

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1894

80 (22.3.1894)

Beilage zu Nr. 80 der Karlsruher Zeitung.

Donnerstag, 22. März 1894.

Badischer Landtag.

Karlsruhe, 17. März. 13. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer. (Schluß aus der Beilage Nr. 79.)
Es folgt die Berathung über den Bericht der Kommission für Straßen und Eisenbahnen über die Petitionen, den Ausbau der Hölenthalbahn betreffend.
(Es handelt sich (I.) um die von 54 Gemeinden unterstützte Petition des Gemeinderaths Neustadt für die Linie nach Hammereisenbach, die gleichfalls von 54 Gemeinden unterstützte Petition der Handelskammer Freiburg vom 17. Dezember v. J., sowie eine weitere Petition dieser Handelskammer vom 13. Februar d. J. und eine solche der Stadt Konstanz für die Linie über Böfingen, endlich (II.) um die von der Handelskammer Eßlingen theilweise unterstützte Bitte von 49 Gemeinden um Erbauung einer Bahn von Neustadt nach Weizen, bezw. Stühlingen—Veringen.)
Die Kommission beantragt, sämtliche Petitionen der Großh. Regierung zur Kenntniznahme zu überweisen.
Berichterstatter Frhr. Ferdinand v. Bodman führt aus: Die Bitten um Fortsetzung der Hölenthalbahn seien ein alter Gegenstand der Tagesordnung des Hohen Hauses. Seitdem das dringende örtliche Bedürfnis durch den Bahnbau Freiburg—Neustadt befriedigt sei, seien diese Bestrebungen immer wieder hervorgerufen. Die Großh. Regierung habe den Grundsatz immer anerkannt, daß die Weiterführung der Hölenthalbahn als Staatsbahn nur eine Frage der Zeit sei und die in Betracht kommenden volkswirtschaftlichen Interessen in die erste Linie zu stellen seien. Vor vier Jahren sei die Kommission des Hohen Hauses nahe daran gewesen, die empfehlende Ueberweisung einer bezüglichen Petition zu beantragen, und habe nur aus finanziellen Bedenken davon Abstand genommen; vor zwei Jahren sei sodann ein bezüglicher Antrag auf empfehlende Ueberweisung angenommen worden, weil man eine volkswirtschaftliche Frage ersten Rangs in der Fortsetzung der Hölenthalbahn erblickte. Die Großh. Regierung habe dem Wunsche des Hauses nunmehr Rechnung getragen, indem sie eine Summe zur Ausarbeitung eines Projekts in den Staatsvoranschlag eingestellt habe. Damit sei eine neue Situation geschaffen.
Es seien nun für die Fortsetzung der Hölenthalbahn zwei Linien in Betracht zu ziehen: entweder die kürzeste Verbindung von Neustadt nach der Bregthalbahn (Hammereisenbach mit 15—16 km Bahnlänge (darunter 14 km Zahnrad) und einer in Betracht kommenden Bevölkerung von etwa 2600 Einwohnern, oder die direkte Fortsetzung nach Osten bis zur Schwarzwaldbahn über Böfingen nach Hülfigen mit 28 km Bahnlänge (nur Abkühlungs- betrieb mit 2 1/2 Proz. Maximalsteigung) und 7000 Anwohnern. Die Kosten der Hammereisenbacher Linie würden 3 1/2 Millionen, jene der Böfinger Linie etwa 7 Millionen betragen. Für die letztere Bahn stehe nur die allgemeine Richtung fest, im einzelnen stünden noch verschiedene Varianten offen: die von der Stadt Freiburg vorgeschlagene etwas kürzere Zugrichtung sei schon vor vier Jahren hier gewürdigt und damals aus volkswirtschaftlichen Gründen in den Hintergrund gestellt worden.
Die Linie über Hammereisenbach habe man mit jener über Böfingen als gleichwerthig ansehen können vor Erbauung der Bregthalbahn. Mit letzterer scheidet aber das Interesse der Bregthalorte, die nun ihre Bahnverbindung hätten, aus. Schon früher habe sich die Kommission mit ziemlicher Bestimmtheit für die Böfinger Linie ausgesprochen, auch jetzt noch habe sie diese Ansicht, weil diese Linie nicht nur den örtlichen Interessen der von ihr berührten Gemeinden diene, sondern auch den durchgehenden Verkehr zulasse. Sobald letzterer überhaupt in Betracht komme, müsse die Linie über Hammereisenbach ausscheiden, da nach den auf der Hölenthalbahn gemachten Erfahrungen es nicht als wünschenswerth erscheinen könne, der vorhandenen Zahnradstrecke eine weitere hinzuzufügen. Wenn die Kommission dessenungeachtet hinsichtlich der Petitionen für die Böfinger Linie nur Ueberweisung zur Kenntniznahme beantrage, so trete sie mit ihrer früheren Haltung nicht in Widerspruch, weil seitdem seitens der Großh. Regierung ein neues Moment hinzugekommen sei, insofern letztere erklärt habe, daß sie vor endgültiger Wahl der Linie noch eingehender Erhebungen bedürfe. Dazu komme auch die unter den verschiedenen Interessenten herrschende Uneinigkeit. Das Eintreten von Neustadt und der sich anschließenden Gemeinden für die Hammereisenbacher Linie zeige, wie richtig der von der Großh. Regierung eingenommene Standpunkt sei. Daß das Böfinger Projekt noch nicht spruchreif sei, ergebe sich auch aus den Meinungsverschiedenheiten über die dafür zu wählende Linie. Eine empfehlende Ueberweisung der die Entscheidung zu Gunsten des Böfinger Projekts fordernden Petitionen würde folgerichtig dazu führen, über die Bitten für die Linie nach Hammereisenbach zur Tagesordnung überzugehen. Insbesondere sei aber eine empfehlende Ueberweisung nicht möglich, insofern die Einbringung einer Vorlage schon in diesem Landtage gefordert werde. Höchstens könnte noch die Petition der Stadt Konstanz und die zweite Petition der Handelskammer Freiburg vom 13. Februar d. J., worin nur eine baldige Vorlage bezw. eine Vorlage im nächsten Landtag gewünscht werde, für empfehlende Ueberweisung in Betracht kommen. Aber

