

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1908

178 (5.6.1908) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 84. öffentliche
Sitzung

Beilage zur Karlsruher Zeitung Nr. 178.

Freitag, 5. Juni 1908.

Badischer Landtag.

==== Zweite Kammer. ====

84. öffentliche Sitzung am Mittwoch den 3. Juni 1908.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

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

- der Eisenbahnbetriebsverwaltung,
- der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
- über den Anteil Badens am Reinertrag der Main-Neckar-Eisenbahn für die Jahre 1908 und 1909

samt Petition der Wärter im Rangierbahnhof Mannheim wegen Bewilligung von Diäten (Bericht Seite 17/23) — Drucksache Nr. 15 —

und damit in Verbindung

Beratung der Berichte derselben Kommission über

2. die Petitionen

- der süddeutschen Verkehrskommission des Verbands reisender Kaufleute Deutschlands in Betreff des Fahrplans und der Eisenbahnreform,
- der Stadtgemeinde Neustadt um Aufhebung des Ausnahmetarifs für die Zahnradstrecke auf der Hällentalbahn,
- der an der Nebenbahn Mosbach—Rudau interessierten Gemeinden um Ermäßigung der Personen- und Gütertarife für diese Bahn, — Drucksache „Zu Nr. 15 I“ —

3. die Petitionen

- der Landesverwaltung Baden des Verbandes süddeutscher Eisenbahner um Abänderung bzw. Umwandlung der Lohnordnungen in einer auf korporativer Grundlage aufgebauten Lohn- und Gehaltstabelle, außerdem um größere Fürsorge für die Invaliden und Hinterbliebenen,
- des Badischen Eisenbahnerverbandes um Regelung der Lohn- und Dienstverhältnisse des im Tagelohn beschäftigten Personals der Groß- Staats- Eisenbahnen und der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
- der Invaliden der Bad. Staats- Eisenbahnen um Erhöhung ihrer Gnadenrenten,
- der Bahnarbeiter des Bahnmeisterbezirks Wilferdingen sowie der Stationsarbeiter daselbst um Erhöhung ihrer Löhne — Drucksache „Zu Nr. 15 II“ —

4. a. den Antrag der Abgg. Muser und Genossen, die Ruhezeit für die Eisenbahnbediensteten betr., (Drucksache Nr. 41),

b. den Antrag der Abgg. Gek und Genossen, die tägliche Arbeitszeit der in Staatsbetrieben beschäftigten Arbeiter und Beamten und die Anstellungs- und Beförderungsverhältnisse des Personals der Privatbahnen betr. (Drucksache Nr. 29),

c. den Antrag der Abgg. Horst und Genossen, die gesetzliche Festlegung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr, sowie die Institution des Eisenbahnrats betr. (Drucksache Nr. 28) — Drucksache Nr. 28a — Bericht-erstatte: Abg. Dr. W. Ickens (Fortsetzung).

Am Regierungstisch: Präsident des Ministeriums des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Wirkl. Geh. Rat Frhr. v. Marshall, Generaldirektor Geh. Rat Roth, Ministerialdirektor Schulz, Vaudirektor Wasmser, Oberregierungsrat Henn, Regierungsrat Bitterich.

Präsident Fehrenbach eröffnet kurz nach 4¼ Uhr die Sitzung.

Seitens des Herrn Präsidenten des Großh. Staatsministeriums ist ein Schreiben eingegangen mit der vom Königl. Bayerischen Staatsministerium des Innern zur Verfügung gestellten Denkschrift über die Ausnützung der Wasserkräfte in Bayern.

Vor Eintritt in die Tagesordnung ersucht der Präsident die noch vorgemerkten Redner mit Rücksicht auf die Geschäftslage um möglichste Beschränkung in ihren Ausführungen.

Zur Tagesordnung erhalten das Wort

Abg. Blümmel (Zentr.): Ich werde der Anregung des Herrn Präsidenten sofort Folge leisten und mich sehr kurz fassen.

Zunächst muß ich mich mit einer Sache beschäftigen, mit der ich mich schon vor zwei Jahren beschäftigt habe. Es hat sehr unangenehm überrascht und wird sehr lebhaft beklagt, daß Waldshut bei der Aufstellung der neuen Lohnordnung hinsichtlich der Ortsklasseneinteilung wieder nicht in den Platz eingerückt ist, der ihm von Rechts wegen gebührt, und daß es namentlich wieder nicht mit Säckingen gleichgestellt ist. Während die Streckenarbeiter, bei denen die Bahnmeistereibezirke maßgebend sind, mit ihren Kollegen in Säckingen gleichgestellt sind, ist dies bei den übrigen, den Stations-, Güterarbeitern und Rangierern, nicht der Fall. Diese haben infolge der ungünstigen Ortsklasseneinteilung 10 Pfennig weniger als ihre Kollegen in Säckingen. Das ist ein unhaltbarer Zustand. In der Wohnungsgeldklasseneinteilung rangiert Waldshut über Säckingen, es ist in der zweiten Ortsklasse, während Säckingen in der dritten ist, ein Beweis dafür, daß die Wohnungen in Waldshut nicht billiger sind als diejenigen in Säckingen. Aber auch die Lebensmittel und alle anderen Dinge, die man zum Leben und in der Familie braucht, sind in Waldshut mindestens ebenso teuer als in Säckingen. Es mag ja sein, daß man den ortsüblichen Tagelohn zugrunde gelegt

hat; dieser ist aber in Waldshut niedriger als die Löhne, die in dieser Stadt tatsächlich bezahlt werden, weil er nicht den Durchschnitt der Tagelöhne in der Stadt selbst darstellt, sondern weil der ortsübliche Tagelohn der Stadt Waldshut aus dem Durchschnitt der Tagelöhne des Bezirks gebildet wird.

Ich möchte auf das dringendste bitten, diesen Schönheitsfehler aus der neuen Lohnordnung auszumerzen und in dieser Beziehung endlich einen Wandel eintreten zu lassen. Es ist wirklich für die Arbeiter in Waldshut eine harte Sache, hier hinter ihre Kollegen in Säckingen zurückgestellt zu werden, trotzdem die Verhältnisse in Säckingen genau, aber auch wirklich genau so liegen wie in Waldshut. Ich kann das aufgrund zwölfjähriger Erfahrung auf das bestimmteste bestätigen.

In diesem Zusammenhange möchte ich der Arbeiter der Stationen Schaffhausen und Neuhäusen gedenken. Der Herr Kollege Horst ist gestern schon auf diese Angelegenheit zu sprechen gekommen. Die Entziehung der noch im Jahre 1904 von der Regierung selbst als berechtigt anerkannten Ortszulage und die Kürzung der Stellenzulage hat den dortigen Arbeitern einen recht bedauerlichen Einnahmeausfall gebracht, der umso härter empfunden werden muß, wenn man die außerordentlich teneuren Lebensverhältnisse in diesen Städten bedenkt, die auch einen sehr starken Fremdenverkehr haben; ich glaube, die Rechnung, welche diese Arbeiter in ihrer Petition aufgestellt haben, dürfte stimmen. Ich möchte die Eisenbahnverwaltung bitten, der Sache doch noch einmal näherzutreten und zu prüfen, ob diesen Leuten nicht wieder die Ortszulagen gegeben werden können.

Nun eine andere Sache, die nicht mit der neuen Lohnordnung zusammenhängt. Wenn die Güterzüge, die von Waldshut nach der Schweiz gehen, oder die Personenzüge mit Güterbeförderung eine zu starke Belastung haben, so werden sehr häufig Waldshuter Stationsarbeiter mitgeschickt, um bei diesen Zügen als Bremser zu dienen. Diese Leute erhalten dann in Koblenz eine Anweisung, die sie in Waldshut abgeben. Diese Anweisungen werden monatlich gesammelt und dann der schweizerischen Bundesbahnverwaltung übergeben. Für den einzelnen Dienst zahlt die schweizerische Bundesbahn 40 Pfg. Diese 40 Pfg. wurden früher voll ausbezahlt. Darin ist nun eine Aenderung eingetreten, die Arbeiter erhalten jetzt nur noch 12 Pfg., während (wie man mir sagt) die anderen 28 Pfg. von der Eisenbahnverwaltung einbehalten werden. Es ist ja nun richtig, daß die Arbeiter, während sie die schweizerischen Güterzüge begleiten, für den badischen Staat eigentlich keinen Dienst zu tun brauchen; aber im großen und ganzen wird man doch sagen können, daß diese Arbeit eben doch getan werden muß. Namentlich aber ist der Umstand zu berücksichtigen, daß diese Arbeiter, wenn sie in Koblenz einen langen Aufenthalt haben, geradezu genötigt sind, Ausgaben zu machen, die ihnen nicht erwachsen würden, wenn sie in Waldshut hätten bleiben können. Deshalb möchte ich dafür plaidieren, daß, wenn vielleicht auch nicht mehr der ganze Betrag von 40 Pfg. ausbezahlt werden kann, doch wenigstens wieder ein größerer Teil dieses Betrages ausbezahlt wird, als dies zurzeit der Fall gewesen ist.

Eine weitere Anregung, die ich geben möchte, betrifft die Schrankenwärterinnen, die Frauen von Streckenarbeitern, welche Wegübergänge zu bewachen haben. Es befinden sich ja da und dort solche, so in Waldshut, auch in Albrud. Für ihren Dienst bekommen diese Schrankenwärterinnen Wohnung und Dienstgelände zur Verfügung. Wenn sie nun krank werden, so kommt ein Ablöser aus der Bahnmeisterei; sie müssen aber dann,

wie mir mitgeteilt wird, die Hälfte des Tagelohnes, den dieser Ablöser erhält, ersehen. Wenn nun der Tagelohn eines solchen Ablösers ziemlich hoch ist — ich will einmal den Durchschnitt von 3.20 M. annehmen —, so würde im Tag eine Vergütung von 1.60 M. herauskommen. Ist nun eine solche Frau sehr lange krank, so macht das einen ganz erheblichen Betrag. Es kann das 30, 40, ja noch mehr Mark ausmachen. Das ist nach meiner Ansicht zu viel. Man kann es ja wohl begreifen, daß ein Teil dieser Vergütung von den Schrankenwärterinnen getragen wird; aber die Vergütung, die sie leisten müssen, sollte auf keinen Fall den Betrag überschreiten, den der Mietpreis der von ihnen innegehabten Wohnung ausmacht. Ich möchte die Groß. Regierung bitten, hier womöglich Wandel eintreten lassen zu wollen.

Nun möchte ich noch der freien Arztewahl der Beamten, soweit unentgeltliche Behandlung für solche überhaupt besteht, das Wort reden, und zwar auf allen Bahnhöfen, deren Größe und Umfang es überhaupt gestattet, und zu den letzteren rechne ich auch Waldshut. Ich habe diese Frage vor zwei Jahren bereits privatim in der Generaldirektion besprochen, aber es konnte bis jetzt dieser Sache noch keine weitere Folge gegeben werden. Ich komme darauf zurück, weil erst jüngst wieder eine Anzahl Interessenten mich gebeten haben, die Sache nochmals vorzutragen. Die Herren wünschen, daß sie in Waldshut die Auswahl wenigstens zwischen zwei Ärzten hätten. Wie mir mitgeteilt wird, wäre der derzeitige Bahnarzt mit einer derartigen Regelung der Sache ganz einverstanden. Der Wunsch, den die Leute ausgesprochen haben, soll auch nicht (das möchte ich ausdrücklich betonen) ein Mißtrauensvotum gegen diesen Herrn enthalten; der ein sehr tüchtiger Arzt ist, sondern er ist einfach der prinzipiellen Erwägung entsprungen, daß auf diesem Gebiete eine möglichste Freiheit herrschen soll, und daß eine Wohlthat, der das Odium des Zwangs anhaftet, in ihrem Werte sinkt. Nun kann man ja sagen, es könne Jeder auf seine Kosten den Arzt nehmen, den er will. Das ist richtig, es geschieht auch. Wenn aber Bescheinigungen auszustellen sind, wie z. B. für einen längeren Erholungsurlaub, muß das, wie mir mitgeteilt wird, immer wieder vom Bahnarzt geschehen. Es kann sicher für den Arzt nur außerordentlich peinlich sein, wenn er eine Bescheinigung ausstellen soll für Krankheitsfälle, die er nicht behandelt hat, und andererseits ist es peinlich für den Beamten, wenn er den Bahnarzt lediglich für diese Zwecke gebrauchen soll. Ich möchte darum ersuchen, daß die Groß. Regierung allgemein für Bahnhöfe in der Größe von Waldshut, speziell aber für Waldshut, die Sache nochmals prüft. Es wäre dabei nicht die Frage zu stellen, wünschen Sie diesen Arzt oder jenen Arzt?, denn das würde auf das persönliche Gebiet hinüberkommen, was vermieden werden soll, sondern es wäre die Frage zu stellen: Sind Sie für freie Arztwahl oder nicht? Dann würde ein richtiges Ergebnis herauskommen.

Der Herr Abg. Fröhlich hat einen Wunsch der Stadt Tiengen erwähnt, der sich auf das Halten der Sitzzüge bezieht. Ich habe diese Bitte der Stadt Tiengen wiederholt in der Generaldirektion vertreten, bisher leider ohne Erfolg. Es liegt nun eine Petition dem Hohen Hause vor und sie wird jedenfalls im Laufe der nächsten Wochen verhandelt werden. Ich komme deshalb heute nicht näher auf die Sache zurück, auch deshalb nicht, weil sie bereits vom Herrn Kollegen Fröhlich behandelt worden ist.

Was die Zugverbindungen überhaupt anbelangt, will ich mich nicht näher darauf einlassen, daß die Verbindungen zwischen dem Unterland und dem Oberland in der Richtung Konstanz—Basel—Mannheim im-

mer noch sehr wenig günstige sind. Ich will auch nicht davon reden, daß namentlich die Schnelligkeit, mit der die Züge zwischen Basel und Konstanz verkehren, immer noch sehr viel zu wünschen übrig läßt. Aber einen Punkt möchte ich doch herausgreifen: Der Eilzug Nr. 147, der 2 Uhr 10 Min. in Konstanz abgeht, geht 2 Uhr 46 in Singen nach Waldshut und Basel ab. Nun kommt der Schwarzwaldschnellzug um 2 Uhr 48 Min. in Singen an, also 2 Minuten später, als der Eilzug von Singen nach Schaffhausen abgeht. Das ist weniger für die Leute in der Gegend von Waldshut unangenehm, kann aber unangenehm werden für die Leute, die nach Schaffhausen und von dort weiter nach der Schweiz wollen. Deshalb möchte ich einmal die Frage anregen, ob da nicht eine kleine Aenderung eintreten könnte. Der Eilzug Nr. 147 hat ja in Basel eine Wartezeit von etwa 20 Minuten. Man könnte also ganz gut ausgleichen, die Wartezeit in Singen verlängern und die in Basel verkürzen. Ich möchte die Großh. Regierung bitten, auch dieser Frage näherzutreten zu wollen, und schließe damit meine Betrachtungen. Ich hätte noch einiges mehr zu sagen gehabt, will aber mit Rücksicht auf die Worte des Herrn Präfidenten auf die gemachten Ausführungen mich beschränken.

