges Sehr richtig!) Er hat die Erklärung abgegeben, daß, wenn die Mehrheit des Hauses einen Beschluß dieser Art fasse, die Sache seinerseits noch einmal in ernsthafte Erwägung gezogen werden solle. Damit ist uns aber nicht gedient (Sehr richtig!); es ist, wenn etwas aus der Sache werden und wenn namentlich das Hohe Haus jetzt schon in der Lage sein soll, über die beantragte Resolution definitiv abzustimmen, notwendig, daß die Große Regierung vorher erklärt, sie werde dafür sorgen, daß demjenigen, was wir in Ziffer 5 beantragt haben, auch wirklich entsprochen wird. Die Regierung kann das nach meinem Dafürhalten tun, sie ist dazu auf Grund des Artikels 7 des Staatsvertrags berechtigt, und sie ist auch an die Zustimmung einer anderen Regierung in dieser Angelegenheit nicht gebunden. Wenn seitens der Großen Regierung eine bestimmte Erklärung, wie wir sie wünschen müssen, nicht

abgegeben werden kann, dann bleibt nichts anderes übrig, als daß die ganze Sache an die Kommission zurückgeht, und dort zum Gegenstande weiterer Verhandlung gemacht wird.

Ich möchte aber im letzten Augenblick noch einmal der Großh. Regierung zur Erwägung anheimstellen, ob es nicht besser wäre, sie würde uns eine sofortige Abstimmung über die Resolution dadurch ermöglichen, daß sie uns zusagt, sie wolle in Anbetracht der besonderen Verhältnisse der Main-Neckarbahn das Veranlassen, was wir als ein Gebot der Gerechtigkeit gegenüber den betreffenden Landesangehörigen ansehen müssen. Gibt sie diese Zusage nicht, so bleibt nach meinem Dafürhalten nichts weiter übrig, als dem Vertagungsantrage zuzustimmen, den wir gestellt haben. (Zustimmung.)

Präsident des Ministeriums des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Geh. Rat Freiherr von Marshall: Wenn dieses Hohe Haus der geplanten Tarifreform nur unter der Voraussetzung zustimmt, daß auch bezüglich der Main-Neckarbahn die Tarife Anwendung finden, welche in übrigen auf den badischen Staatseisenbahnen zur Einführung gelangen sollen, und die Großh. Regierung auf eine Zustimmung unter dieser Bedingung sich einläßt, so muß sie natürlich über alles auch alles tun, um diese Voraussetzung zu verwirklichen und sie wird sich alsbald, gestützt auf Artikel 7 des Vertrags über die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn mit dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten ins Benehmen setzen (Lachen, Glocke des Präsidenten).

Abg. Eichhorn (Soz.): Ich verstehe nicht recht, warum die Herren Kollegen von rechts und links sich jetzt auf einmal aufregen, und warum ein Vertagungsantrag eingebracht worden ist. Nach der Definition, die Herr Kollege Binz von dem Konstitutionalismus gegeben hat, hat der Herr Minister genau das getan, was innerhalb seiner Machtbefugnis stand, wenn er sagt: Wir werden uns mit dem preussischen Eisenbahnminister ins Benehmen setzen, und wenn dann die Sache nicht geht, dann geht sie einfach nicht! (Abg. Binz: Wir stimmen einfach nicht zu!) Die Volksvertretung hat nach der Meinung des Herrn Kollegen Binz gar kein Recht und gar kein Mittel, die Regierung irgendwie zu zwingen. Das sind ja nach dem ganzen Aufbau unseres Eisenbahnwesens lediglich Verwaltungsmaßregeln und insolgedessen wäre es durchaus in der Ordnung, wenn man ohne weiteres das, was der Herr Minister gesagt hat, als gegeben hinnimmt und danach handelt.

Wir handeln auch danach! Und warum wir gegen die Tarifreform stimmen, das hat mein Kollege Kolb, das hat mein Kollege Lehmann und das haben verschiedene andere Redner meiner Fraktion in eingehender Weise dargelegt. Wir kannten das, was der Herr Minister heute geantwortet hat, noch nicht; wenn wir über diese Antwort gekannt hätten, so hätte sie uns in unserer Haltung nicht beeinflussen können. Nun aber, nachdem wir sehen, daß nicht einmal der gute Wille vorhanden ist, die Interessen des badischen Volkes gegenüber Preußen, gegenüber der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft zu vertreten, nunmehr bleibt uns selbstverständlich erst recht nichts weiter übrig, als eine glatte Ablehnung der Tarifreform. Und wenn die Herren Kollegen von den Nationalliberalen und vom Zentrum konsequent sein sollen, so ist das Einzige, was sich in diesem Falle tun läßt, die Tarifreform glatt abzulehnen.

In die Budgetkommission will man die Frage der Tarifreform lediglich deshalb nochmals bringen, weil man eine Form sucht, unter der man auch noch außen

hin die Sache schmachthaft zu machen und so darzustellen versucht, als ob doch noch die Volksvertretung in irgend einer Weise ein Recht hätte, hier mitzureden.