auch hier sei dies unthunlich, weil man anerkenne, daß die Linie über Hammereisenbach noch zu prüfen sei und auch die Bedürfnisse von Bonndorf zu berücksichtigen seien. Der von der Zweiten Kammer im Plenum gefasste Beschluß auf empfehlende Ueberweisung der Petitionen könne mit Rücksicht auf deren Vorlaut nicht als folgerichtig bezeichnet werden, sondern stelle sich nur als ein Stim-mungsgebild dar.
Beantrage die Kommission hiernach auch nur Ueberweisung zur Kenntniznahme, so sei sie doch einig über die Dringlichkeit des Ausbaues der Hölenthalbahn und spreche die Hoffnung aus, daß es der Großh. Regierung möglich sein werde, dem nächsten Landtag einen Gesetzentwurf vorzulegen. Nach der von der Regierungseite im andern Hohen Hause abgegebenen Erklärung sei man zu dieser Erwartung berechtigt.
Zum Schluß tritt Redner nochmals der Meinung entgegen, als ob die Erste Kammer dem Bahnbau jetzt fähler gegenüberstehe als früher.
Geh. Kommerzienrath Krafft: Die technischen Erfahrungen ließen keinen Zweifel darüber aufkommen, ob man sich für eine Zahnrad- oder für eine Adhäsionsbahn zu entscheiden habe. Der Verkehr, den Massengüterverkehr, insbesondere auch Langholztransporte, mit dem Zahnrade zu bewältigen, sei auf der Strecke Freiburg—Neustadt als mißlungen zu betrachten. Ja man habe ausgesprochen, daß der Umbau dieser Bahnstrecke zu einer Adhäsionsbahn nur eine Frage der Zeit sei. Jedenfalls müsse daher bei der Fortführung der Hölenthalbahn, die eine starke Belegung des Verkehrs erwarten lasse, die Verwendung des Zahnrades ausgeschlossen bleiben, weshalb nur die Böfinger Linie in Frage komme.
Redner behaupte, daß der Vorschlag einer Eisenbahn von Neustadt über Lenzkirch und Bonndorf nach Weizen in so wenig freundlicher Weise beurtheilt worden sei. Den hierfür eintretenden Petenten schwebten noch die Verkehrsverhältnisse vor Augen, wie sie vor Einführung der Eisenbahnen in jener Gegend bestanden hätten, wo über Bonndorf die große Verkehrsstraße von Freiburg nach Schaffhausen und Konstanz geführt habe. Nachdem heutzutage die Schienen die Hauptverkehrswege geworden seien, habe eine Straße ohne Schienen für den Verkehr der darauf angewiesenen Orte nur noch die gleiche Bedeutung, wie vormals eine des Ausbaues und der Verbesserung bedürftige Wegverbindung. Redner richtet daher die Bitte an die Großh. Regierung, auch dem Wunsche von Bonndorf und Lenzkirch wohlwollend entgegen zu kommen, damit auch der dortigen strebsamen Bevölkerung die erwünschte Förderung in dem Kampfe um ihre wirtschaftliche Existenz zutheil werde.
Minister v. Brauer kann auch hier nur wiederholen, was er über die vorliegenden Fragen in der Zweiten Kammer gesagt habe: Die Großh. Regierung sei bereit, mit dem Ausbau der Hölenthalbahn Ernst zu machen. Diese Bereitwilligkeit habe die Regierung unabhängig von den eingereichten Petitionen dadurch bewiesen, daß sie einen Betrag für die Vorarbeiten und die Fertigung der Detailpläne in das Budget für 1894/95 eingestellt habe. Er könne hinzufügen, daß die Vorarbeiten und Voruntersuchungen voraussichtlich so fortgeschritten werden, daß dem nächsten Landtage eine Vorlage gemacht werden könne.
Ueber die Frage, welche Richtung zu wählen sei, müsse sich Redner im gegenwärtigen Stadium der Angelegenheit eine gewisse Reserve auflegen. Denn eben weil die Vorarbeiten noch nicht abgeschlossen seien, habe die Großh. Regierung die bezügliche Anforderung in das Budget gestellt. Ein endgültiges Urtheil werde erst nach Abschluß der Vorarbeiten möglich sein.
In der Kommission habe Redner übrigens schon betont, und er glaube das auch hier wiederholen zu dürfen, daß die Regierung unter keinen Umständen einer Trasse mit Zahnradbetrieb zustimmen werde. Geh. Kommerzienrath Krafft habe die dagegen sprechenden Bedenken ganz richtig dargelegt. Die Linie Neustadt—Hammereisenbach könne daher nur dann eine ernsthafte Konkurrentin des anderen Projektes werden, wenn für die Verbindung eine Trasse ohne Zahnradstrecke aufgefunden werde, und daß hierdurch ein zu großer Umweg und zu große Kosten entständen.
Mit einigen Worten habe Redner noch auf die Petition der Handelskammer in Freiburg eingegangen. Diese monire in nicht eben höflichen Worten, daß nicht schon jetzt eine Forderung für den Ausbau in das Budget eingestellt sei: es heiße da, das „nehme sich eigenthümlich aus“ u. s. w., und es werde gegen die frühere Leitung der Finanzen der unberechtigte Vorwurf erhoben, daß sie um die Förderung der wirtschaftlichen Interessen wenig besorgt gewesen sei.
Redner würde diese unangebrachten Auslassungen ignorirt haben, wenn nicht der Kommissionsbericht den Gedankengang der Petition insofern gebilligt hätte, als darin gesagt werde, man könne es den Interessenten nicht verargen, wenn sie schmerzlich enttäuscht wären, daß nicht dem jetzt tagenden Landtag ein bezüglicher Gesetzentwurf vorgelegt würde. Dieser Vorwurf sei unbegründet. Die Vorsicht habe geboten, nicht schon jetzt einen Gesetzentwurf vorzulegen, eine bestimmte Trasse zu befürworten und eine erste Baurate anzufordern, — und dieses vorsichtige Verfahren entspreche nur dem wiederholt hier und im andern Hohen Hause ausgesprochenen Wunsche, daß die Regierung den Landtag nicht mit An-