Hg. Dr. G ü n n e r (natl.): Hinsichtlich des Betriebs der Staatseisenbahnen, soweit dadurch die Stadt Baden-Baden berührt wird, erlaube ich mir, einige Bemerkungen zu machen. Ich will mich dabei der thunlichsten Kürze befleißigen.

Ich bin der Großh. Regierung sehr dankbar dafür, daß einem von mir schon in früheren Jahren vertretenen Wunsch der Stadt Baden-Baden wegen Erstellung eines zweiten Gleises auf der Strecke Baden-Dos entsprochen worden ist, so daß jetzt die restliche Summe zur Bestreitung des bezüglichen Aufwands in Anforderung gebracht wurde und das zweite Gleis, wie ich hoffe, noch im Laufe dieses Jahres zur Benutzung fertiggestellt sein wird. Die Regierung hat zwar noch auf dem letzten Landtag eine Erklärung dahin gehend abgegeben, daß zur Wahrung der Betriebssicherheit die Herstellung des zweiten Gleises nicht unbedingt geboten sei, wohl aber zur Erhaltung der so wichtigen Regelmäßigkeit des Zugverkehrs auf der Hauptbahn, welche unter dem Fehlen des zweiten Gleises häufig fühlbar zu leiden habe. Diesen Standpunkt habe ich von jeher vertreten, denn ich habe in langjähriger Beobachtung die Erfahrung gemacht, daß wegen dieser ungenügenden Einrichtung lange Aufenthalte der Züge auf Station Dos und damit Verwätungen insbesondere auch von Schnellzügen in bedauerlicher Weise verursacht wurden. Es ist daher dringend zu wünschen, daß die neue Einrichtung sobald als möglich in Betrieb gesetzt werden kann.

Einige andere Wünsche der Stadt Baden bzw. der dortigen Stadtverwaltung und der Einwohner der Stadt Baden-Baden bleiben allerdings noch übrig. Dahin gehört der schon im Jahre 1905 bei der Generaldirektion eingebrachte Wunsch der Stadtverwaltung, dem auch eine große Zahl der Bewohner sich angeschlossen haben, daß unterhalb des Bahnhofes ein Uebergang von der Waldseestraße nach der Langestraße geschaffen werden möge. Die Generaldirektion hat im Januar 1906 selbst zugegeben, daß hier ein wesentliches Verkehrshindernis bestehe, da nicht bloß das Ein- und Ausfahren der zahlreichen Bahnzüge, sondern auch die Rangierfahrten über diesen Uebergang stattfinden müssen, was ein sehr häufiges Schließen der Schranken bedinge. Die Generaldirektion glaubt, daß ein Wandel hierin nach Lage der Verhältnisse nicht geschaffen werden könne, so sehr dies auch ihren Wünschen entsprechen würde. Der Stadtrat ist nun nach Erhebung eines technischen Gut-

achtens zu einer anderen Ansicht gelangt und glaubt, daß eine Abhilfe ohne erhebliche Schwierigkeit durch Herstellung eines unterirdischen Durchgangs oder eines oberirdischen Uebergangs sich bewerkstelligen ließe. Wenn nun auch die Anlage eines unterirdischen Durchgangs wegen der beschränkten Raumverhältnisse und insbesondere mit Rücksicht auf das Dosbachhochwasser nicht unerheblichen Bedenken unterliegt, wäre doch die Ausführung eines oberirdischen Uebergangs gut möglich. In der Waldseestraße liegen die städtischen Wasser-, Gas- und Elektrizitätswerke, sowie das städtische Schlachthaus, und schon deshalb, ganz abgesehen von der ziemlich zahlreichen Einwohnerschaft und dem häufigen Uebergange von Passanten, die nach dem Waldsee und auf die umliegenden Berge Spaziergänge machen, findet ein sehr lebhafter Verkehr statt, so daß eine Abhilfe in der Beziehung dringend wünschenswert wäre. Ich bitte also die Großh. Regierung, diesem dringenden Bedürfnis abzuhelfen und dem neuerlichen Gesuche des Stadtrats vom 27. Februar wohlwollende Beachtung schenken und entsprechende Folge geben zu wollen.

Schon im Jahre 1894 machte sich ein Bestreben von dem Stadtteil Baden-West (früher Badenscheuern), von Dosscheuern, Balg und Dos, soweit an der Doser Landstraße gelegen, dahin geltend, daß auf der Strecke Baden-Dos eine Haltestelle errichtet werden möge. Der Stadtrat hat dieses Gesuch befürwortet, soweit es sich lediglich um Anschlußzüge zu und von Personenzügen der Hauptbahn handelt. Die Großh. Regierung will darauf nicht eingehen wegen der mit einer solchen Neuerung verbundenen Betriebschwierigkeiten und des Aufwands für Bauausführungen und Personalvermehrung. Einem Wunsche der beteiligten Einwohnerschaft entsprechend halte ich mich aber für verpflichtet, diese Angelegenheit in dem Sinne der Großh. Regierung nochmals zu empfehlen, als ich bitte, nach Fertigstellung des zweiten Gleises die Sache nochmals in Erwägung ziehen zu wollen.

Mit großer Befriedigung ist es aufgenommen worden, daß seit dem 1. Mai d. J. eine Aenderung der Namensbezeichnung der Station Dos durch die Beifügung des Namens der Stadt Baden zur Ausführung gelangt ist. Dabei wurde aber allerdings immer noch ein Wunsch unerfüllt gelassen, der dahin geht, daß für die Stadt Baden die Ortsbezeichnung „Baden-Baden“ anstatt „Baden“ hätte gewählt werden sollen. Dieser Wunsch stützt sich auf die Tatsache, daß der Ortsname „Baden-Baden“ sowohl im Deutschen Reich, namentlich in Norddeutschland, als auch jenseits der Reichsgrenzen allgemein bekannt und gebräuchlich ist, so daß also zur Orientierung des reisenden Publikums der Gebrauch dieser Ortsbezeichnung allerdings sehr förderlich wäre. Der Stadtrat hat unterm 4. April d. J. sich an das Ministerium des Innern gewendet mit der Bitte, es möge, wie dies bereits schon seit einer Reihe von Jahren bei dem amtlichen Verkehr der Stadtverwaltung üblich geworden ist, dafür Sorge getragen werden, daß auch bei den Staatsbehörden die Ortsbezeichnung „Baden-Baden“ zur Annahme gelange. Daß dieser Schritt von Erfolg begleitet sein möge, wäre auch deshalb zu wünschen, weil immer noch im amtlichen Verkehr Verwechslungen vorkommen zwischen unserer Stadt Baden und den Kurorten Baden in der Schweiz und Baden bei Wien. Es würde auch die Unstimmigkeit beseitigt werden, die jetzt auf der Station Dos zu beobachten ist. Jetzt steht dort allenthalben die Aufschrift „Baden-Dos“ und darunter die Aufschrift, die die Stadtverwaltung auf Wunsch und Kosten der Stadtverwaltung hat anbringen lassen, wo es heißt „Baden-Baden Fahrzeit 8 Minuten“, also eine verschiedenartige Bezeichnung der Station Baden-Baden. Wenn

die Aenderung nicht sofort gemacht werden könnte, so wäre es doch ausführbar und wünschenswert, wenn auf den Wagen und Tafeln, welche zur Bezeichnung der Fahrrihtung angebracht sind, die Ortsbezeichnung „Baden-Baden“ statt „Baden“ eingeführt würde. Am Bahnhof Karlsruhe z. B. könnte man ganz leicht sagen statt „Kastatt—Baden—Offenburg“: „Kastatt—Baden-Baden—Offenburg“ usw. Ebenso leicht wäre das Betriebspersonal anzunehmen, daß bei dem Ausrufen der Station anstatt „Baden“ gesagt würde „Baden-Baden“, so daß auch in dieser Beziehung eine Orientierung des Reisepublikums leicht möglich wäre. Ich bitte die Großh. Regierung, in diesem Sinne entsprechende Anordnung treffen zu wollen.

Sodann wiederhole ich auch den schon früher vorgebrachten Wunsch, daß auf der Strecke Dös—Baden und umgekehrt nur erstklassiges Transportmaterial verwendet werden möge. Es ist das zwar im allgemeinen der Fall, aber doch nicht immer, und dann ist es mißlich, wenn das reisende Publikum bei der Zufahrt nach Baden durch die Benutzung von derartig minderwertigem Material einen unangenehmen Eindruck empfängt. Es ist mir auch gesagt worden, daß kürzlich sogar ein derartig minderwertiger Wagen selbst auf der Strecke Baden—Frankfurt gebraucht worden sei, was bei dem reisenden Publikum Aergernis erregt habe.

Eine gewisse außergewöhnliche Berücksichtigung kann ja wohl die weithin außerhalb des Deutschen Reiches bekannte und berühmte Bäderstadt verlangen, zumal durch den Besuch derselben eine bedeutende Förderung der Frequenz der badischen Staatsbahn herbeigeführt wird. Es muß deshalb auffallen, daß bei der kürzlichen Ankündigung der Sonderzüge für den Monat Juli d. J. ab Basel nach Berlin, Hamburg und Bremen die Station Baden-Baden einfach weggelassen worden ist, während im übrigen der Fahrplan die Abgangszeit von den Zwischenstationen, wie Lahr, Offenburg, Kastatt usw., angibt. Da diese Sonderzüge den Anschluß an die Schnellzüge nach Stralsund, Sahnitz, Stettin, Posen einerseits, und Kiel, Schleswig, Cuxhaven (Helgoland) andererseits, sowie auch nach Geestemünde, Bremerhaven (Helgoland) und Rorderney vermitteln, ist anzunehmen, daß eine starke Benützung derselben von Baden-Baden aus stattfinden wird, und es wäre deshalb wohl angemessen gewesen, wenn bei der Ankündigung auch die Station Baden-Baden eine Berücksichtigung insofern gefunden hätte, daß man die Abgangszeit der Anschlusszüge angegeben hätte, mit welcher die Sonderzüge auf der Station Dös erreicht werden können. Daß das unterblieben ist, kann nicht als ein Beweis derjenigen Aufmerksamkeit angesehen werden, welche der Fremdenstadt Baden-Baden auch bei dieser Gelegenheit hätte füglich erwiesen werden sollen, und ich bitte die Großh. Eisenbahnverwaltung, wenigstens in den in Aussicht stehenden Plakaten an den Bahnhöfen noch eine entsprechende Verbesserung eintreten zu lassen.

Zum Schluß möchte ich noch ein Wort sagen von der Beschwerde des Stadtrats Baden-Baden wegen der Bahnsteigsperrre auf dem dortigen Bahnhöfe. Schon als im Jahre 1903 die Einführung der Bahnsteigsperrre, die ja für das Publikum oft in empfindlicher Weise lästig wird, in Aussicht stand, hat sich die Stadtverwaltung an die Eisenbahnverwaltung mit dem Gesuche gewendet, es möchte von der Einführung der Bahnsteigsperrre auf der Station Baden-Baden Umgang genommen werden, weil man von der Ansicht ausging, daß füglich auf der Strecke Dös—Baden und umgekehrt oder auch auf der Station Dös selbst die Abnahme und Kontrolle der Fahrkarten hätte bewerkstelligt werden können. Nachdem diese Bestrebungen erfolglos waren und die Bahnsteigsperrre nun auch für die Station Baden-

Baden eingeführt worden ist, bildet sie sehr häufig den Gegenstand von Beschwerden des Publikums. Der Stadtrat hat wiederholt Abänderungsvorschläge mit ausführlicher Begründung und auf Grund sachverständiger Begutachtung gemacht, welche jedoch von der Generaldirektion beharrlich abgelehnt worden sind. Der Hauptbeschwerdepunkt besteht darin, daß die Wartesäle innerhalb des Ab schlusses liegen, so daß dieselben nur durch Personen betreten werden können, welche entweder Fahrkarten oder Bahnsteigkarten besitzen; die Nichtbesitzer von solchen Karten müssen, wenn sie jemand zur Bahn begleiten oder jemand vom Bahnhof abholen, auf den Korridoren oder in dem Schalterraum, im Winter also in nicht geheizten Räumen sich aufhalten. Es wäre keineswegs schwierig, eine andere Anordnung zu treffen. Entgegen der Ansicht der Großh. Generaldirektion ist die Stadt der festen Ueberzeugung, daß so gut wie in Karlsruhe auf dem Bahnsteig des Hauptbahnhöfes sich auch in Baden-Baden ein Ab schluß aufstellen ließe, ohne daß der Verkehr der Reisenden und der sonstigen Anwesenden und auch der Verkehr mit Gütern wesentlich beeinträchtigt würde. Neuerdings ist nun der Vorschlag gemacht worden, daß diese Perche innerhalb der Wartesäle aufgestellt werden sollten, die ja einen bedeutend größeren Raum darbieten, zumal der Wartesaal dritter Klasse, der noch um die Breite des vorliegenden Korridors tiefer ist als der Wartesaal der ersten und zweiten Klasse. Seitens der Generaldirektion wurde aber das Bedürfnis für eine derartige Aenderung der bestehenden Einrichtungen bestritten, und zwar insbesondere mit dem Einwand, daß ein erheblicher Kostenaufwand durch die notwendige Vermehrung des Personals verursacht werden würde. Die Verhältnisse sind aber doch so, daß nur ein oder zwei weitere Beamte in Funktion zu treten hätten, und das sollte doch gegenüber den dringenden Wünschen der Gemeindeverwaltung und der Einwohnerschaft einer Stadt, welche ihrerseits zur Förderung des Fremdenverkehrs so große Opfer bringt, keinen Grund zu einer ablehnenden Haltung abgeben. Ich richte deshalb für die Stadt Baden in dieser für sie mit Rücksicht auf ihre Eigenschaft als Kurort und Fremdenstadt so wichtigen Angelegenheit an die Großh. Regierung die Bitte, die Sache nochmals in geschäftliche Behandlung zu nehmen und sie nach den Intentionen der Stadtverwaltung zu erledigen.

Schließlich noch ein Wort zu den Ausführungen des Herrn Ministers über die Billigkeit der Fahrt für die Ausflüge von Karlsruhe nach Baden-Baden an Sonn- und Feiertagen. Es ist nicht zu bestreiten, daß der Preis von 1,50 M. für die Hin- und Rückfahrt nicht als teuer angesehen werden kann, allein dabei handelt es sich doch sehr häufig nicht um die Fahrt eines einzelnen Menschen sondern um Familienausflüge, und dann kommt bei der entsprechenden Multiplikation eine ganz andere Ziffer heraus. Wenn nun in Anbetracht dieser Multiplikation eine nur etwas niedrigere Festsetzung des Fahrpreises stattfinden würde, so würde das auf das erholungsbedürftige Publikum der Residenz immerhin anregend einwirken, und die Stadt Baden würde sich freuen, wenn es der Bevölkerung der Landeshauptstadt ermöglicht würde, noch mehr wie bisher die wohlthuende und gesundheitsfördernde Luft des Schwarzwaldes zu genießen. Ich empfehle deshalb auch diese Angelegenheit der Großh. Regierung zur wiederholten wohlgeleiteten Erwägung und willfährigen Entschlieung. (Beifall.)