Wir haben auf den guten Willen seitens der Regierung nicht mehr zu rechnen, und es bleibt uns nichts weiter übrig, als glatte Ablehnung, wenn wir verhindern wollen, daß wir auf diese Weise unseren Einfluß auf die Main-Neckarbahn verlieren, soweit die 3. Klasse in Frage kommt. Ueber das, was geschieht, kann man sich nicht täuschen und die ganze Hinauszögerung der Angelegenheit hat meines Erachtens weiter keinen Zweck, als daß man sich ein paar Tage lang mit der Situation abfindet, um dann doch anzunehmen, was die Regierung bietet. Ich bitte Sie also, mit uns den Vertagungsantrag abzulehnen und sofort die ganze Tarifreform abzulehnen.

Abg. Dr. Wildens (natl.): Ich muß mich aufs entschiedenste dagegen verwahren, daß wir die Zurückweisung an die Kommission deshalb in Aussicht genommen haben, weil wir einen Weg finden möchten, um schließlich doch dasjenige mitzumachen, was die Großh. Regierung in dieser Sache etwa zu tun oder nicht zu tun für gut findet. Das ist durchaus nicht unsere Absicht. Wir sind aber der Meinung, daß wir die Großh. Regierung über ein gewisses Maß hinaus in diesem kritischen Augenblick zu einer Neußerung nicht drängen können. Die Erklärungen, die bis jetzt abgegeben wurden, sind nach unserem Dafürhalten ungenügend. Es ist aber die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, daß, wenn Zeit zu ruhiger Ueberlegung auch für die Regierung vorhanden ist, vielleicht auch zu einer Erörterung im Staatsministerium, doch schließlich eine Neußerung wird erfolgen können, wie wir sie wünschen müssen. Wir müssen in dieser Sache verlangen, daß die Großh. Regierung die bestimmte Erklärung abgibt, daß sie von ihrem Rechte, das ihr Art. 7 des Staatsvertrags an die Hand gibt, Gebrauch machen will. Wenn sie nicht in der Lage ist, diese Erklärung abzugeben, so kann ich jetzt schon sagen, daß wenigstens ich nicht in der Lage sein würde, meine Zustimmung zu der Annahme der Reform zu erteilen (Bravo!). Ich glaube, auch die anderen Herren, die den Antrag mitunterschieden haben, stehen auf dem gleichen Standpunkt. Im Uebrigen scheint es mir jetzt das Beste zu sein, daß man allen Teilen, namentlich aber der Großh. Regierung, noch zu einer gewissen Ruhe und Ueberlegung Zeit verschafft. Es wird ja wohl möglich sein, in den nächsten Tagen in der Budgetkommission die Sache zum Austrag zu bringen. Jedenfalls möchte ich davor warnen, heute schon eine definitive Abstimmung herbeizuführen.

Abg. Dr. Frank (Soz.): Der Herr Abg. Wildens hat der Herr Minister von seinem Standpunkt aus hätte halten können oder sollen. Man hätte es vielleicht verstanden, wenn der Herr Minister gekommen wäre und gesagt hätte: Ich bin nicht in der Lage, eine so weittragende Erklärung heute abzugeben, ohne mich mit anderen Stellen ins Benehmen gesetzt zu haben. Er hat das aber nicht getan, und bei der Situation, wie sie jetzt liegt, ist für die Kammer die Ablehnung dieses Tagungsantrages und die glatte Entscheidung nicht nur eine politische, sondern auf eine Ehrensache, und zwar aus dem Gesichtspunkt, weil zweifellos die Regierung die Verpflichtung gehabt hätte, in der Budgetkommission, wo sie Farbe bekennen mußte, zu sagen, daß sie sich stillschweigend den Vorbehalt mit der Main-Neckarbahn mache. Das war ihre Verpflichtung gegenüber der Volksvertretung (Sehr richtig!) aber sie hat damals nicht aus einem Versehen geschwiegen, denn man hat in der Budgetkommission die Dinge sehr gründlich behandelt, sondern offenbar ab-

sichtlich. Darauf muß die Kammer die Antwort geben, sie muß sich ihrer Pflicht bewußt sein und dessen, was sie ihrer eigenen Ehre und ihrem Ansehen schuldig ist (Lebhaftes Bravo bei den Sozialdemokraten).

Präsident des Ministeriums des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Geh. Rat Freiherr von Marshall: Ich muß auf das entschiedenste dagegen protestieren, daß irgend eine Absicht der Großh. Regierung vorgelegen hat, wenn sie von sich aus die Angelegenheit in der Budgetkommission nicht zur Sprache gebracht hat. Es ist keine Frage in der Richtung an sie gestellt worden, und sie hat auch darum keinen Anlaß gehabt, sich darüber zu äußern (Hört! hört!).