forderungen überfallen solle, bevor nicht genaue Projekte und Kostenanschläge vorliegen, so lange also die finanzielle Tragweite des ganzen Unternehmens sich noch nicht völlig übersehen lasse. Dieser Weg sei im vorliegenden Fall um so mehr am Platze gewesen, als damit keinerlei Zeitverlust verbunden sei. Denn hätte die Regierung auch schon jetzt die Gesetzesvorlage gemacht, so hätte man doch nicht in der gegenwärtigen Budgetperiode bauen können: die Eisenbahntechniker seien für die beiden laufenden Budgetjahre dergestalt mit wichtigen und unaufschiebbaren Arbeiten überhäuft, daß es für diese unmöglich wäre, noch weitere Arbeiten zu übernehmen. Er erinnere nur an die Bahn Graben—Karlsruhe—Röschwoog, den Karlsruher Rangirbahnhof, den Bahnhof in Rastatt, die Bahnhofumbauten in Baden, Dos, Bühl, Appenweier u. s. w., die Bahn Stühlingen—Ueberlingen und die Vorarbeiten für die Hölenthalbahn wie für die Bodensee-gürtelbahn, daneben auch an die fortgesetzten Arbeiten für die Verstärkung des Bahnoberbaues.
Das Verhalten der Großh. Regierung sei deshalb nicht zu tadeln.
Frhr. Ferdinand v. Bodman gibt als Berichterstatter dem Gefühle des Dankes für die von Seiten des Herrn Ministers abgegebene Erklärung Ausdruck. Wenn der Kommissionsbericht die vom Herrn Minister erwähnte Stelle aufgenommen habe, so sei dies nur in dem Sinne einer Erklärung der in den beteiligten Kreisen herrschenden Stimmung und nicht im Sinne der Billigung geschehen. Dem Herrn Minister sei dafür zu danken, daß er einige Beruhigung auf die erregten Bogen der Enttäuschung gebracht habe; die gehörten Ausführungen würden in hohem Grade geeignet sein, in den Interessentenkreisen weitgehende Befriedigung zu verbreiten.
Hiermit wird die Diskussion über die Linien Neustadt—Hammereisenbach und Neustadt—Böfingen—Hülfigen geschlossen.
Der Antrag der Kommission, auch die hierher gehörigen Petitionen der Großh. Regierung zur Kenntniznahme zu überweisen, wird einstimmig angenommen.
Zur weiteren Berichterstattung über die auf der Linie Neustadt—Bonndorf—Stühlingen—Veringen bezüglichen Petitionen erhält hierauf nochmals das Wort Frhr. Ferdinand v. Bodman:
Auch die hierher gehörigen Petitionen wiederholen auf früheren Landtagen vorgebrachte Wünsche. Wesentlich neues zu Gunsten der fraglichen Linie sei nicht vorgebracht. Wie schon in den Kommissionsberichten der zwei letzten Tagungen ausgeführt sei, dürfe für die vorgeschlagene Durchgangslinie nach Schaffhausen kein erheblicher Verkehr erwartet werden. Schon mit Rücksicht auf die unvermeidlichen Zahnradstrecken habe sie keine Aussicht auf Verwirklichung.
Was dagegen in Bezug auf das örtliche Bedürfnis für die Fortsetzung der Hölenthalbahn gesagt sei, das gelte auch hier für die Eisenbahnverbindung mit Bonndorf, und zwar scheint es vorerst am besten, an die Linie Neustadt—Donauwörth eine Seitenbahn nach Lenzkirch und Bonndorf anzuschließen.
In der vorigen Tagung sei man über die Bitte zur Tagesordnung übergegangen, weil damals seitens der Interessenten zur Vorbereitung des Projekts nichts geschehen war. Das sei auch jetzt leider noch nicht geschehen; die Kommission gelange aber gleichwohl zum Antrage auf Ueberweisung zur Kenntniznahme, weil nach einer Aeußerung des Regierungsvertreters die zwecks der Vorarbeiten für die Fortsetzung der Hölenthalbahn im Budget angeforderte Summe auch für die Vorprüfung der Bonndorfer Linie ausreichen werde.
Zur Diskussion ergreift Niemand das Wort. Der Antrag der Kommission wird hierauf auch bezüglich dieser Gruppe von Petitionen angenommen.
Sodann erstattet Frhr. v. Köder namens der Budgetkommission mündlichen Bericht über die in den Jahren 1892/93 verwilligten Administrativkredite.
Unter der Gesamtsumme von 3 820 568 M. seien drei Millionen zur Bekämpfung der Futtermittelenthalten, bei welchen es sich grundsätzlich nur um Vorschüsse und nicht um einen der Staatskasse zur Last bleibenden Aufwand handle.
Da es sich bei sämtlichen Administrativkrediten um Bedürfnisse handle, deren Befriedigung unaufschiebbar sei, demnach die Vorsehung des Artikels 12 des Staatgesetzes vorliege, so beantrage die Budgetkommission Genehmigung der Kredite und Berathung in abgekürzter Form. Da gegen die vorgeschlagene Form der Berathung weder seitens der Vertreter der Großh. Regierung, noch seitens der Mitglieder des Hauses Einwendungen erhoben werden und zur Diskussion Niemand das Wort ergreift, wird der Kommissionsantrag angenommen.
Das Haus beschließt, sich bis zum 31. März zu vertagen. Der Durchlaufende Präsident beraumt nach kurzer Besprechung über die Tagesordnung die nächste Sitzung auf Freitag den 6. April an und schließt die Sitzung.
Badischer Eisenbahnrat.
Unserer vorläufigen Notiz über die XXVII. Sitzung des Badischen Eisenbahnrates lassen wir nachstehenden weiteren Bericht folgen.