Abg. Benedek (Dem.): Eingedenk der Mahnung des Herrn Präsidenten und der Geschäftslage des Hohen Hauses will ich es mir versagen, in eingehenden Erörterungen mich mit der allgemeinen Lage unserer Eisenbahnarbeiter zu beschäftigen.

wie ich es vorgehabt habe; ich will mich darauf beschränken, meine Genugung auszusprechen, daß eine Reihe von Maßregeln in den letzten Jahren getroffen worden ist, die geeignet erscheinen, die Lage der Arbeiter einigermaßen zu verbessern. Ich kann als solche Verbesserungen wohl bezeichnen die neue Lohnordnung, die der großen Mehrzahl der Arbeiter eine wünschenswerte Aufbesserung gebracht hat, ferner die Vermehrung der Befugnisse der Arbeiterausschüsse, die gerade vom sozialen Gesichtspunkte aus sehr zu begrüßen ist, ebenso die Erhöhung der Leistungen der Arbeiterpensionskasse, und ich begrüße es auch gern, daß für die Zukunft Unfall- und Invalidenrenten nicht mehr auf das Gesamteinkommen angerechnet werden sollen, wie das ja schon öfters von unserer Seite der Großh. Regierung nahegelegt worden ist. Ich möchte im Anschluß daran den Wunsch zum Ausdruck bringen, daß man auch bei Erkrankungen von Arbeitern in der Gewährung des Fortbezuges ihres Lohnes weitergehen sollte, als das bisher der Fall gewesen ist. Wenn ich den Herrn Regierungskommissär richtig verstanden habe, so wird gegenwärtig nur der Tag der Erkrankung und der Tag des Wiedereintritts voll bezahlt. Der Staat legt aber in dieser Beziehung dem Privatmann in den §§ 616 und 617 B.G.B. sehr weitgehende Verpflichtungen auf, er mutet dem Privatmann, der vielleicht ein kleiner Handwerker oder ein einfacher Beamter ist, der durchaus nicht im Ueberflusse lebt, durch diese Paragraphen zu seinen Angestellten, die in der häuslichen Gemeinschaft wohnen, in Erkrankungsfällen bis auf die Dauer von sechs Wochen zu unterhalten und zu bezahlen. Wenn der Staat derartig weitgehende Anforderungen an seine Bürger stellt, Anforderungen, die unter Umständen wirtschaftlich sehr tief einschneiden, so sollte er selbst auch weiter gehen, als das bisher der Fall ist. Das, was man hier von dem Bürger verlangt, sollte auch für den Staat billig sein, er sollte als Arbeitgeber allen seinen Arbeitern gegenüber wenigstens das Maß dessen erfüllen, was in diesen beiden Paragraphen dem einzelnen Privatmann von ihm vorgeschrieben ist, und was er diesem gegenüber event. durch die Gerichte erzwingt.

Es ist viel von der Stabilisierung und Statifizierung der Eisenbahnarbeiter die Rede gewesen, ich will mich aber hierüber nicht weiter verbreiten, ich will nur daran erinnern, daß ich diesem Gedanken schon oft hier das Wort geredet habe, und daß ich auch heute noch auf dem gleichen Standpunkte stehe. Diejenigen Stellen, deren dauernde Notwendigkeit sich aus der inneren Organisation des ganzen Eisenbahnbetriebes ergibt, sollte man auch mit dauernd angestellten Leuten besetzen, die nicht nur in einem Tagelöhnerverhältnis stehen und mit kurzer Frist gekündigt werden können, sondern sich in einem beamtenähnlichen Verhältnis befinden mit Sicherung für die Zeit der Erkrankung, des Alters und der Dienstunfähigkeit.

Ich will mich auf diese allgemeinen Bemerkungen beschränken, und nun einige Spezialwünsche der Großh. Regierung und dem Hohen Hause zur Kenntnis bringen, um deren Vertretung ich dringend von den Interessenten angegangen worden bin.

Ich möchte zunächst namens der Bahnarbeiter am Bahnhof in Konstanz bitten, daß sie in die Gruppe Ia der Betriebslohnordnung eingereiht werden. Diese Leute haben in einer Zuschrift, die sie mir zugefandt haben, darauf hingewiesen, daß sämtliche Betriebs-, Güterhalle- und Werkstättenarbeiter auf dem Konstanzer Bahnhof in der Gruppe Ia seien, die Bahnarbeiter dagegen nur in der Gruppe IIa der Lohnordnung. Sie haben weiter darauf hingewiesen, daß sie in bezug auf Wohnung, Beföstigung und Lebenshaltung

gerade so gestellt seien und unter denselben Feuerungsverhältnissen litten wie die genannten anderen Arbeitergruppen. Sie müssen in Konstanz selbst wohnen, denn sie sind ausschließlich am Bahnhof in Konstanz und nicht etwa auf der Strecke beschäftigt. Sie weisen auch darauf hin, daß der gegenwärtige Zustand, nach dem sie nicht in der Lohnklasse Ia und infolgedessen nicht genügend entlohnt sind, auch zu Mißständen für den ganzen Betrieb führen kann. Es ist beispielsweise der Bahnverwaltung nicht möglich gewesen, sich im letzten Sommer und im Herbst den nötigen Stamm von Bahnarbeitern zu erhalten, so daß sie gezwungen war, die dringenden Bahnunterhaltungsarbeiten durch einen Privatunternehmer besorgen zu lassen, der eine Anzahl von Leuten dazu stellte. Diese Leute wurden nun von einem Bahnarbeiter überwacht, und während diese im Privatdienst beschäftigten Arbeiter einen Tagelohn von 3,30 M. bekommen haben, hat der Bahnarbeiter, der mit ihrer Ueberwachung betraut gewesen ist, und dem doch die Verantwortung für die Arbeiten in gewissem Sinne oblag, einen wesentlich geringeren Lohn, nämlich nur 3,10 M. erhalten. Das ist wirklich nicht billig, und ich gebe mich der Hoffnung hin, daß sich die Großh. Regierung dieser Erkenntnis nicht verschließen und dem Wunsche dieser Leute nach Einreihung in die Klasse Ia der Betriebslohnordnung nachkommen wird.

Es wurden mir sodann von der Obmannschaft der Seizer in Konstanz verschiedene Wünsche zur Befürwortung hier übergeben. Sie weisen darauf hin (es betrifft dies ihre Dienst- und Ruhezeit), daß bei der Berechnung der durchschnittlichen Dienstdauer auch die zwei freien Tage, die sie im Monat haben, mitgerechnet werden, und daß sich dadurch ein ganz falsches Bild ergebe. Es ist ganz selbstverständlich, daß, wenn man fragt, wie viel Stunden einer täglich arbeiten muß, jeder Unbefangene nicht an die Sonn- und Feiertage etwa denkt, an die freien Tage, an denen die Arbeit ruht, sondern daß er dabei nur die Arbeitstage im Auge hat, und wenn man nun diese freien Tage mit einrechnet, so erniedrigt sich dadurch die Zahl der Arbeitsstunden vielleicht um zwei oder eine Stunde im Tag, und es ergibt sich dadurch, wie gesagt, ein durchaus falsches Bild.

Sie weisen dann darauf hin, daß die Fahrkilometervergütungen einheitlicher geregelt werden sollten. Es ist ja ganz richtig, daß die Beamten, die Angestellten dieser verschiedenen Kategorien ziemlich denselben Aufwand, dieselben Auslagen haben, daß da durchaus kein Unterschied ist in dem, was sie brauchen, und man sollte deshalb auch nicht eine solche weitgehende Differenzierung machen, sondern den Leuten im allgemeinen die gleichen Vergütungen gewähren. Es ist überhaupt eine Neuordnung dieser Vergütungen — die seitherige Ordnung ist bereits seit 30 Jahren, soviel ich weiß, in Kraft — dringend erwünscht.

Die Leute beklagen sodann, daß ein Reservebeizer, der im Tagelohn im Werkstattdienst beschäftigt wird, einen geringeren Lohn bekommt als die Werkstattschlosser. Sie weisen mit Recht darauf hin, daß sie doch dieselbe Ausbildung wie diese haben, und daß sie infolgedessen auch auf denselben Lohn Anspruch machen können. Ganz besonders mißlich empfinden das die Schiffseizer, die oft wochenlang Werkstattearbeit versehen müssen, und die dadurch erheblich schlechter gestellt sind als die Werkstattschlosser. Es ist wohl nur eine Forderung der Billigkeit und Gerechtigkeit, wenn sie mit diesen gleichgestellt werden wollen.

Sie bezeichnen es sodann als wünschenswert, daß im Interesse der Schonung der Gesundheit, welche durch das Reinigen der Feuerung, durch das Einatmen von Koh-

lenstaub und Gas ufr., sowie dadurch, daß sie oft in verschmutzten Kleidern dem Luftzug ausgesetzt sind, sehr gefährdet ist, eine größere Anzahl von Feuerreinigern und in größerem Maßstab als bisher in den einzelnen Stationen eingeführt werden. Die vorhandenen Feuerreiniger genügen dem Bedürfnis nicht.

Es wird mir mitgeteilt, daß infolge Personalmangels auf den Stationen Mannheim und Willingen die Großh. Generaldirektion eine größere Anzahl von Leuten in Konstanz, die dicht vor ihrer Anstellung standen, veranlaßt hat, sich auf diese genannten Stationen verlegen zu lassen. Sie sind dadurch dort zur Anstellung gelangt und ihren Kollegen in Konstanz vorausgekommen. Diese bitten nun ihrerseits, das zu berücksichtigen und sie nicht zu Schaden kommen zu lassen, sondern sie nach ihrer Prüfungsnummer von der Heizerschule etatmäßig anzustellen. Ich glaube, daß auch das eine durchaus gerechtfertigte Forderung dieser Leute ist.

Ich habe mich sodann schon früher mehrfach der Weichenwärter und ihrer Anliegen angenommen und glaube, das auch diesmal wieder tun zu sollen. Speziell die Weichenwärter in Konstanz teilen mir mit, daß sie einen sehr schweren und langdauernden Dienst haben; ihre Dienstzeit beträgt durchschnittlich 13 bis 14 Stunden. Sie beklagen dabei ganz besonders, daß die Wärter im Stellwerk und am Hafeneingang, zusammen 11 von insgesamt 21 Wärtern, während ihres Tagesdienstes überhaupt keine Mittagspause haben. Sie haben von morgens 6 bis abends 7 Uhr Tagesdienst und der Nachtdienst dauert dann von abends 7 bis morgens 6 Uhr. Daß sie während des Tagesdienstes keine Mittagspause haben, ist um so mißlicher, als der Tages- und Nachtdienst nicht regelmäßig wechselt; es kommt vor, daß sie 5 oder 6 Tage hintereinander Tagesdienst oder Nachtdienst haben, sodas sie also eine ganze Reihe von Tagen hindurch gar keine Mittagspause haben und ihr unter diesen Umständen natürlich sehr frugales Mittagmahl während des Dienstes aus der Hand verzehren müssen. Daß das ein für die Gesundheit durchaus unerträglicher Zustand ist, darüber braucht man wohl kein Wort weiter zu verlieren. Die Leute teilen mir mit, daß etwa vor Jahresfrist einmal eine Mittagspause von einer halben Stunde für alle Angehörigen dieser Kategorie in Konstanz eingeführt war. Als dann ein Zeitungsartikel erschien, worin eine Verlängerung dieser Pause auf eine Stunde gefordert wurde, ist die Mittagspause wieder vollständig zurückgezogen worden. Das ist meines Erachtens im höchsten Grade bedauerlich, und ich möchte bitten, dahin zu wirken, daß die Leute eine entsprechende Mittagspause erhalten.

Sie sagen auch, daß der freie Tag, den sie alle 14 Tage haben sollen, nicht regelmäßig eingehalten werde, daß es vorkomme, daß sie oft drei Wochen lang keinen einzigen freien Tag hätten, dann aber auch wieder nach einer kürzeren Frist als nach 14 Tagen einen solchen. Man kann sich wohl denken, welche schädlichen Einflüsse auf die Gesundheit es haben muß, wenn ein Mann drei Wochen lang ohne einen freien Tag seinem Beruf, der sehr anstrengend ist, große Aufmerksamkeit erfordert und sehr verantwortungsvoll ist, obliegen muß.

Sie beklagen es sodann, und meines Erachtens mit Recht, daß Konstanz noch immer nicht zur höchsten Dienstzulageklasse mit 250 M. für die Weichenwärter gehört, sondern daß sie nur eine Dienstzulage von 200 M. erhalten. Konstanz ist einer der allertüchtigsten Plätze im ganzen Land und gehört nach den Preisen der Lebensmittel, überhaupt der Lebenshaltung unbedingt in die erste Klasse. Ich möchte diesen von mir schon öfter vorgebrachten Wunsch bei diesem Anlaß dringend

wiederholen und der Großh. Regierung ebenso ans Herz legen.

Es haben sich sodann die Eisenbahnarbeiter in Schaffhausen und die Bahnunterhaltungsarbeiter in Neuhausen auch an mich mit ihren Wünschen gewendet. Nachdem aber Herr Koll. Blümmel diese schon in sehr warmer und zutreffender Weise hier vertreten hat, kann ich auf dessen Ausführungen Bezug nehmen. Auch mir gegenüber beklagten die Leute, daß sie die Ortszulage verloren haben. Wenn sie auch 20 Pf. mehr an Grundlohn bekommen haben, so daß sie von 2,70 M. auf 2,90 M. gestiegen sind, so haben sie doch 10 Pf. weniger als vorher. Das empfinden sie sehr bitter. Jeden Tag 10 Pf., das ist bei dem Gehalt dieser Leute immerhin ein Betrag, der für sie sehr stark in Betracht kommt. Die Lebensverhältnisse in Schaffhausen und Neuhausen sind wirklich sehr kostspielige. Die Leute weisen auch darauf hin, daß sie hohe Steuern zu bezahlen haben. In Schaffhausen beispielsweise zahlen die niederstbezahlten Arbeiter eine jährliche direkte Steuer in Höhe von 35 Fr., die besserbezahlten sogar eine solche von 45 Fr., und deshalb hat die neueste Lohnordnung (mit der zweiten waren sie besser zufrieden) ihnen eine bittere Enttäuschung bereitet, indem sie ihre Bezüge um 10 Pf. pro Tag gekürzt hat.