Abg. Fehrenbach (Zentr.): Ich kann der letzten Äußerung des Herrn Ministers nicht beipflichten (Sehr richtig!), wenn in der Budgetkommission auch nicht ausdrücklich bezüglich der Main-Neckarbahn vonseiten eines Mitgliedes der Budgetkommission die Frage gestellt worden ist. Wenn aber die Regierung schon damals der Meinung gewesen sein sollte, daß die Main-Neckarbahn anders zu behandeln sei, als die übrigen in Betracht kommenden Bahnen, so hatte die Regierung die Verpflichtung, das damals zu sagen (Sehr richtig!) und wenn sie mit Absicht geschwiegen hätte, so wäre das ein Verhalten, gegen das allerdings nur die stärksten Ausdrücke am Platze wären, die parlamentarisch zulässig sind (Sehr richtig!). Das Verhalten der Regierung in dieser Richtung mag aber sein wie es will, das weise ich zurück, was der Herr Abg. Frant gesagt hat: daß dieses Verhalten es uns zu einer Ehrenpflicht mache, die ganze Tarifreformfrage abzulehnen. Es ist natürlich von keiner Bedeutung für die Materie selbst, die Materie selbst erleidet dadurch keine andere Erscheinungsform. Wir werden deshalb des weiteren darüber verhandeln; wir können uns deshalb unseren Standpunkt wahren und irgend eine Nötigung, jetzt schon auf Ihren Standpunkt herüberzutreten angesichts der guten Gründe, die wir im übrigen für die Tarifreform hatten, liegt nicht vor, deshalb ist nach meiner Meinung im Augenblick nichts anderes zu tun, als unseren Antrag auf Rückverweisung an die Kommission zuzustimmen.

Abg. Obkircher (natl.): Ich habe eine andere Auffassung von dem, was Ehrensache eines Parlamentes ist. Ehrensache eines Parlamentes ist jedenfalls, sich bei der Vornahme von entscheidenden Beschlüssen von Erregungen fernzuhalten und sich zu bemühen, zurückzuführen zu einer ruhigen Abwägung aller Verhältnisse, damit ein rein objektives Urteil möglich ist. Durch die Vorfälle, die gerade in diesem Augenblick sich abgespielt haben, ist aber eine gewisse Erregung vorhanden, und ich möchte glauben, diese Erregung ist auch berechtigt.

Ich habe mich hauptsächlich zum Wort gemeldet, um genau die Ausführungen zu machen, die wir soeben schon aus dem Munde des Herrn Abg. Fehrenbach gehört haben, und kann mich deshalb im übrigen darauf beschränken, lediglich meine Zustimmung zu diesen Ausführungen zu erklären. Es wird nichts anderes übrig bleiben, als zur Abstimmung zu schreiten über den Antrag auf Vertagung und auf Verweisung an die Kommission. Nur wenn in der Kommission noch einmal in aller Ruhe die Verhältnisse erörtert sind, werden wir in der Lage sein, ruhig und sachgemäß unsere Entscheidung zu treffen.

Mit Zustimmung des Hauses fährt der Präsident zunächst mit dem Aufruf der noch übrigen Positionen des Budgets der Main-Neckarbahn fort. Es ergreift niemand mehr das Wort.

Der Kommissionsantrag zu diesem Abschnitt, wird hierauf angenommen.

Der Antrag der Abgg. Obkircher u. Gen. auf Vertagung und Rückverweisung der Frage der Tarifreform an die Budgetkommission wird sodann mit den Stimmen der Nationalliberalen und des Zentrums angenommen.

Ziffer 2 der Tagesordnung wird auf Vorschlag des Abg. Giesler (Zentr.) einer Sonderkommission von 11 Mitgliedern (Abgg. Dr. Schneider, Brodmann, Dr. Gönnner, Vogel, Ged, Horst, Reiff, Zehner, Schmundt, Wittmann, Bergt) überwiesen.

Ein Urlaubsgesuch des Abg. Duffner für Montag, 25. Juni, wird genehmigt.

Schluß der Sitzung 1 Uhr 25 nachm.

\* Karlsruhe, 23. Juni. 107. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Montag den 25. Juni 1906, nachmittags halb 5 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann.

1. Zweite Beratung des Gesetzentwurfs, die Änderung des Elementarunterrichtsgesetzes betreffend (Drucksache Nr. 41c). Berichterstatter: Abg. Rohrer.

2. Beratung des mündlichen Berichts der Budgetkommission über den Gesetzentwurf, die Steuererhebung in der Zeit vom 1. bis mit dem 16. Juli 1906 betreffend (Drucksache Nr. 1b). Berichterstatter: Abg. Giesler.

3. Beratung des Berichts der Budgetkommission über die Petitionen mehrerer Brauereien bezüglich der Bierabgabeverhältnisse der Staatsbrauerei Rothaus, in Verbindung mit Titel IV § 19 der Ausgaben und Titel I § 3a der Einnahmen des Budgets des Großh. Finanzministeriums (Domänen) — Drucksache „Zu Nr. 12a“ —. Berichterstatter: Abg. Breitner.