Seine Excellenz der Herr Minister des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, v. Brauer, bewillkommt die Versammlung und wünscht, daß die Beratungen gute Früchte tragen und dem Lande zum Wohl gereichen möchten. Sodann theilte Seine Excellenz mit, daß die Herren Oberbürgermeister Dr. Wildens von Heidelberg und Kaufmann Reichert von Baden zu Mitgliedern des Eisenbahnrathe neu ernannt seien, daß für Herrn Gessel von Forstheim Herr G. Ulrich gewählt, derselbe aber durch Herrn Maishofer von Forstheim vertreten sei. Für den verstorbenen Herrn v. Hornstein, dem Seine Excellenz Worte ehrenden Andenkens widmet, sei Herr Deconom Frank von Baden gewählt, für Herrn Haas von St. Georgen sei als Stellvertreter Herr Schwindt von Karlsruhe erschienen und für den ausgeschiedenen Herrn Dr. Landgraf von Mannheim Herr Buchhändler König von Tauberbischofsheim eingetreten. Die Herren Pflüger, Reichert und Frank seien durch Verhandlungen im Reichstag abgehalten, an der heutigen Sitzung des Eisenbahnrathe theilzunehmen.

Den ersten Punkt der Tagesordnung bildet die Vorlage des vierten Nachtrags zum Verzeichniß der Ausnahmetarife. Derselbe bietet keinen Anlaß zu Erörterungen.

Bezüglich des zweiten Punktes der Tagesordnung theilt die Generaldirektion mit, welches Ergebniß der in dem vergangenen Winter gemachte Versuch mit der Beförderung frostempfindlicher Stückgüter in geheizten Güterwagen auf den Strecken Basel-Frankfurt a. M. - Berlin und Basel-Frankfurt a. M. - Hamburg gehabt hat. In der Beförderung in Heizwagen waren angelassen: Wein, Schaumwein, Mineralwasser, Obst und Gemüse, und zwar war das Gewicht der einzelnen Frachtpäckchen bei Häusern auf ein Höchstgewicht von 200 kg, bei sonstigen Verpackungen auf ein solches von 75 kg. Die Beförderung fand durchweg in Personen- bzw. Güterwagen statt und betrug die Beförderungsdauer in der Richtung von Basel nach Berlin 45 Stunden, in der Richtung von Basel nach Hamburg 48 Stunden. Zur Erhebung gelangte für die beförderten Güter nur die Frachttaxe. In der Richtung von Basel nach Frankfurt ging der Wagen jeweils, und zwar erstmals am 9. Januar, Dienstags mit Personenzug 68 von Basel ab (Abgang daselbst um 7 Uhr 37 Min. Vorm.); in der Richtung nach Basel wurde der Wagen jeweils Samstag mit Zug 65 (Abgang von Heidelberg 9 Uhr 23 Min. Vorm.) befördert. Vom 17. Februar ab wurde der Versuch eingestellt.