Die Bahnunterhaltungsarbeiter in Neuhausen insbesondere weisen ferner darauf hin, daß die Betriebsarbeiter auf der Station Neuhausen einen Grundlohn von 3 Mark beziehen, während sie selber nur einen solchen von 2,90 Mark bekommen. Es ist wirklich nicht einzusehen, weshalb derartige Differenzierungen hier getroffen werden, die natürlich Vergleiche mit ihren ganz mißlichen und unangenehmen Folgen hervorrufen. Ich möchte bitten, auch diese Leute in den Bezug von 3 Mark einzubeziehen.

Ich will mich, wie gesagt, mit Rücksicht auf die Geschäftslage des Hohen Hauses auf diese Bemerkungen zur Lage der Arbeiter beschränken, behalte mir aber vor, das eine oder andere noch bei passender Gelegenheit oder in persönlicher Rücksprache bei der Großh. Generaldirektion vorzubringen.

Ich muß sodann noch eine Reihe von Eisenbahnwünschen der Stadt Konstanz und der ganzen Seegegend vorbringen, von Wünschen nach besseren Bahnverbindungen. Ich habe schon oft auf die ungünstige Lage der Stadt Konstanz hingewiesen, die, an der äußersten Peripherie des Landes gelegen, sozusagen hinausgedrängt in das Ausland, durch die Zollgrenzen in ihrer Entwicklung erheblich beeinträchtigt ist. Konstanz in seiner ausnahmsweisen exzeptionellen Stellung hat also wohl einen gewissen Anspruch darauf, besonders berücksichtigt zu werden. Konstanz ist durch seine treue Anhänglichkeit an das deutsche Vaterland selbst in den traurigsten Zeiten des Mittelalters in eine schwierige Lage gekommen; es wäre vielleicht in einer besseren, wenn es sich seinerzeit der schweizerischen Eidgenossenschaft angeschlossen hätte. Die Stadt hat deshalb einen gewissen Anspruch auf Berücksichtigung von Seiten der Großh. Regierung, und ich möchte dringend bitten, alle diese Wünsche, die der Großh. Regierung ja auch bereits bekannt sind, die ja in den Sitzungen des Eisenbahnrates durch den energischen und rührigen Vertreter von Konstanz, den Herrn Handelskammerpräsidenten Stromeyer, schon vorgetragen worden sind, in entsprechende Berücksichtigung zu ziehen und tunlichst bald zu erfüllen.

Ich will nur einige von diesen Wünschen herausgreifen. Wir vermiffen z. B. insbesondere eine bessere Abendverbindung von Basel nach Konstanz, einen besseren Abend Schnellzug. Wer von Basel her kommt und den Zug 1 Uhr 17 Min. nachmittags nicht mehr erreicht,

bekommt an diesem Tage keinen guten Zug mehr. Es geht 5 Uhr 35 Min. nachm. noch ein Zug ab, aber wirklich ein Bummelzug minderer Gattung, der unterwegs in Schaffhausen noch einen sehr langen Erholungsaufenthalt nimmt und erst 11 Uhr 22 Min. nach einer Fahrt von beinahe 6 Stunden in Konstanz anlangt. Auch der letzte Zug von Basel nach Konstanz verläßt Basel um 9 Uhr 11 Min. und braucht bis 1 Uhr 7 Min. in der Nacht. Es sind das wirklich sehr schlechte Verbindungen, die durchaus nicht geeignet sind, den allgemeinen Durchgangsverkehr, den Touristenverkehr, auf diese Strecke zu lenken. Es ist das um so schmerzlicher, als wir früher eine bessere Verbindung abends hatten, und ich möchte also dringend bitten, daß eine bessere Abendverbindung eingerichtet wird.

Der Herr Handelskammerpräsident Stromeyer hat das schon bei den letzten Verhandlungen des Eisenbahnrates vorgebracht, und dort ist ihm von dem Herrn Minister von Marschall entgegengehalten worden, wir hätten zur Zeit nicht das genügende Lokomotivmaterial dafür; wenn wir aber die bestellten neuen Lokomotiven, darunter besonders die großen Schnellzuglokomotiven, hätten, hoffe er, daß diesen Wünschen Genüge geschehen könnte. Es hat darauf der Handelskammerpräsident Stromeyer nicht ohne eine gewisse Bitterkeit erwidert, es sei sehr zu bedauern, daß gerade bei Konstanz die Lokomotiven aufgehört, und daß man keine einzige Lokomotive mehr für einen besseren Abendzug von Basel nach Konstanz übrig habe. Es werden ja große Beträge im Budget angefordert für Vervollständigung und Ergänzung unseres Eisenbahnmaterials, und ich möchte hoffen, daß nunmehr die nötigen Lokomotiven vorhanden sind, und daß wir womöglich noch für diese Sommersaison eine bessere Verbindung in dieser Richtung bekommen werden.

Auch die Verbindung über den Schwarzwald — wenn sie auch besser geworden ist — läßt noch zu wünschen übrig, besonders in der Richtung von Offenburg her, und gerade auch abends. Wer nicht schon um 4 Uhr 33 Min. von Offenburg abfahren kann, der bekommt keinen guten Zug mehr. Er muß dann einen Zug benutzen, der 8 Uhr 10 Min. in Offenburg abfährt und, ebenso wie der letzte Zug von Basel, erst nachts 1 Uhr 7 Min. in Konstanz ankommt. Er muß also ungefähr 5 Stunden lang die langweilige Fahrt bei Nacht machen. Auch hier wäre es sehr wünschenswert, daß abends eine bessere Verbindung eintreten würde, indem etwa um 7 oder 8 Uhr ein Schnellzug oder wenigstens ein beschleunigter Personenzug in Offenburg abginge.

Auch die Verbindung mit der Schweiz, der Gotthardbahn und Italien läßt zu wünschen übrig. Diese Verbindungen sind in den letzten Jahren nicht besser, sondern teilweise noch schlechter geworden. Während wir früher mit dem Abend Schnellzug über den Schwarzwald in Singen und Schaffhausen sehr guten Anschluß an den Zug Zürich—Mailand hatten, wird dieser Zug jetzt mit dem Abendschnellzug in Schaffhausen nicht mehr erreicht, sondern man muß etwa eine Stunde früher, kurz nach 6 Uhr, mit einem Bummelzug von Konstanz abfahren, um diese Verbindung dann in Schaffhausen zu bekommen. Das ist eine entschiedene Verschlechterung.

Ich möchte dann noch auf etwas aufmerksam machen, was in Konstanz sehr bitter empfunden wird: Wir haben vorzügliche Verbindungen über den Gotthard herüber nach Deutschland, welche sozusagen an unserer Nase vorbei über Singen, Immendingen nach dem Württemberg geleitet werden. Ich erinnere z. B. daran, daß ein prächtvoller Zug 4 Uhr nachmittags in Mailand abgeht, um 1 Uhr nachts etwa in Singen ist und von dort über Immendingen um 4 Uhr früh in Stuttgart eintrifft.

Es wäre nicht mehr als billig, daß während der Reisezeit wenigstens dieser Zug eine Abzweigung Singen—Konstanz erhalten würde. Derartige Dinge sind für die Gestaltung einer Reise von großer Wichtigkeit. Wenn ein Italiener sich vor Antritt der Rückreise ausrechnen kann: Wenn ich um 4 Uhr von Mailand abfahre, erreiche ich in der gleichen Nacht Konstanz, so wird er sich leicht zu dieser Reise entschließen, um die wundervollen Naturschönheiten des Bodensees mitzunehmen, was er unterläßt, wenn er um nach Konstanz zu kommen, in Singen übernachten muß; denn es ginge ihm ein ganzer Tag verloren. Er wird also seine Reise über Stuttgart—München einrichten, während er sonst wohl über Konstanz, Bodensee, Friedrichshafen oder Lindau weiterfahren würde. Ich möchte die Großh. Regierung darauf aufmerksam machen, daß hier Gelegenheit wäre, durch Einstellung einer Verbindung zu diesem Zuge während der Sommermonate, während der Reisezeit wenigstens, eine wundervolle Verbindung zwischen Mailand und Konstanz zu schaffen, indem man, wie gesagt, nachmittags 4 Uhr in Mailand abreisen und in derselben Nacht nach Konstanz erreichen könnte.

Auch die Bitte nach Einstellung tunlichst vieler durchgehender Wagen nach Konstanz will ich wiederholen. Es wird z. B. von der Handelskammer bei Gelegenheit der Besprechung mehrfacher Verkehrsfragen berührt, daß durchgehende Wagen Hamburg—Basel vorhanden sind, dagegen keine solchen Hamburg—Konstanz eingestellt werden. Ich möchte nochmals bitten, daß diesem Wunsche der Stadt Konstanz entsprochen wird.

Die Verbindung nach unserem nordöstlichen badi-schen Hinterlande, nach Pfullendorf und Meßkirch, ist in den letzten Jahren nicht besser sondern noch sehr viel schlechter geworden. Es ist eine schwierige und zeitraubende Geschichte, wenn man in Pfullendorf oder Meßkirch Geschäfte zu erledigen hat; es wird einem dadurch ein ganzer Tag geraubt. Wenn man nicht morgens um $\frac{1}{4}$ 5 Uhr in Konstanz aufbricht — im Winter eine ziemlich starke Anforderung —, wird man erst gegen Mittag 12 Uhr in Pfullendorf oder Meßkirch hinten eintreffen und erst gegen Abend nach Konstanz zurückkehren können. Dieser Bezirk gehört doch zu unserem Landgerichtsbezirk, und wir haben mancherlei Beziehungen dorthin. Ich gestehe ganz offen, daß es speziell uns Anwälten auch sehr unangenehm ist und auch von den Richtern und sonstigen Beamten, die dort beruflich zu tun haben, sehr mißlich empfunden wird, daß man so furchtbar viel Zeit für diese Geschäfte in Pfullendorf oder Meßkirch verliert.

Wir hatten ja früher einen recht guten Zug, der in Konstanz um $\frac{1}{2}$ 8 Uhr, einmal ein paar Minuten früher, einmal ein paar Minuten später, abging und der bis Meßkirch Sigmaringen oder über Schwackenreute nach Pfullendorf hierüber geführt wurde und an beiden Plätzen etwa um 10 Uhr vormittags eintraf. Dieser Zug fährt nun nur noch bis nach Stockach, d. h. der Zug, der 7 Uhr 15 Min. morgens in Konstanz abgeht, hat in Radolfzell Anschluß bis Stockach und bleibt dort liegen. Es wäre dringend zu wünschen, und ich wiederhole das dringende Ansuchen an die Großh. Regierung, diese gute Verbindung, die wir früher gehabt haben, wieder herzustellen und dahin zu wirken, daß jener Zug um $\frac{1}{2}$ 8 Uhr wieder eingelegt wird, oder daß wenigstens der Zug 7 Uhr 15 Min. in Radolfzell nicht nur bis Stockach sondern weiter bis Meßkirch und Pfullendorf Anschluß findet. Diese Plätze sind ohnedies sehr abgelegen vom großen Verkehr. Sie können es dringend brauchen, wenn sie eine bessere Verbindung mit Konstanz und dem übrigen badi-schen Oberlande erhalten.

Auch die Verbindung von Konstanz über den Schwarzwald (via Höllentalbahn) nach Freiburg ist durchaus keine günstige. Es fehlt an einem besseren Abendzug von Freiburg über den Schwarzwald herüber; der Zug, der in Freiburg um 6 Uhr 30 Min. abgeht, bleibt in Donaueschingen anderthalb Stunden liegen, während andererseits der Abendschnellzug, der um 7 Uhr 20 Min. von Konstanz über den Schwarzwald abgeht, Freiburg nicht mehr erreicht. Es sollte sich doch ermöglichen lassen, daß auch hier eine Verbesserung geschaffen wird.

Ich habe sodann bei früheren Anlässen mehrfach Wünsche auf dem Gebiete des Dampfbootverkehrs vorgebracht und muß das auch heute wieder tun. Ich habe schon früher gerügt, daß der Anschluß der Schiffe an die besten Züge, die wir haben, sowohl in Konstanz wie in Bregenz, durchaus nicht sehr günstig ist. Ich verweise beispielsweise darauf, daß der Schiffskurs 56 in Konstanz 2 Uhr 05 Min. mittags ankommt, während der Schnellzug über den Schwarzwald schon 2 Uhr 02 Min. abgeht. Es handelt sich also hier um eine Differenz von nur wenigen Minuten, und es ließe sich hier wirklich sehr leicht eine Verbesserung bewerkstelligen.

Mißlicher noch empfinden wir es, daß ein späteres Abenddampfschiff von Bregenz her nicht fährt. Das letzte Schiff, das von Bregenz her nach Konstanz erreicht, geht um 5 Uhr 10 Min. nachmittags in Bregenz ab. Das ist zunächst für alle Ausflügler, die in der Gegend von Konstanz, Ueberlingen, Meersburg usw. sich aufhalten, vielleicht auch in einer der verschiedenen Sommerfrischen, die dort am See entstanden sind, schon deshalb sehr mißlich, weil, wenn sie etwa einen Ausflug nach dem Bregenzer Wald, Vorarlberg, auf den Pfänder usw. unternehmen, sie schon wieder um 5 Uhr 10 Min. die Rückreise antreten müssen. Es ist aber auch deshalb ganz besonders mißlich, weil infolge dieses Umstandes von den besten Zugverbindungen aus Innerösterreich, Vorarlberg, Tirol her die Schiffe nicht mehr benützt werden können. Ich weise darauf hin, daß der Haupttonnistenzug von Innsbruck, der dort um 12 Uhr 50 Min. abgeht, um 5 Uhr 29 Min. nachmittags in Bregenz ankommt, während das letzte Abenddampfschiff nach Konstanz bereits um 5 Uhr 10 Min. von Bregenz abgegangen ist. Hier werden die Leute, wenn sie mit diesem Zug ankommen (und dieser stellt die regelmäßige Verbindung von Oesterreich nach dem See dar), nach Württemberg und Bayern, nach Lindau und Friedrichshafen usw. hinübergebrängt. Wenn sie einen Anschluß auf das letzte Schiff nach Konstanz erhalten könnten, könnten sie die Fahrt über den See genießen, die ja unvergleichlich schöner ist als die Eisenbahnfahrt und die ihnen auch Gelegenheit gäbe, Konstanz kennen zu lernen. Auf diese Weise könnte uns dieser Fremdenverkehr zugeführt werden, der jetzt nach Bayern und Württemberg gedrängt wird.

Ich freue mich lebhaft darüber, daß die Frage der Personentaxen auf den Bodenseedampfschiffen endlich in ein flotteres Tempo kommen zu sollen scheint. Ich habe bei früheren Anlässen mehrfach auf die ungeheuer hohen Fahrpreise hingewiesen, und dann auch auf die Eigentümlichkeit, daß jeder einzelne Staat seinen Widerstand den Wünschen auf Verbilligung gegenüber mit dem Hinweis auf den Nachbarstaat zu entschuldigen sucht und erklärte, er wäre zwar bereit, die Nachbarn rechts oder links wollten aber bei der Sache nicht mitmachen, wobei die eigentümliche Divergenz zwischen unserer Verwaltung und der württembergischen entstanden ist, von der f. Zt. die Rede war, wo jede die Schuld auf die andere schob. Ich nehme an, daß unsere Verwaltung uns richtig bedient hat und daß die württembergische falsch unterrichtet war oder jedenfalls den württembergischen Landtag falsch unterrichtete.

Ich freue mich, aus dem Bericht (Seite 107) zu ersehen, daß unsere Regierung jetzt die Sache in die Hand genommen und ganz erhebliche Verbilligungen der Tarife vorgeschlagen hat, nämlich für den ersten Platz 5,5 Pfg., für den zweiten Platz 3,6 Pfg. Das würde ungefähr annähernd dem Preise einer Eisenbahnfahrt, etwa dem Personentarif der Schnellzüge, entsprechen; es wäre damit ein großer Schritt vorwärts geschehen, und wenn wir das erreichen könnten — ich hoffe, daß es der Energie und Kühnheit unserer Regierung gelingen wird, die letzten Widerstände, die, wie man hört, speziell bei der Schweiz sich geltend machen, zu überwinden —, wenn wir recht bald die Zeit der Verwirklichung dieses Programms unserer Regierung erleben, dann wäre der Tarif immer noch nicht übermäßig heruntergedrückt. 3,6 Pfg. wären immer noch ein ganz schöner Preis für die zweite Klasse, wenn man ihn neben die dritte Klasse in unseren Zügen stellt. Ich fahre viel lieber dritter Klasse in einem Zuge als zweiter Platz auf dem Schiff.

Ich kann darauf hinweisen, daß in anderen Gegenden und Ländern die Dampfbootverbindungen sehr viel billiger sind. Meines Wissens fährt man auf den Rheindampfern billiger als auf der Eisenbahn. Auch in der Schweiz kann die Dampfbootfahrt auf den einzelnen Seen, besonders bei den Sonntagsfahrten, Extrafahrten, Luftfahrten usw., zu sehr billigen Preisen genossen werden. Ich möchte insbesondere dieses Beispiel der Großen Regierung zur Nachahmung und Berücksichtigung ans Herz legen und bitten, daß man billige Sonntagsfahrten, billige Extrafahrten, billige Luftfahrten in größerer Zahl veranstaltet. Ich erinnere mich, von Luzern einmal eine derartige Fahrt von Luzern nach Flüelen hin und zurück um den Preis von 1 Fr. 30 nach erster Platz gemacht zu haben, der Fahrpreis für den zweiten Platz betrug 1 Frank. Der Herr Minister hat mit großer Genugthuung darauf hingewiesen, daß es bei uns möglich ist, für 1,50 M. nach Baden hin- und zurückzufahren. Nach Baden fährt man (von Karlsruhe) in etwa 40 Minuten die einfache Fahrt; von Flüelen nach Luzern fährt man aber etwa zweieinhalb Stunden einfache Fahrt, hin und zurück also ungefähr 5 Stunden, und hier kann man also die Sonntagsfahrt auf dem zweiten Platz für 1 Frank, auf dem ersten Platz für 1 Frank 30 genießen. Ähnliche Fahrten sollten also auch bei uns eingeführt werden, um, wie gesagt, den Bodensee, dessen schöne Natur, immer breiteren und weiteren Schichten zugänglich zu machen.

Die Dampfbootfahrt auf dem Untersee bildet in gewissem Sinne ein Schmerzenskind, insofern als sie sich leider schlecht rentiert. Ich kann das nur lebhaft bedauern. Es ist eigentlich ein beklagenswertes Zeichen für das Schwinden des Natursinnes, des Sinnes für Naturschönheit, daß gerade eine derartig wundervolle Fahrgelegenheit so wenig benützt wird, trotzdem sie doch durch die schönsten, lieblichsten Landschaften führt. Man kann kaum etwas Abwechslungsreicheres, Malerischeres, Farbprächtigeres sehen als wie gerade diese Landschaften am Untersee, die jeden Augenblick ein anderes Bild bieten. Es macht aber, wie gesagt, die Gesellschaft sehr schlechte Geschäfte. Ich begrüße es deshalb, daß unsere Regierung hier eine Subvention von 15 700 Mark gibt, um diese schöne Fahrgelegenheit lebensfähig zu erhalten. Sie bewerkstelligt dabei natürlich auch den Verkehr in unsere an dem Untersee gelegenen Orte, besonders auch nach der Reichenau, die eine Sehenswürdigkeit allerersten Ranges ist, wie wir ja alle wissen, und in der auch (auf dem Gebiete des Weinbaues, der Obstkultur u.) sonst eine rege Tätigkeit herrscht, was ich dem Herrn Kollegen Bächner gerne und wiederholt bestätige. Es giebt auch sonst noch verschiedene andere Orte am Untersee, die

wundervolle Ausflugsgelegenheiten und Sommerfrischen bieten.

Man klagt nun aber gerade in diesen Orten, daß die schweizerische Dampfschiffverbindung auf dem Untersee die badischen Gemeinden nicht genügend berücksichtigt. Es ist ja menschlich bis zu einem gewissen Grade begreiflich, daß die Schweizer mehr die Interessen der Schweizer Orte im Auge haben und daß sie etwa bei beschleunigten Fahrten badische Stationen ausfallen lassen und dafür mehr schweizerische Stationen berühren. Ich glaube aber, daß, nachdem die Grob-Regierung nun eine Subvention in dieser nicht unbedeutenden Höhe von 15700 M. gegeben hat, wir nun auch eine bessere Berücksichtigung unserer badischen Landsteute verlangen können. Wir haben eine Reihe schöngelegener Orte am Untersee, ich nenne z. B. nur Wangen, Gaienhofen, liebliche schön gelegene Orte, die als Sommerfrische vielfach besucht werden. Ich erinnere auch an die Kuranstalt Schloß Marbach, die dort in der Nähe ist und einen frequenten Verkehr hat. Es wäre also dringend zu wünschen, daß auf diese Interessen mehr Rücksicht genommen wird, als es bisher vonseiten der schweizerischen Verwaltung geschehen ist.

Ich gestatte mir dann noch einige allgemeine Bemerkungen zu unserem Eisenbahnbetrieb überhaupt im Anschluß an Verschiedenes, was hier von einzelnen der Herren Vorredner vorgetragen worden ist.

Es ist darüber geklagt worden, daß in einzelnen Fällen wenigstens eine gewisse Unhöflichkeit des Personals an den Tag getreten sei. Auch ich glaube, daß es sich hier nur um vereinzelte Ausnahmen handeln kann. Ich halte mich für verpflichtet, zu erklären, daß nach meiner Erfahrung unser Personal mindestens so höflich ist wie das auf allen anderen Bahnen; ich glaube sogar, daß es im Durchschnitt höflicher und entgegenkommender ist als das in der Schweiz oder in anderen deutschen Bundesstaaten. Ich habe bisher Anlaß zu Klagen in dieser Richtung nicht gehabt, und ich habe auch gehört, daß Fremde, die durch unser Land reisen, das Entgegenkommen unseres Eisenbahnpersonals anerkannt und gelobt haben.

Daß unser Eisenbahnmateriale, die Ausstattung unserer Wagen sehr gut ist, das werden wir alle gerne anerkennen. Ich muß bei diesem Anlaß nur wiederum wie früher eine Ausstellung machen, die zu meinem Erstaunen manchem der Herren etwas kleinlich vorgekommen ist, die aber meines Erachtens einer gewissen Bedeutung und Wichtigkeit durchaus nicht entbehrt, ich meine die Art von Vorhängen, die wir in unseren Eisenbahnwagen haben. Es ist das durchaus keine kleinliche und keine lächerliche Angelegenheit, sondern es ist dies eine Sache, die geeignet ist, einem die ganze Freude an einer Fahrt durch unser schönes badisches Heimatland zu verderben. Wir haben solche Vorhänge in Form von Portieren, die man nicht regulieren, nicht hinauf- oder herunterziehen kann, wie das bei Stores oder Rouleaux der Fall ist, die in Scharnieren laufen und die man hinauf- oder herunterziehen kann; es sind Portieren, die einem vor die Alternative stellen, entweder das Fenster vollständig zu verhängen oder sich die Sonnenstrahlen aufs Haupt brennen zu lassen. Das ist durchaus nicht jedermanns Sache, sich stundenlang den glühenden Sonnenstrahlen auszuweichen.

Ich bin dieser Tage an einem heißen Tag von Konstanz hergefahren, den schönen Untersee entlang, dann an unseren Hegaubergen vorbei, durch unsere Schwarzwaldtäler und Wälder, ich bin dabei aus einem inneren Neger und, wie ich gestehe, Fluchen darüber nicht herausgekommen, daß man vor die scheußliche Alternative gestellt ist, entweder sich die Sonne wehrlos auf den Kopf brennen zu

lassen oder das Fenster ganz zu verhängen und durch unser schönes Land zu fahren wie ein unglücklicher blind geborener Mensch. Ich meine, bei unseren Bahnen, die doch Aussichtsbahnen ersten Ranges sind, derentwegen viele Fremde zu uns kommen, sollte man doch eine Art von Vorhängen haben, die die Möglichkeit geben, sich gegen die Sonnenstrahlen zu schützen, ohne das Fenster total verhängen zu müssen, die man etwa auf ein Drittel oder zwei Drittel herunterziehen und befestigen und auch wieder höher schieben kann, wie man sie etwa auf der Gotthardbahn und überall auf österreichischen und italienischen Bahnen hat. Überall dort hat man Vorhänge, die dieser Anforderung entsprechen; nur bei uns hat man diese unglücklichen Portieren, von denen man wohl glaubt, sie seien vornehmer aus. Das mag der Fall sein. Aber was habe ich von der Vornehmheit der Vorhänge, wenn ich nichts von der ganzen schönen Gegend sehe, wenn ich mich darüber ärgern muß, daß ich mir die Sonne auf den Kopf brennen lassen oder, wie gesagt, wie ein Blinder durch die Welt reisen muß. Außerdem halten die Vorhänge nicht mehr recht in ihren Schlaufen, und wenn ein Fenster aufgemacht wird, werden sie vom Wind hin- und herbewegt und verbreiten eine Unmenge von Staub und Bazillen, was auch nicht zur Annehmlichkeit der Reisenden gehört. Ich möchte daher bitten, daß man zu Vorhängen übergeht, die man nach Bedarf herauf- oder herunterlassen kann.

Es ist verschiedentlich von den Verspätungen gesprochen worden. Auch ich will konstatieren, daß es besser geworden ist. Es war aber eine zeitlang sehr schlimm. Ich selbst habe da sehr unangenehme Erfahrungen gemacht. Ich bin in kurzer Zeit dreimal unterwegs sitzen geblieben, weil ich den Anschluß veräumt hatte, einmal als ich im Vertrauen auf das im Fahrplan enthaltene Anerbieten der Generaldirektion hin, daß sie uns, wenn wir hier in Karlsruhe um 6 Uhr 46 Min. abfahren, noch nach Konstanz bringe, wo wir 1 Uhr 8 Min. ankämen, um 6 Uhr 46 Min. hier abfuhr. Als wir damals in Offenburg ankamen, hatten wir etwas über eine halbe Stunde Verspätung und bekamen keinen Anschluß. Ich mußte also unterwegs übernachten, was mir sehr peinlich war, zumal ich am nächsten Morgen sehr dringliche Geschäfte in Konstanz hatte. Das kann unter Umständen sehr mißliche Folgen haben. Man halte sich doch einmal die traurigen Konsequenzen vor Augen, wenn irgend einem nicht mit Glücksgütern geeigneten Menschen, etwa einem Studenten am Ende des Monats, etwas Derartiges passiert, daß er über Nacht bleiben muß, wenn er den Anschluß nicht bekommt. Er käme ja in die größte, tödlichste Verlegenheit, wenn er nicht noch etwas bei sich hat, was er vielleicht verwerten kann. Diese Verspätungen sind also in höchstem Grade mißlich. Es ist ja besser damit geworden, das will ich zugeben, doch sind mir Klagen auch aus anderen Landesteilen zugekommen. Ich habe z. B. eine Zuschrift erhalten, daß bei der Fahrt von Friedrichshafen über Ueberlingen nach Radolfzell der Zug, der 8 Uhr 14 Min. von Friedrichshafen nach Radolfzell abgeht, nur 10 Minuten Wartezeit hat. Der Württembergische Zug kommt aber gewöhnlich mit großer Verspätung nach Friedrichshafen, und so veräumt man gewöhnlich den Anschluß. Ein Reisender hat mir eine geharnischte Beschwerde darüber zugesandt. Er hatte sich beschwert, da sagte ihm der Beamte: Ja, das ist das Uebliche, das ist gewöhnlich so, der württembergische Zug hat gewöhnlich 15 Minuten Verspätung, und der badische Zug soll nicht mehr als 10 Minuten warten. Ich möchte bitten, daß man die Zeit zum Abwarten der Anschlüsse etwas reichlicher bemißt, insbesondere, wenn es sich um die letzten Anschlüsse handelt, wie z. B. wenn man abends von Offenburg über den Schwarzwald fahren will. Da sollte

es nicht vorkommen, daß man den Anschluß veräunmt, wenn man im Vertrauen auf die Zusage der Regierung, sie würde einen mit einem bestimmten Zug noch nach Konstanz befördern, diesen benützt.

Ueber die Bahnsteigsperrre ließe sich auch vieles sagen. Ich will mich auf wenige Worte beschränken. Ich bin nicht entzückt von der Bahnsteigsperrre. Man hat sie uns plausibel gemacht mit der Entlastung des Personals, mit der Ersparung von Personal und mit der Erleichterung, daß das Personal nicht mehr außen an den Wagen hin- und herklettern müsse. Letzterer Mißstand hätte sich auch dadurch beseitigen lassen, daß man im Laufe der Zeit die Durchgangswagen ausschließlich eingeführt hätte. Dann wäre dieser Grund für die Einführung der Bahnsteigsperrre weggefallen. Eine Ersparnis an Personal haben wir aber nicht gemacht, die Kontrolle wird im Zug gerade noch so wie vorher vorgenommen, wie schon von anderer Seite ausgeführt worden ist. Andererseits bedeutet die Bahnsteigsperrre doch eine große Belästigung des Publikums. Es kommt einem nie die Unzulänglichkeit der menschlichen Natur so zum Bewußtsein, als wenn man an die Bahnsteigsperrre kommt, etwa in einer Hand die Reisetasche oder ein Kofferchen und in der anderen einen Schirm oder einen Ueberzieher. Da merkt man, daß die Natur es unterlassen hat, den Menschen mit drei Händen auszurüsten. Ich will hoffen, daß nach der Darwin'schen Anpassungstheorie es im Laufe der Generationen, wenn wir solange die Bahnsteigsperrre behalten, dahin kommt, daß den Menschen drei Hände wachsen, vorläufig haben wir nur zwei. Außerdem verursacht die Bahnsteigsperrre oft auch einen furchtbaren Andrang des Publikums bei den engen Durchläufen. Unsere Bahnhöfe sind ja nicht für die Bahnsteigsperrre eingerichtet. Es ist das auch eine Sache, die man aus fremdem Land zu uns verpflanzt hat, und die auf unserem Boden nun gar nicht gedeihen will. In großen Städten mit lebhaftem Verkehr, an den Industrieorten, wo zu gewissen Tageszeiten viele Hunderte oder Tausende von Arbeitern vielleicht in die Züge drängen, gibt das eine ganz mißliche Sache, wenn sie alle durch diesen Engpaß hindurchpassiren müssen. Der Herr Kollege Siebler hat mit Recht auf die Verhältnisse in Singen hingewiesen, sie sind mir aus eigener Anschauung bekannt, dort kommen von auswärts in die großen Fabriken Hunderte von Arbeitern, vielleicht 1500—2000 Arbeiter, die zu gewissen Zeiten des Tages alle an die Bahn drängen, nur von einem oder zwei Leuten kontrolliert werden und durch den schmalen Paß sich hindurchwinden müssen. Da sollte man dafür sorgen, daß derartige Störungen nicht vorkommen, indem man entweder mehrere Durchgänge schafft oder mehr Personal zur Kontrolle aufstellt. Es sind das ganz traurige Mißstände.