In der Richtung Heidelberg-Frankfurt-Berlin lief der Wagen an fünf Tagen beladen, an einem Tage unbeladen; die durchschnittliche Belastung betrug 14 T. i., und zwar ausschließlich Wein enthaltend, mit einem Gewicht von zusammen 1110 kg. In der Richtung Heidelberg-Basel lief der Wagen nur an einem Tage mit frostempfindlichen Gütern beladen, und zwar mit 7 Kolli Wein und Gemüse im Gewicht von zusammen 630 kg. Mit Gütern für bezw. von Stationen der Strecke Frankfurt a. M. - Hamburg war der Wagen in keinem Falle beladen. Die Generaldirektion sucht die Ursache dieser verhältnismäßig geringen Benützung einmal in der Neuheit der Einrichtung, sodann in der milden Bitterung des vergangenen Winters; dieselbe erklärt sich bereit, auch im nächsten Winter wieder den Versuch im gleichen Umfang aufzunehmen, sofern auch die übrigen beteiligten Verwaltungen zustimmen; für diesen Fall ist übrigens, wie weiter mitgeteilt wird, seitens dieser Verwaltungen die Erhebung der Elguttaxe in Aussicht genommen. Einer Anregung der Handelskammer Freiburg entsprechend soll denn auch hier zu dieser Beförderungsweise zugelassen und ferner geprüft werden, ob nicht das Höchstgewicht für Fässer weiter hinaufgesetzt werden könne. An der hieran sich anschließenden Verhandlung beteiligten sich die Herren Kraft, v. Bodman und Eitlinger. Der Eisenbahnrathe erklärt sich mit den Vorschlägen der Generaldirektion einverstanden. Einem von Herrn v. Bodman geäußerten Wunsche, an allen Tagen der Woche und in allen in Betracht kommenden Zügen Heizwagen zu führen, sobald die Temperatur unter einen gewissen Grad heruntergegangen ist, erklärt die Generaldirektion nicht entsprechen zu können.

Als dritter Punkt der Tagesordnung kam der Entwurf zum Sommerfahrplan der badischen Eisenbahnen zur Verhandlung.

Mit Rücksicht auf die zahlreichen und einschneidenden Änderungen hält es die Generaldirektion für angezeigt, vor Eintritt in die nähere Beratung einen allgemeinen Überblick über die beiden wichtigeren Zügen vorgezogenen Veränderungen, deren Zweck und Bedeutung zu geben. Der bisherige Fahrplan habe im allgemeinen zwar entprochen, hätte aber doch einige fühlbare Mängel aufzuweisen. Wenn auch die Züge auf der vor allem in Betracht kommenden Hauptbahn dem Verkehr innerhalb Landes genügt hätten, so seien in den durchgehenden Verbindungen doch Mängel und Lücken vorhanden gewesen, insbesondere für den Verkehr mit dem Norden und Nordosten Deutschlands, also mit Hamburg und Berlin. Hier hätten die Zunahme des Verkehrs und andere Verhältnisse die Notwendigkeit von Änderungen und Verbesserungen ergeben. Die immer mehr wachsenden Anforderungen der benachbarten Bahnen, also der linksrheinischen Linien, der württembergischen und bayerischen Bahnen, ihre durchgehenden Zugverbindungen zu vervollkommen und neue zu schaffen, ließen es auch für die badische Verwaltung als erste Pflicht erscheinen, nicht still zu stehen, wenn die Linie Frankfurt-Basel Bad. B. nicht ihre Bedeutung als internationale Durchgangslinie mehr und mehr verlieren und damit auch eine Schädigung des Verkehrs im Lande herbeigeführt werden solle. Was den wichtigen Verkehr mit Hamburg anbelange, so bestände z. B. nur eine durchgehende Verbindung in jeder Richtung, davon führe die in Richtung Hamburg-Basel bei Nacht über die badische Bahn; bei allen anderen Verbindungen sei in Frankfurt ein mehrständiges Stilllager vorhanden. Infolge dessen seien die Verbindungen Hamburg-Basel über den weit längeren Weg Bremen-Bln-Strasbourg theilweise länger und rascher als über Frankfurt. Auch die Verbindungen nach und von Berlin mit Basel entsprächen zum großen Theil sowohl ihrer Zahl als der Fahrdauer nach nicht mehr den heutigen Anforderungen. Auch hier drohe die Gefahr einer Verkehrsablenkung, denn die württembergische Bahn habe seit vergangener Winter eine neue durchgehende Verbindung vom Gottardt nach Berlin über Jülich-Stuttgart-Hof hergestellt, die über Frankfurt nicht vorhanden sei. Daß auch die bayerischen Bahnen es an Anstrengungen nicht fehlen ließen, für den wichtigen Verkehr nach und von Italien über die Brennerlinie bessere Verbindungen zu schaffen, sei wohl nicht unbelannt.

Angeht es dieser Verhältnisse und nachdem der auf der Hauptbahn vorgenommene Umbau ein rascheres Fahren gestatte und die zu diesem Zwecke erforderlichen Lokomotiven in genügender Zahl vorhanden seien, habe die badische Verwaltung geglaubt, neue

und weitere Verbindungen für den großen durchgehenden Verkehr suchen zu müssen. Das Einfachste wäre nun allerdings gewesen, dies durch Einlegung neuer Züge zu bewirken. Wegen der durch solche Zugvermehrungen erwachsenden bedeutenden Kosten hätte aber davon abgesehen werden müssen und habe man die Aufgabe durch Verlegung und Beschleunigung bestehender Züge zu lösen gesucht. Dies sei, wie der Fahrplan zeige, unter der thatkräftigen Mitwirkung verschiedener norddeutscher Bahnen und der Main-Neckar-Bahn auch gelungen; freilich sei es dabei nicht zu umgehen gewesen, daß da und dort kleine Nachteile für den lokalen Verkehr entständen seien, die Vortheile für die Allgemeinheit, für große und wichtige Bedürfnisse seien aber so überwiegend, daß die kleineren Nachteile mit hätten in Kauf genommen werden müssen.