Ueber die Eisenbahnreform will ich mich nicht weiter verbreiten, sondern auf das Bezug nehmen, was der Herr Kollege Fröhlich gesagt hat. Ich will aber die Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, zu betonen, daß ich nach wie vor ein ganz entschiedener Gegner der vierten Klasse bin. Ich will von eisenbahntechnischen Gründen usw. hier gar nicht sprechen, das ist aus sachverständigem Munde, besonders von meinem Freunde Fröhlich, vorgebracht worden. Aber auch aus Erwägungen allgemein politischer und sozialpolitischer Natur sind wir ganz entschieden gegen die Einführung einer weiteren Klasse bei uns. In unserer Zeit sollten wir nicht dahin gehen, die Menschen noch weiter zu klassifizieren, den Klassen- und Kastengeist noch weiter von Staatswegen zu pflegen, sondern vielmehr bestrebt sein, die Unterschiede auszugleichen. Wir sollten nicht mehr Klassen sondern weniger Klassen machen und die Leute auf diese Weise einander näherzubringen suchen.

Eine vierte Klasse kann vielleicht in Preußen mit seiner scharf gegliederten Trennung der Stände und Gesellschaftsklassen eher am Platze sein. Es ist ja traurig, daß dort das Bedürfnis empfunden wird, und ich hoffe, daß es auch dort bald verschwindet. Bei uns herrschen glücklicherweise demokratischere Anschauungen in der Bevölkerung, und sind die Klassenunterschiede und Gegensätze nicht so groß wie dort. Bei uns würde man es durchaus als eine verfehlte und gehässige Maßregel betrachten, wenn die armen Leute noch in eine weitere Klasse hineingesteckt werden, wenn noch eine weitere, eine Armeleuteklasse, zu den drei vorhandenen geschaffen würde. Wir wollen nicht mehr sondern weniger Klassen. Wir sollten das Zweiklassensystem tunlichst in allen Zügen mit Ausnahme der großen Durchgangsschnellzüge einführen, und ich schließe mich in der Beziehung auch dem an, was von dem Herrn Kollegen Perger als Sachverständigem auf diesem Gebiete vorgetragen worden ist, daß man den Durchgangs- und Nachverkehr mehr als bisher trennen soll.

Im Anschluß hieran, an den preußischen Geist, als dessen Ausstrahlungen auf unsere süddeutschen Verhältnisse man wohl auch diese Bestrebungen bezeichnen kann, muß ich mich doch noch mit einigen Worten zu der Frage des Verbotes des „Simplizissimus“ in unseren Bahnhofsbuchhandlungen äußern (Oho! im Zentrum). Allerdings werde ich mir das gestatten, das möchte ich dem Herrn Oho-Kuser hier bemerken. Mein Freund Fröhlich hat schon diese Sache gestreift. Als er gesagt hat, er wolle sich mit dem „Simplizissimus“ nicht näher befassen, ist dazwischen gerufen worden: „Es ist besser, man besaßt sich nicht mit dem „Simplizissimus“.“ Ich bin nicht dieser Meinung. Weshalb sollen wir uns nicht mit dem „Simplizissimus“ befassen? Haben wir uns doch auch mit der Amtsverklündigerpresse, mit der unparteiischen Presse, mit der kleinen Zentrumspresse hier schon eingehend besaßt. Warum sollen wir uns dann mit dem „Simplizissimus“ nicht befassen können, steckt doch in jeder Nummer des „Simplizissimus“ — das will ich hier sagen, ich will hier nicht kneifen und in einer derartigen Frage ausweichen — mehr Geist und mehr Witz und mehr Mut und Wahrheit, als manchmal in ganzen Monats- und Jahrgängen der von mir vorhin gestreiftten Presse (Abg. Dieterle: Aber auch in jeder Nummer eine Boshheit!). Boshheit, das ist wahr, das will ich durchaus nicht bestreiten (Weiterkeit). Ich will zugeben, daß auch einmal eine Geschmacklosigkeit unterläuft, aber im großen und ganzen trifft das, was ich gesagt habe, auf den „Simplizissimus“ zu. Es hat nun der Herr Minister gegen unsere Andeutung, das Verbot des „Simplizissimus“ sei auf einen sanfteren Druck von Preußen hin erfolgt, das abgelehnt und gesagt, er habe das durchaus von sich aus Eigenem getan, und er hat das beinahe wie ein Verdienst für sich in Anspruch genommen. Ich glaube, wir haben ihm keinen üblen Dienst erweisen wollen, wenn wir gesagt haben, es werde wahrscheinlich auf einen Druck von Preußen aus geschehen sein. Wir wollten ihm damit gewissermaßen mildernde Umstände zubilligen (Heiterkeit); ich bedaure, daß er davon keinen Gebrauch gemacht hat, denn es wäre besser, wenn bei unseren Behörden derartiges aus freier Entschliebung nicht geschieht, sondern nur aus übertriebener Rücksichtnahme auf andere Bundesstaaten. Der Herr Minister erklärt aber, er habe das selbst getan und er habe sich dazu veranlaßt gesehen mit Rücksicht auf die Toleranz, weil eine gewisse Mißachtung religiöser Gefühle im „Simplizissimus“ sich geltend mache, und er das als sehr mißlich empfinde. Ich habe auch alles Verständnis für Toleranz und meine Parteifreunde ganz gewiß auch. Ich kann nur darauf hinweisen, daß wir seiner Zeit den Kulturkampf nicht mitgemacht

haben (Abg. Dieterle: Das ist jetzt anders!), weil wir gemeint haben, daß das, was damals geschehen ist, sich nicht immer mit der Toleranz verträgt. Ich verstehe auch wohl, was man als Toleranz aufzufassen hat. Toleranz erfordert vor allen Dingen die Achtung vor der ehrlichen Ueberzeugung des Anderen, vor jeder ehrlichen Gesinnung, die Unterscheidung zwischen der Sache und der Person, und es verträgt sich vor allen Dingen durchaus nicht mit der Toleranz, wenn man Jemand seine politischen, religiösen oder sozialen Ansichten irgendwie persönlich entgelten läßt, ihn deswegen irgendwie persönlich schädigt, etwa wie man das im Fall Schäufele getan hat, oder wie das etwa vonseiten eines Redners von der Zentrumsparthei dieser Tage verlangt wurde bei der Schuldebatte, der behauptete, die Lehrer, die den Forderungen der Kirche inbezug auf ihre religiösen Verpflichtungen, den Forderungen, die die Herren von der Geistlichkeit aufstellen, nicht entsprächen, sollten auch nicht in diesen Beruf aufgenommen werden. Das ist Intoleranz, wenn in dieser Beziehung eine Vergewaltigung der Anschauungen des Anderen erfolgt, wenn man Jemand für seine politische, religiöse oder soziale Gesinnung wirtschaftlich in seiner Existenz schädigt und bestraft! Das ist eine krasse Intoleranz. Dagegen verträgt sich mit der Toleranz ein frischer, fröhlicher Kampf der Geister; auch ein mit „Bosheit“ gewürzter Kampf, wie der Herr Kollege Dieterle gesagt hat, verträgt sich durchaus mit der Toleranz und verstoßt nicht gegen sie. Wenn ein Wigblatt vom Range des „Simplizissimus“ gegen Heuchelei und Scheinheiligkeit Front macht, wenn es Front macht gegen den Mißbrauch von Religion zu politischen Zwecken, Front macht dagegen, daß man unter dem Deckmantel religiöser Bestrebungen unser geistiges und kulturelles Leben in Fesseln schlagen will, ich erinnere an Erscheinungen wie die Lex Heinze und die Umsturzvorlage, mit der Angriffe auf kirchliche Dogmen oder die Monarchie u. dgl. unter Strafe gestellt werden sollten, wenn man gegen derartige Bestrebungen mit aller Entschiedenheit Front macht und ihnen die Maske vom Gesicht herunterreißt, so verträgt sich das durchaus mit Toleranz und ist das durchaus nicht in mit dem Wesen der Toleranz unvereinbarem Gegensatz.

Der Herr Minister hat sodann weiter ausgeführt, daß auch patriotische Gefühle durch den „Simplizissimus“ verletzt werden, und daß er uns im Ausland schädige. Auch in dieser Beziehung hat der Herr Minister durchaus nicht recht. Bei dieser Gelegenheit möchte ich bemerken, daß das Wort Patriotismus von patria = Vaterland herkommt, daß also Patriotismus gleichbedeutend ist mit Vaterlandsliebe, und weiter, daß die Vaterlandsliebe durchaus nicht identisch ist mit den jeweiligen Interessen der einzelnen Dynastien und ihrer Träger oder Angehörigen oder dem Interesse für den jeweiligen Machthaber und die regierende Klasse, wie es vielfach miteinander identifiziert wird, daß sie vor allem mit Byzantinismus, mit Liebedienerei nach oben durchaus nicht das Mindeste zu tun hat, daß vielmehr im Gegenteil die Vaterlandsliebe es zuweilen verlangt, auch an hohen, an höchsten und allerhöchsten Stellen ein deutliches, ein ehrliches und treffendes Wort zu sprechen. Und das tut der „Simplizissimus“ vor kommenden Falls. Er legt sich nicht anbetend auf den Boden, wenn Dinge vorkommen, bei welchen die Leute die Hände über den Köpfen zusammenschlagen und über die im Privatgespräch jeder von uns sich einig ist, wenn Dinge vorkommen etwa wie die Parole im Chinafeldzug, daß kein Parolen gegeben und keine Gefangenen gemacht werden sollen, oder wie die Tweedmouth-Affaire oder wie die Hill-Affaire oder wie diese lächerliche Maskerade auf der Hohkönigs-

burg, über die das ganze deutsche Volk lacht, über die jeder lacht, der sich nicht die Mühe geben muß, seine Gefühle aus gewissen Rücksichten zu verbergen. Wenn da der „Simplizissimus“ einmal den Leuten reinen Wein einschenkt, so ist das geradezu ein nationales Verdienst des „Simplizissimus“, und er zeigt damit, daß es noch Leute gibt, die ein eigenes freies Urteil sich bewahrt haben, und er trifft mit seinem Urteil die Empfindungen der großen Masse der Bevölkerung. Ich spreche es aus, daß der „Simplizissimus“ für den künftigen Historiker unserer Zeit bei weitem eine bessere Quelle sein wird, als sämtliche Jahrgänge der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ oder ähnlicher offiziöser Zeitungen.

Wenn man vom Ausland spricht, so sage ich, die Ausländer werden nicht über diese Zeitschrift lachen, sondern sie werden sagen, Respekt vor diesen mutigen und geistvollen Leuten, die hier ihre Stimme erheben. Dagegen wird das Ausland über dieses Verbot, über eine derartige Maßregel lachen. Wenn ein Ausländer, ein Franzose, ein Engländer, ein Schweizer oder ein Oesterreicher, bei uns durchfährt und am Bahnhof den „Simplizissimus“ verlangt, und es wird ihm dann gesagt, „die Großh. Regierung hat verboten, den Simplizissimus zu führen,“ darüber wird ein Ausländer viel eher lachen, und eine solche Maßregel wird viel eher geeignet sein, uns in den Augen des Auslandes herabzusetzen und bei einem Ausländer vielleicht die Ueberzeugung hervorzurufen, das bittere Wort Heines, daß Deutschland eine politische Kinderstube sei, habe heute noch seine Geltung. Wir wollen aber nicht, daß unsere Barteisäle von der Regierung als Kinderstuben angesehen werden und die Reisenden als politische Kinder; also sollte man zu einer derartigen Maßregel nicht greifen. Die Regierung hat m. E. nicht das Recht, in dieser Weise einzuschreiten, sondern das sollte sie dem guten Geschmack des Publikums und dem Gutdünken des einzelnen Interessenten, den Bahnhofsbuchhändlern überlassen. Sie kann eine derartige Maßregel auch nicht mit den Rücksichten der Toleranz begründen, sonst könnten leicht andere Leute aufstehen und sagen, meine Empfindungen von Toleranz werden z. B. von der und der Zeitung dieser oder jener Partei verletzt, man könnte verlangen, wir verlangen das selbstverständlich nicht, aber es könnten Leute kommen, die verlangen, daß die Regierung meinetwegen gegen Zentrumsblätter, oder von Zentrumsseite könnte verlangt werden, daß die Regierung gegen nationalliberale Blätter vorgehe, die vielleicht nach deren Meinung hier und da in einzelnen Punkten, in einzelnen Auswüchsen verlegend wären. Wenn wir dahin kommen sollten, daß wir dann nur noch die „Woche“, den „Tag“ und die „Badische Presse“ vielleicht auf der Großh. Eisenbahn lesen dürften, so wäre das meines Erachtens ein sehr trauriger Zustand. Gewissen Blättern aber, wie z. B. dem „Kleinen Wigblatt“, die sehr wenig Sympathie verdienen, tut Niemand was, da sie politisch unschuldig sind, sie vergreifen sich nicht an hohen und mächtigen Dingen und Personen, sondern sie waten nur im unpolitischen Schmutz, und deswegen geht Niemand gegen sie vor! Wenn diese Zeitschriften politisch werden würden, so würde man sich wohl auch gegen sie richten. Ich möchte deshalb dringend bitten, derartige Dinge in unserem badischen Lande mit seinen freien Traditionen zu unterlassen, Dinge, für die unser Volk keinen Sinn und kein Verständnis hat, und möglichst bald diese gehässige Maßregel gegen den „Simplizissimus“ zurückzunehmen.