Die einzelnen Verbindungen anlangend wird ausgeführt: Schnellzug 1 (Frankfurt-Basel) habe bis jetzt in Frankfurt nur den Anschluß von dem sogenannten Mantuffel-Zug von Berlin, der Anschluß von Leipzig-Dresden über Thüringen fehlt. Durch Beschleunigung des preussischen Zuges Berlin-Leipzig-Frankfurt und Späterlegung und Beschleunigung des Zuges 1 (Frankfurt-Basel) werde dieser Anschluß gewonnen und damit eine neue sehr rasche Verbindung von Dresden nach Basel, sowie nach dem Schwarzwald und dem Bodensee geschaffen. Dies sei um so wichtiger, als dieser Verkehr bis jetzt fast ausschließlich sich über die bayerischen und württembergischen Linien bewegt habe. Außerdem werde die Abfahrtszeit des Zuges von Frankfurt günstiger als jetzt.

Schnellzug 3 fahre jetzt etwa eine Stunde vor Eintreffen des Nachschneuzuges von Hamburg von Frankfurt ab. Durch Späterlegung des süddeutschen Zuges um eine Stunde werde der Hamburger Anschluß, der etwas früher eintreffen solle, noch aufgenommen und hiermit eine neue durchgehende Verbindung von Hamburg nach dem Schwarzwald und Konstanz, sowie nach Basel, der Schweiz und Südrheinland über Genf-Lyon eröffnet. Der bisherige Zug 3 könne also seine bisherigen Verbindungen und Halte behalten und treffe sogar noch etwas früher als jetzt in Basel ein.

Mit dem Zug 12 sei in umgekehrter Richtung eine gleichwertige Verbindung zunächst nach Hamburg, dann aber auch nach Berlin und Leipzig über Thüringen geschaffen worden.

Dieser Schnellzug habe in seiner jetzigen Lage keine wesentliche Bedeutung mehr gehabt, da fast alle wichtigen Verbindungen in Basel durch Zug 8 aufgenommen würden und man mit diesem um fast drei Stunden früher in Köln eintreffe als mit Zug 12. Für den Verkehr nach Hamburg und Berlin sei der Zug ebenfalls vorteilhaft, weil in Frankfurt ein etwa zweistündiges Stilllager zu sehr ungünstiger Zeit bestünde. Durch Späterlegung und bedeutende Beschleunigung des Zuges sei es gelungen, in Basel noch sämtliche Anschlüsse aus der Schweiz, die jetzt durch Zug 14 vermittelt würden, aufzunehmen, dennoch aber die Verbindungen nach Hamburg und Berlin in Frankfurt aufrecht zu erhalten. Hiermit sei also eine ganz neue durchgehende internationale Verbindung geboten, die allen Anforderungen entspreche und auch dem Verkehr von der eigenen Bahn sehr dienlich sein dürfte.

Nach Durchführung der Späterlegung des Zuges 12 hätte es keinen großen Werth mehr gehabt, Zug 14 in seiner bisherigen Lage zu belassen; für denselben müßte vielmehr eine andere zweckmäßigere Kurslage angestrebt werden. Bestimmend hierfür seien die Rücksichten auf ein schon seit längerem bestehendes Projekt der Verbesserung der Schnellzugsverbindungen zwischen Paris und Wien gewesen, das später besprochen werden sollte. Darnach hätte der Zug auf der Strecke Appenweier-Karlsruhe etwa eine Stunde später verkehren müssen. Die Abfahrt sei nun dahin gegangen, in Basel noch die nach 5 Uhr Nachm. in Basel S. C. B. eintreffenden Schnellzüge aufzunehmen, in Appenweier die neue Verbindung von Paris anzuschließen, gleichzeitig aber in Frankfurt die bestehende Verbindung an den sog. Mantuffel-Zug nach Berlin (Berlin an 10³⁰) aufrecht zu erhalten. Das erste, nämlich die Aufnahme der schweizerischen Anschlüsse sei zwar für den kommenden Sommerfahrplan nicht gelungen, dagegen bestehe der Zug in der vorgezeichneten Lage eine sehr beschleunigte Verbindung von Basel nach Frankfurt und Mannheim, die den entsprechenden linksrheinischen Verbindung überlegen sei. Um den Anschluß in Frankfurt zu erreichen, sei es erforderlich geworden, den Zug ab Karlsruhe über die kürzere Rheinbahnlinie zu leiten, weil nur über Schwellingen der Anschluß an den Main-Neckar-Zug 14 zu erhalten war. Damit auch auf der Rheinbahn eine Zugvermehrung umgangen wurde, sei der beschleunigte Zug 196 früher gelegt und beschleunigt worden. Wie aus dem Fahrplan zu entnehmen, stelle der Zug auch eine ganz neue Verbindung Paris-Frankfurt und Paris-Mannheim über Appenweier her. Der weitere Zweck sei eine Verbesserung der Schnellzugsverbindungen zwischen Paris und Wien gewesen. Die jetzigen sog. Paris-Wiener Schnellzüge entsprächen den heutigen Anforderungen und Bedürfnissen wegen ihrer oft mehrständigen Aufenthalte auf größeren Stationen in keiner Weise und es sei das hauptsächlich der Grund, weshalb sich der Verkehr immer mehr der Arlbergroute zuwende, zumal da bei der durch Süddeutschland führenden Verbindung, trotz aller Bemühungen, keine direkten Wagen zwischen Paris und Wien durchzuführen seien. Für die Durchführung der Verbesserung sei eine Verlegung der Nachschneuzüge 90 und 17 der Strecke Karlsruhe-Mühlacker nötig geworden, an deren Stelle sollten die Züge 25 und 34 treten. Leider sei es aber für den Sommer noch nicht gelungen, eine verbesserte Verbindung auf der ganzen Strecke bis Wien zu erzielen, da die bayerische und die österreichische Verwaltung sich der Frage gegenüber vorläufig noch ablehnend verhalten hätten; die übrigen Verwaltungen hätten aber, um durch schrittweises Vorgehen zum Ziel zu gelangen und wegen der sonstigen Vortheile doch eine Durchführung des Planes bis Stuttgart für geboten erachtet. Dies bedinge jedoch, daß auch die jetzige Verbindung noch aufrecht erhalten werde, aus diesem Grunde seien die Züge 90 und 17 wieder, wie früher, bis und ab Bruchsal vorgezogen. Schließlich solle vom kommenden Sommer ab noch eine neue Schnellzugsverbindung Reg.-Nürnberg über Garmersheim-Bruchsal Bietigheim eingeführt werden. Obwohl die badische Verwaltung wenig Interesse an einer Förderung des Verkehrs über diese Route habe, so habe sie sich doch nicht ablehnend verhalten, weil die ihr zugewiesenen Leistungen nur geringfügig waren und eine Schädigung des inneren Verkehrs nicht zu befürchten sei. Die neue Zugverbindung werde durch die Züge 222 und 225 zwischen Garmersheim und Bruchsal hergestellt, die zu diesem Zwecke eine Verschlebung und Beschleunigung erfahren hätten.

Zur Einzelberatung übergehend, führt Herr Wildens aus, daß die erwähnte Änderung des Schnellzugs 14 in Heidelberg keine Verdrängung erregt, sondern lebhaftest Bestätigung hervorgerufen habe, die ihren Ausdruck in einer Eingabe an das Großh.

Ministerium gefunden hätte. Die Änderung des Zugs bestche darin, daß derselbe künftig über die Rheinbahn geleitet werden, also Heidelberg nicht mehr berühren solle. Daraus werde eine schwere Schädigung der Interessen Heidelbergs sich ergeben. Mit dem Zuge 14, der gegen 9 Uhr eintraf, sei bisher ein großer Theil der Fremden angekommen, die in Heidelberg über Nacht geblieben seien. Verläre der Zug Heidelberg nicht mehr, so würden diese Fremden an Heidelberg vorbeifahren und Frankfurt als Nachtquartier wählen. Man könnte wohl einwenden, wer Heidelberg besuchen wolle, finde schon Mittel, dahin zu gelangen, allein Thatsache sei doch, daß heut zu Tage die Reisegelegenheiten eine große Rolle in den Reiseabsichten des Publikums spielten. Es sei zwar nicht zu bestreiten, daß der neue Zug 12, der die Verbindungen aus der Schweiz aufnehmen solle, auch einen Theil der Fremden nach Heidelberg bringen werde, aber alle diejenigen, welche in Basel rubig zu Mittag essen wollten und die Fahrt in der Abendstunde vorzögen, würden eben doch den Zug 14 wählen. Beim Redner sowohl wie in der Heidelberger Geschäftsverwaltung herrsche die Ueberzeugung, daß dadurch, daß künftig der Reisende die Wahl zwischen zwei Zügen habe, von denen der eine Heidelberg nicht berühre, eine Ablenkung des Verkehrs und eine Schädigung von Heidelberg eintreten werde. Auch der Verkehr von der mittelst des Zuges 14 neu zu erhellenden Verbindung von Paris her gehe für Heidelberg verloren. Die Interessen der Heidelberger Hotelindustrie und diejenigen des Gewerbestandes erforderten dringend, daß der Verkehr dem eigenen Lande mehr erhalten werde. Die Bitte gehe daher vor allem dahin, den Zug 14 wieder über Heidelberg zu führen, sei dies nicht angängig, so möge man von Karlsruhe aus einen Anschlußzug einrichten, der jedenfalls direkte Wagen Basel-Heidelberg führen müßte. Wenig gebietet sei mit dem Auskunftsamt der Herstellung eines Anschlusses über Schwellingen, da hier zu viel Zeit verloren gehe. Rasse dennoch dazu gezwungen werden, so werde gebeten, die Verbindung im Fahrplan wenigstens so deutlich als möglich zu machen.