Abg. Geppert (Zentr.): Die Verbilligung der Obsttarife ist schon wiederholt Gegenstand der Beratung gewesen, sowohl in der ständigen Tariffkommission der deutschen Eisenbahnen als auch in der Budget-

Kommission der Zweiten badischen Kammer, ebenso in diesem Hohen Hause. Befürwortend wurde geltend gemacht, daß ein besserer Ausgleich der Obstrenten innerhalb der deutschen Reichsgebiete erfolgen und die Einfuhr ausländischen Obstes hierdurch mehr eingeschränkt werden könne. Ablehnend wurde darauf abgehoben, daß eine Frachtermäßigung, die wir in Baden infolge bindender Staatsverträge auch der Schweiz und Oesterreich-Ungarn zukommen lassen müßten, eine Stärkung der ausländischen Konkurrenz mit sich bringe, so daß eher eine Schädigung denn eine Förderung des badischen Obstbaues zu befürchten sei. Dies war auch der Standpunkt des früheren Badischen Landwirtschaftsrates. Auf die etwaige Einführung eines Obstzollens und seine ausgleichende Wirkung wurde hingewiesen, und in diesem Zusammenhang von der späteren Möglichkeit einer Herabsetzung der Obstfrachten gesprochen.

Seit 1. März 1906 haben wir nun in den neuen Handelsverträgen die Obstzölle für Zwetschgen, Äpfel, Birnen und Quitten, die aber gegenüber den beantragten Zollhöhen sehr niedrig ausgefallen sind und nur noch den Charakter eines Finanz- aber nicht Schutzzolles haben, umso mehr als der Zoll nur ein zeitweiliger ist und in der Jahreszeit der stärksten Obsteinfuhr vom 1. September bis 1. Dezember ganz aussetzt; eine Maßregel, die zu gunsten Württembergs in Anbetracht seines großen Mostobstbedarfes getroffen worden ist. Nach dem 1. Dezember betragen die Zollsätze für Zwetschgen 2 M., löse und verladenes Kernobst 2 M., einfach verpacktes 3,20 M. und mehrfach verpacktes 5 M. per Doppelzentner. Zu diesen niederen Zollhöhen tritt noch die beachtenswerte Erschwerung, daß sehr viel Tafelobst vom Ausland löse verladen zum Zollsatz von 2 M. per Doppelzentner eingeht, weil ungenaue Zollvorschriften diese Umgehung des 3,20 Mark Zollsatzes ermöglichen. Der Wagenraum wird mit Brettern in verschiedene Abteilungen zerlegt, die Wandflächen werden mit Papier ausgeschlagen, und ein großer Prozentfuß solchen Obstes ist ohne weiteres als Tafelobst verwendbar. Dadurch werden aber die lohnenden Preise des Tafelobstes zum Schaden der deutschen Obstzüchter heruntergedrückt, und es wird geradezu vereitelt, was damals in den Motiven zum Zolltarif vom Tafelobstbau als Anreiz für den Pflanzler gesagt wurde. So liegen die Verhältnisse heute.

Die Generaldirektion hat nun neuerdings bei den badischen Interessenvertretungen, dem landwirtschaftlichen Konsumverband, dem Verband der Gartenbauvereine, der Lehrerschule Hochburg (der Obstbauverein als nächstbetätigter Faktor und der Bauernverein wurden übergangen), ein Gutachten eingeholt, in dem sich die beiden erstgenannten Verbände für eine Frachtermäßigung aussprechen, die Hochburg aber dagegen, weil überhaupt von einem Zollschutz besonders zur Zeit der Haupteinfuhr von Obst in den Monaten September, Oktober und November nicht die Rede sein könne, wodurch unsere Obstpreise beeinträchtigt würden. In diesem Sinn spricht sich auch Freiherr von Göler aus, der die Frachtermäßigung weil auch dem Auslande zugute kommend für ein zweischneidiges Schwert hält. Jetzt hat sich auch die gesetzliche Interessenvertretung der Landwirtschaft, die Landwirtschaftskammer, geäußert und zwar zu Gunsten der Beförderung des Obstes in Wagenladungen nach dem Spezialtarif I an Stelle des Tarifs der allgemeinen Wagenladungsklassen mit dem weiteren Wunsch, den für die Beförderung ausländischen Obstes nach Deutschland geltenden Ausnahmetarif aufzuheben. Die Landwirtschaftskammer, hier der Ausschuß für Wein-, Obst- und Gartenbau, hat unter Erwägung aller in Betracht kommenden von mir erwähnten Gesichtspunkte die Ansicht, daß der deutsche und namentlich auch der

badische Obstbau in dem letzten Jahrzehnt erheblich erstarkt ist, daß oft große Mengen von Wirtschaftsobst unter schleppendem Absatz besonders in der Seegegend zu leiden haben, daß sich aber andererseits immer mehr Bedarf an solchem Obst selbst in solchen Landesteilen geltend macht, wo ein starker Obstbau besonders in Tafelobst vorherrschend ist, daß aber die hohe Fracht dem Bezug von Mostobst namentlich seitens kleinerer Leute entgegenstehe. Das badische Mostobst wird lieber gekauft als das fremde; der rasche Empfang schließt auch Fäulnisverlust mehr aus und die Einkaufspreise sind auch erheblich geringer. Von der Frachverbilligung, die etwa 20 Proz. betragen wird, befürchtet man keine große Verschiebung in den Konkurrenzverhältnissen des ausländischen Wirtschaftsobstes. Ich bitte darum, dem Antrag der Landwirtschaftskammer stattzugeben.

Ueber die Auslandsstarife muß ich noch ein Wort sagen. Bei Obsteinfuhr vom Ausland scheinen für die Transportstrecke, die auf deutschem Gebiet liegt, billigere Frachtsätze zu bestehen zugunsten dieser Auslandsendungen als bei reinen Inlandsendungen. Bei einer Wagenladung von 5000 kg von Bozen nach München sollen 100 kg 2,23 M. kosten. Von Weinheim oder Berlin nach Rotterdam, ungefähr die gleiche Entfernung wie von Bozen nach München, kommt ein Frachtsatz von 5,80 M. per 100 kg zur Berechnung. Von Weisenheim (Pfalz) kosten 5000 kg Obst nach Berlin (Entfernung etwa 600 Kilometer) 250 M., dieselbe Ladung nach Rotterdam (500 Kilometer Entfernung) nur 108,50 M. Bei einem solchen Begünstigungstarif dürften 5000 kg nach Berlin nur 130 M. kosten. Es muß also das Ausland bei den durchgehenden Frachten begünstigt sein. Hierüber wäre ein aufklärendes Wort von Seiten der Regierungsbank sehr zu begrüßen.

In diesem Zusammenhang möchte ich auch eine Anregung wieder aufgreifen, die ich auf dem letzten Landtag für die Einführung von Ausnahmetarifen für Frühobstendungen nach bestimmten großen Konsumplätzen in Nord- und Westdeutschland, Berlin, Hamburg, Leipzig, Köln, Essen, Dortmund, Hannover gegeben hatte. Damit würde die Eisenbahnverwaltung dem badischen Obst, dessen Stärke im Frühobstbau nur noch von der Rheinpfalz erreicht wird, einen ausgezeichneten Rückhalt bieten und ihre Einnahmen selbst wesentlich zu erhöhen vermögen. Wenn eine Station wie Bühl allein schon 100 000 M. aus dem Obstverkehr eingenommen hat, dann ist die Ergiebigkeit dieser Einnahmequelle hinreichend dargetan. In den kommenden Jahren werden aber diese Ziffern noch ganz anders ansteigen. Ich will nur auf Ottersweier verweisen, dessen Begehren ich gleich dem Herrn Kollegen Hergt unterstützen möchte. Die Eisenbahnverwaltung hat keine Kenntnis davon und kann sie auch kaum haben, in welcher geradezu außerordentlich Ausdehnung die Frühobstplantagen im Mittel- und Ostdeutschland von Appenweier bis Doos, im Kinzig- und Renschtal begriffen sind. Gegenüber einer solcher Massenproduktion ist die Eisenbahnverwaltung ein geradezu unentbehrlicher Faktor zur Förderung des Absatzes. Sorge man doch bei Zeiten vor, ehe Kalamitäten eintreten, daß diese großen Obstmassen auch entsprechend untergebracht werden können. Mehr wie angenommen wird, liegt es in der Hand der Eisenbahnverwaltung, uns die Märkte der Großstädte noch mehr zu erschließen und zu erobern durch Verbilligung der Transporte. Große Lasten Obst können dorthin gedoren werden, wenn der Obstgenuß in den Großstädten auch allen Schichten der Bevölkerung ohne Ausnahme, insbesondere der Arbeiterbevölkerung in den Industriezentren, erschwinglich gemacht werden kann. Dazu gehören aber billigere Frachten und dadurch zu erzielende billigere Verkaufspreise. Nur an einen Platz

will ich erinnern. Wie könnten Sie unsere Position auf dem Berliner Markt gegenüber der mächtigen böhmischen Einfuhr, die noch den Vorprung hat, den Wasserweg benutzen zu können, stärken und heben. 784 200 Zentner Obst passierten, von Böhmen kommend, die Brandenburger Schleusen nach Berlin zu, also fast ausschließlich für Berlin und Vororte bestimmt. Wir setzten schon 17 000 Zentner Frühzwetschgen allein nach Berlin ab. Reichen Sie doch Ihre Kraft, und wir können leicht dreimal so viel dort unterbringen und der böhmischen Zwetschgen-einfuhr, die mit dem 2 M.-Zoll per Doppelzentner belastet ist, stark zusehen. Berlin hat 1906 den Kiesenkonsum von 2 200 000 Zentner Obst und Gemüse gehabt, dabei genügt die Zufuhr noch nicht einmal. Warum Sie da noch länger zögern, wo doch gar kein Risiko für die Eisenbahnverwaltung vorliegt, wo es Ihnen leicht sein muß, die anderen Verwaltungen zu überzeugen, daß solche Maßnahmen auch in ihrem Interesse u. im Interesse der Verbilligung der Obstpreise auf den Großmärkten, der Förderung eines ungemein gesunden billigen Nahrungsmittels liegen, das in der Bekämpfung eines zu weit gehenden Alkoholgenusses eine wichtige hygienische Rolle spielt. In Gemeinschaft mit Bayern müßten Sie doch dieser Maßregel in der ständigen Tariffkommission zum Durchbruch verhelfen können. Erkennen wir doch unsere Stärke und nützen wir sie aus: das Ausland brauchen wir bei diesen Ausnahmetarifen nicht zu fürchten. Ihren enormen Obstverkehr und Absatz haben die Amerikaner nächst der Forcierung einzelner Sorten der Großzügigkeit ihrer Tarifpolitik, der Durchbrechung der Entfernungstarife und der Schaffung billiger Frachten zu Wasser und zu Lande zu verdanken. Solchergehalt wünsche ich den kaufmännischen Geist in der Generaldirektion.

Hieran anlehnd möchte ich einer Eingabe das Wort reden, die von Gemeinden des Mittellandes und der Zentralvermittlungsstelle des badischen Obstbauvereins zur Erleichterung des Erdbeerhandels an die Großh. Generaldirektion anfangs März gerichtet worden ist. Die unterste Gewichtsgrenze für Gültigkeitsladungen ist durch die Beförderungsvorschriften des deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes auf 1500 kg oder 30 Ztr. festgelegt. Es geht nun die Bitte der Erdbeerbau treibenden Gemeinden dahin, diese Gewichtsgrenze auf 750 bis 1000 kg zu ermäßigen, um es dem Handel zu ermöglichen, in geschlossenen Wagen solche Quantitäten direkt nach den Konsumplätzen, Dortmund, Essen, München, zu versenden. Für einen Händler ist das Risiko, besonders bei Anbahnung neuer Beziehungen, zu groß, von dieser leicht verderblichen, rasch übergehenden Frucht gleich 30 Ztr. an einem Platz unterzubringen. Geringere Quantitäten, die nicht als Wagenladung durchreisen und unterwegs der Umladung noch ausgesetzt sind, kommen zu langsam vorwärts, sind verdorben, bis sie am Bestimmungsort angelangt sind. Schöne zweckmäßige Verpackung erleichtert jetzt den Versand dieser herrlichen Frucht, mit der wir auf der Mannheimer Ausstellung berechtigtes Aufsehen erregt haben. Um den Versand aber überhaupt einmal in Gang zu bringen, ist die erbetene Vergünstigung im Versand unerläßlich; letztes Jahr sind noch für 177 000 M. Erdbeeren vom Ausland auf den deutschen Markt gekommen.

Eines will ich gleich noch dazu bemerken: Sorgfältiger muß mit den feinen, empfindlichen Obstarten auf dem Transport umgegangen werden. Hier muß die Verwaltung mit weit größerer Umsicht vorgehen. Ist es doch letztes Jahr auf der Mannheimer Ausstellung vorgekommen, daß Erdbeerfrüchte aus dem eigenen Lande, für die Ausstellung bestimmt, gestürzt bei der Abholung angetroffen wurden. Denken Sie die mit peinlichster Sorgfalt gepfückten und fortierten Früchte

aus ihren Behältern entleert, kunterbunt in den Kisten durcheinander! Sehen Sie sich in die Lage der Aussteller, wie diesen zu Mut war. Das Land soll zeigen, was es hervorbringt und leisten kann in der Erdbeerzucht, und auf der Eisenbahn des eigenen Landes geht man so unverständlich mit dem kostbaren Gut um! Gut ab, sage ich, vor anderen, norddeutschen Bahnen; Hamburg hat auch Erdbeeren zur Ausstellung gebracht, die waren trotz der weiten langen Reise zum Anstaunen schön und tadellos durch die Hände der Bahn gegangen, und wir bringen sie nicht einmal ein paar Kilometer weit tadellos an den Bestimmungsort! Hier ist ein bedenklicher Mischstand, dem abgeholfen werden muß.