Die Generaldirektion entgegnet, daß die Frage der Herstellung einer Verbindung nach Heidelberg eingehend geprüft habe, wenngleich sie nicht der Meinung sei, daß durch die Anordnung des Fahrplanes eine Benachteiligung von Heidelberg eintreten werde. Wenn die Reisenden aus der Schweiz schon nachmittags gegen 6 Uhr in Heidelberg eintreffen könnten, so würde mancher eher veranlaßt werden, dort über Nacht zu bleiben, als bei der jetzigen Ankunft gegen 9 Uhr. Da aber Heidelberg den Zug 14 jetzt gehabt habe, so solle die Herstellung einer Verbindung auch wieder versucht werden. Die Führung des Zugs über Bruchsal sei ausgeschlossen, auch wird nachgewiesen, daß ein Anschlußzug von Karlsruhe nicht viel früher nach Heidelberg kommen könne, als ein solcher von Schwellingen. Bei Erstellung einer Verbindung Schwellingen-Heidelberg bestehe noch der Vortheil, daß durch den Gegenzug für die Arbeiter eine bessere Abendsfahrgelegenheit geschaffen werden könne. Die Einführung durchgehender Wagen Basel-Heidelberg sei auch ohne Schwierigkeiten möglich. Die Frage sei nur die, ob die Heidelberg-Speyerer Eisenbahngesellschaft sich zur Einführung eines solchen weiteren Zuges verstehen werde.

Seine Excellenz der Herr Minister weist ebenfalls darauf hin, daß Heidelberg die günstige Lage des neuen Zuges 12 für seine Interessen nicht hinreichend zu würdigen scheine. Zug 12 biete eine sehr günstige Aufnahmestunde, Zug 14 dagegen nicht; jeder Reisende, der Heidelberg besuchen wolle, werde aus dem Fahrplan folgende die Vortheile der Benützung des Zuges 12 herausfinden. Im übrigen bestehe er, daß die Erstellung des Anschlusses von Schwellingen nach Heidelberg bei Zug 14 sich werde ermöglichen lassen.

Herr Mühlmann unterstützt im Auftrag der Handelskammer ebenfalls die Anträge des Herrn Wildens. Man sei in Heidelberg der Ansicht, daß die Kosten eines Anschlusses von Karlsruhe durch die Freigabe des Zuges wohl gedeckt und im übrigen die Führung desselben durch die in Heidelberg vertretenen großen Steuerkapitalien sich rechtfertigen würde.

Herr Baum beklagt, daß man von Mannheim aus zur Erreichung des Anschlusses an den neuen Schnellzug 25 bis Karlsruhe einen Personenzug benützen müsse, und bittet, wenigstens den Anschluß möglichst sicher zu stellen. Die Generaldirektion erläutert, daß sie schon schriftlich mitgeteilt, zu Befürchtungen über Unsicherheit des Anschlusses bei Zug 63/26 kein Anlaß vorliege, da von Mannheim direkte Wagen nach Offenburg-Konstanz und von Stuttgart solche nach Aircourt-Paris in Aussicht genommen seien, mithin auch für eine Wahrung der Anschlüsse in Karlsruhe und Appenweier möglichste Gewähre geboten sei.

Ferner wünscht Herr Baum die Herstellung eines Anschlusses vom Orientexpresszug Paris-Wien an Zug 182 der Rheinbahn in Karlsruhe, beklagt den Wegfall des Zuges 196, den Mangel eines Anschlusses von Zug 79 an Schnellzug 9 in Heidelberg, sowie die mangelhaften Frühverbindungen von Mannheim nach Stuttgart. Die Generaldirektion weist nach, warum die gewünschten Anschlüsse nicht hergestellt werden können, erläutert den Wegfall des Zuges 196 und die Hindernisse, welche der Herstellung der verlannten beschleunigten Frühverbindung Mannheim-Stuttgart entgegenstehen.

Die weitere Anfrage des Herrn Baum, ob die im vergangenen Sommer behandelte Fahrpreiserhöhung für den Ausflugsverkehr zwischen Mannheim und Heidelberg auch für den kommenden Sommer wieder zu erhoffen sei, wird von Seine Excellenz dem Herrn Minister dahin beantwortet, daß die gleichen Zugverhältnisse wie voriges Jahr, und zwar für die ganze Dauer des Sommerfahrplanes, gemacht werden sollten. Ueber den Ratmen der vorjährigen Vergünstigungen hinauszuweisen, wie angesetzt wurde, sei jedoch nicht angängig.

Herr v. Bodman anerkennt die erheblichen Verbesserungen des neuen Fahrplans für den Fernverkehr und bezeichnet besonders die Lage der Züge 12 und 14 als glücklich. Redner führt aber dann aus, es werde beklagt, daß Zug 59 von Freiburg nicht unmittelbar weiter geführt werde, daß von Freiburg keine Schnellzugsverbindung an den von Offenburg ausgehenden Schnellzug 4 mehr bestände, sowie daß es an einer beschleunigten Morgenverbindung nach Basel zwischen den Schnellzügen 15 und 1 fehlte.

Herr Pfeilhacker ist erfreut, daß die Wünsche der Freiburger Handelskammer in dem Herrn Redner Unterstüßung gefunden hätten. Es werde von der Handelskammer schon längst als ein Mangel bezeichnet, daß der Schnellzug 4 ab Freiburg nur mit einem Personenzug zu erreichen sei, sowie daß außer Zug 15 am Vormittag kein Schnellzug von Freiburg in der Richtung nach Basel gebe, während am Nachmittage deren vier vorhanden seien. Weiter beantragt Redner namens des Gemeinderaths in Staufen einen Halt des Schnellzugs 90 in Müllheim, um einen Uebergang auf Zug 94 zu ermöglichen, und gibt bekannt, daß Emmendingen Halte bei den Zügen 6 und 11 und Reiningen einen Halt des Zuges 16 wünsche.