Die Sicherung der Früchte auf dem Transport führt mich auf die auch in dem Kommissionsbericht erwähnten Lüftungswagen für den Obsttransport, die sich als zweckmäßig erwiesen haben und auch die Aufmerksamkeit der Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft gefunden haben. Es ist zu begrüßen, daß die Verwaltung entschlossen ist, nach der Genehmigung des Baubudgets 1908/09 noch eine größere Anzahl solcher Wagen erstellen zu lassen. Unserer Verwaltung gebührt das Lob, als erste auf dem Plan bei Gestaltung dieser Wagen erschienen zu sein. Lange bevor der Wagen in Mannheim zur Schau kam, haben wir in Bühl diese Wagen photographieren lassen und das Bild in Fachzeitschriften gebracht und damit das Lob der Bad. Eisenbahnverwaltung verlinkdet. Zu einem Schritt weiter möchte ich als Anreger der Ventilationswagen unsere Eisenbahnverwaltung animieren: Von dem kaufmännischen Geist der vorerwähnten Verwaltung der Lyon-Mittelmeerbahn, welche Zeichnungen von den badischen Ventilationswagen von der Generaldirektion erbeten und erhalten hat, zeugt es, daß sie am 8. September 1906 in der Kolonialausstellung in Marseille einen Verpackungswettbewerb zum Versand von Früchten, Gemüse und Blumen nach dem Ausland veranstaltet hat, wobei sie 2000 Franken an Geldpreisen aussetzte. Hierin liegt eine Reklame für den Versand, es ist aber auch ein anerkanntes Zeugnis für die Förderung des Obst- und Gartenbaues. Eine andere französische Bahngesellschaft hat für die Beförderung von Früchten und Gemüsen nach Deutschland besondere Kühl- und Spezialwagen eingerichtet und gewährt obendrein für diese Sendungen 10 Proz. auf den allgemeinen Tarif. Daraus erhellt, wie andere Verwaltungen die Vorteile ihres Landes auszunützen suchen. Ich will damit nicht sagen, daß unsere Verwaltung abseits steht in dieser Frage. Die Zeit ist Gottlob vorbei, wo man mir von der Regierungsbant entgegenhielt, es sei Sache der Obstzüchter, für solche Spezialwagen gleich den Dividenden-Großbrauereien zu sorgen. Wollte doch unsere Verwaltung mit den Kühlwagen einen Versuch zur Obstbeförderung machen; er wird nicht fehlschlagen wie bei dem Milchtransport. Auf mein Betreiben sind auch Kühlanlagen für Obst ins Mannheimer Ausstellungsprogramm aufgenommen worden. Eine Firma in Appenweier wurde dort auch prämiert für Entwürfe eines Eisenbahnwaggon mit eingebautem Eisbehälter und Kaltluftzirkulation, die eine unerläßliche Bedingung ist bei den Kühlwagen. Eis allein tut's nicht, diese Erfahrung ist in Mannheim gemacht worden. Es wäre rühmlich von der Bad. Eisenbahnverwaltung, wenn sie auch auf diesem Gebiet bahnbrechend vorginge.

Zu einigen anderen allgemeinen Fragen will ich jetzt noch kurz meine Meinung sagen. Bei der Stellungnahme zur 4. Wagenklasse sind wir dem Vorgang Bayerns gefolgt, und solange Bayern nicht beigt, haben wir keine Veranlassung, uns von ihm zu trennen. Denn es ist in genau derselben Lage wie wir,

Württemberg und Preußen-Hessen verkehren zu ihm hinüber ganz wie bei uns. Was geltend gemacht wird von der Erschwerung des Uebergangsverkehrs 4.-Klasse-Reisender auf unsere Bahnen, ist für diese reichlich damit ausgeglichen, daß sie bei uns in besser eingerichteten Wagen aufgenommen werden, worüber nur Freude bei ihnen vorherrschen wird. Ich kann nicht finden, daß bis jetzt das Wasser uns am Halse steht, und vorher brauchen wir nicht zu schlucken (Heiterkeit). Mit dem Herrn Berichterstatter stehe ich auf dem Standpunkt, daß bei der Tarifreform der volkswirtschaftliche Vorteil des 2-Pfennig-Tarifs in der Bewertung doch etwas zu kurz kommt. Bei aller Hochschätzung der Vorteile unseres unvergesslichen Kilometerbestes ist doch ein großer Prozentsatz der 3.-Klasse-Reisenden derselben nicht teilhaftig gewesen, und für diese bedeutet der 2-Pfennig-Tarif einen großen Fortschritt, dessen Weiterentwicklung in kommenden Jahren noch ganz anders in die Erscheinung treten wird. Auch das Kilometerbestes hat seinen Entwicklungsgang durchgemacht, bis seine ganze Popularität erreicht war. Von dieser Seite erhoffe ich auch einen teilweisen Ausgleich unserer Ausfälle durch die Personentarifreform.

Mit Befriedigung habe ich die Zahlen über die Ergänzung des rollenden Materials gelesen und möchte nur dem Wunsche Ausdruck geben, daß im Interesse eines raschen und sicheren Obstverfandes recht viele der neuen gedeckten Güterwagen wegen Einstellung in die Güterzüge mit der Westinghouse-Bremsvorrichtung versehen werden.

Der Tarif für landwirtschaftliche Erzeugnisse leistet zur Versendung von Obst und Gemüse als Expresgut zum Frachtgutsatz Dienste, die man nicht hoch genug schätzen kann. In die Liste der für diese Versendungsart zugelassenen Früchte (grüne Bohnen, Erbsen, Gurken, Spinat, Salat) sollten aber auch Tomaten aufgenommen werden. Im Mittelland ist ziemlich Tomatenkultur. Ein bedeutender Pflanzler klagt mir darüber, daß die Wagenladungsfracht als Güter die Konkurrenz dieser Frucht auf weitere Entfernung ausschliesse, und in gewöhnlicher Fracht dauere der Transport so lange, daß die Ware nicht unverdorben an ihren Bestimmungsort kommen kann. Hier wäre der Begünstigungstarif wie beim Obstverfand dringend geboten.

Wie mir mitgeteilt wird, soll seit 1. Mai d. Js. auf den hessischen und preussischen Bahnen eine Frachtabbilligung für Torfstreu und Torfmüll eingetreten sein und die oldenburgischen Staatsbahnen würden dem Beispiel folgen. Die Frachtermäßigung ist bis zu 100 km bei 10 000 kg 5 M., pro Waggon, bis 150 km 11 M., bis 200 km 17 M., bis 300 km 25 M. bis mehr als 300 km 29 M. Hier handelt es sich um einen sehr wichtigen Bedarfsartikel der Landwirtschaft und des Gartenbaues. Torfstreu ist bedeutend billiger als Stroh, und die Verwendung bedeutet eine große Ersparnis für den Landwirt. Ich bitte darum, dem Vorgang der preussisch-hessischen Gemeinschaft zu folgen.

Für meinen Wahlbezirk muß ich noch einige Wünsche geltend machen. Die Schutzhalle auf dem Inselperon in Appenweier fehlt immer noch, trotzdem sie dort so notwendig ist wie in Dös. In Rechen ist die Einsteighalle ganz unzulänglich und zumteil so offen, daß sie keinen hinreichenden Schutz gegen das Wetter bietet. In Oppenau sind sehr unhaltbare Zustände am Güterbahnhof eingerissen, die in den völlig unzulänglichen Anlagen ihren Grund haben. Die Anlieferung von Wagenladungsgut ist sehr erschwert und verursacht den Geschäftsleuten erhebliche Verluste an Zeit und Geld. Durch die baldige Fortführung der Rechenalbahn würde hier am besten und gründlichsten Wandel geschaffen.

Davon zu sprechen, wird es Zeit und Gelegenheit an anderer Stelle geben.

Einen dringenden Fahrplanwunsch hat das Rechenal, daß nämlich Zug Nr. 1360 (5 Uhr 55 Min. nachmittags von Appenweier abgehend) so gelegt werde, daß noch der Anschluß von Zug Nr. 17, Ankunft 6 Uhr, erreicht werden kann. Ferner: Von Appenweier über Straßburg ist der Anschluß nach dem Oberelsaß mit Zug Nr. 671 erreichbar; dagegen für den Anschluß nach Saargemünd und Saarbrücken liegt die Ankunft dieses Zuges 7 Minuten zu spät. Ich möchte dringend bitten, diese Angelegenheit zu berücksichtigen.

Abg. Görlacher (Zentr.): Der Herr Abg. Hergt hat in seiner gestrigen Rede als Sachmann die Verhältnisse, Bitten und Beschwerden unserer Eisenbahnbeamten und Eisenbahnarbeiter ausgiebig behandelt; ich kann mich den Ausführungen meines Freundes von ganzem Herzen anschließen.

Die Eisenbahnbeamten oben auf dem Schwarzwald haben so viel Verständnis, daß sie mir nicht zumuten, alles das zu wiederholen, was bereits von zehn oder fünfzehn Rednern gesagt worden ist; sie haben so viel Verständnis, einzusehen, daß dabei nicht viel erreicht wird, daß es lediglich dazu beitragen würde, die Debatte in unermessliche Länge hinauszuziehen.

Da wir in Billingen — dem „kleinen Waldstädtchen“, wie es vor einigen Tagen in diesem hohen Hause genannt wurde — einige hundert Eisenbahnbeamte und Eisenbahnarbeiter heberbergen, so werden Sie es begreiflich finden, wenn ich mir erlaube, einige Spezialwünsche hier vorzutragen. Das Einvernehmen der Eisenbahnbienedienten mit den Einwohnern Billingens ist das denkbar beste, und es hat uns gefreut, daß im neuen Budget 70 000 M. eingestellt sind zur Vergrößerung der dortigen Betriebswerkstätte. Im Interesse der Billinger Geschäftswelt ist es nur zu wünschen, daß recht viele Beamte und Arbeiter zu uns heraufverfetzt werden.

Es hat mich recht gefreut, daß das neue Budget eine außerordentliche Vermehrung der etatmäßigen Stellen vorsieht. Wenn eine Klage unserer Beamten berechtigt gewesen ist, so ist es diese. Ich habe in Billingen Alterskollegen, die ich möchte fast sagen, ihr ganzes Leben bei der Eisenbahn zugebracht haben und nun endlich mit vierzig oder einundvierzig Jahren etatmäßig angestellt worden sind. Ich möchte den Wunsch aussprechen, daß die im Budget vorgesehenen Stellen recht bald besetzt werden möchten.

Nun hat vor einigen Tagen der Herr Abg. Dr. Frank gesagt, daß, ähnlich wie seinerzeit die Abgeordneten nach Heidelberg gegangen seien, um einen Einblick in den baulichen Zustand des dortigen Schlosses zu gewinnen, sie auch eine Fahrt von hier nach Basel machen möchten, um einen Einblick in den Dienst eines Lokomotivführers und den eines Lokomotivheizers zu gewinnen. Ich möchte ergänzend den Vorschlag machen, daß die Abgeordneten einmal die Fahrt von Hornberg nach Sommerau auf einer Lokomotive mitmachen, und zwar auf einer Nachschubmaschine. Was die Leute hier auszuhalten haben, das kann ich Ihnen hier nicht beschreiben. So viel ich weiß, hat der Herr Minister im vorigen Sommer eine ähnliche Fahrt mitgemacht, vielleicht sind die 130 etatmäßigen Führerstellen, die hier im Budget neu vorgesehen sind, auf diese Fahrt zurückzuführen (Heiterkeit). Es wurde mir von dem Lokomotivpersonal im Schwarzwald gesagt, daß es Schichten von 14 Stunden zu fahren hätte, viermal mit Nachschubmaschinen den Schwarzwald hinauf, viermal hinunter, daß ihnen allerdings nach dieser Arbeitszeit eine 6stündige Ruhepause vergönnt sei, daß sie aber diese Ruhepause

nicht zu Hause bei ihren Familienangehörigen, nicht in ihrem Bett zubringen könnten, sondern daß sie genötigt seien, in einem Lokal in der Lokomotivremise in Sommerau zu wohnen und auszuruhen. Es wird jedermann einleuchten, daß von einer Ruhe in einem Lokomotivschuppen, wo Züge ein- und ausfahren, wo mit Zügen rangiert wird, keine Rede sein kann, und es wäre sehr wünschenswert, wenn hier vielleicht durch eine weitere Ablösung Abhilfe geschaffen würde, damit diesem Personal ermöglicht werden würde, diese stündige Ruhezeit zuhause in seinem Bette zuzubringen.

Die Arbeitszeit des Zugpersonals ist auf 10 Stunden festgelegt, ebenso sind im Monat zwei bis drei freie Tage vorgesehen. Nun habe ich mich aber im Dienstenteiler selbst davon überzeugt, daß tatsächlich eine Arbeitszeit von 11 Stunden event. noch mehr herauskommt, und zwar deshalb, weil bei der Berechnung die dienstfreien Tage nicht in Betracht gezogen werden. Wenn noch fahrplanmäßige Verspätungen hinzukommen, haben die Leute 11 bis 12 Stunden Dienst, und bei der anstrengenden Tätigkeit des Lokomotivpersonals ist es wirklich zu viel verlangt, wenn man den Leuten zumutet, 11 bis 11½ Stunden auf der Maschine zuzubringen.

Was die Kantinen anbelangt, so kann ich feststellen, daß sie sich jetzt einer größeren Beliebtheit erfreuen als im Anfang, aber ich muß mich auf den Standpunkt des Herrn Kollegen Herzt stellen und sagen, ein Gläschen Sodawasser bringt dem Lokomotivführer und Heizer, der so viele Stunden am Ambos oder am Feuer gestanden hat, nicht das, was ein gutes Glas Wein oder Bier ihm bringt. Hier kann ich aus Erfahrung sprechen. Wenn ich verschiedene Stunden am Ambos oder am Feuer gestanden bin, wirkt ein Glas Bier ganz anders, als wenn ich es hier im Landtag genieße (Heiterkeit), und ich glaube, die Herren, die die Verordnung gemacht haben, können sich selbst in die Lage eines Lokomotivführers oder Heizers nicht hineinsetzen. Wenn es möglich wäre, daß diesen Leuten auf den Kantinen oder Zwischenstationen ein Glas Wein vorgesetzt würde, möchte ich das sehr befürworten.

Nun lese ich in den Tageszeitungen fast wöchentlich von Verfehlungen, daß Personal zu uns hinauf verfeht wird, und nach wenigen Wochen lese ich wieder, daß dasselbe Personal von Billingen hinwegkommt. Wäre es nicht möglich, das Eisenbahnpersonal aus der Gegend selbst zu rekrutieren? Jeder bleibt gern in der Heimat und geht gern wieder in die Heimat. Dadurch müßten viele Unzugskosten erspart werden und würde zur Hebung der Betriebssicherheit beigetragen werden; denn wenn die Leute auf bekannten Strecken fahren, sind sie gegen Gefahren mehr gesichert als auf Strecken, die ihnen nicht bekannt sind.

Von den Schaffnern wird mir geklagt, daß der Zugang zur Zugmeisterprüfung ihnen sehr erschwert würde, indem zwar in größeren Städten Gelegenheit geboten sei, Kurse zur Vorbereitung mitzumachen, dies aber in kleineren Städten wie Billingen ohne finanzielle Opfer nicht möglich sei. Wäre es nicht möglich, den Leuten Gelegenheit zu geben, sich für die Zugmeisterprüfung ohne wesentliche Kosten vorzubereiten? Denn daß sie in den Schulkenntnissen zurück sind, daran sind sie in vielen Fällen nicht selbst schuld sondern die mangelhaften Schulverhältnisse. Ich möchte auch hier bitten, wenn möglich dahingehende Änderungen zu treffen. Recht bedauert habe ich, daß bei dem Gehaltstarif die Telegraphen- und Bahnmeister, deren dienstliche Verhältnisse ich aus Erfahrung sehr gut kenne, so schlecht weggekommen sind (Zuruf: Kommission!). Es hat mich gereut, daß die Kommission in dieser Beziehung so gute Erfolge erreicht hat.

Was die Stellenzulagen anbelangt — ich habe Einsicht in die Verhältnisse —, so bin ich der Ueberzeugung, daß diese nicht richtig verteilt sind, speziell hinsichtlich der Werkstättearbeiter und Schlosser, denen die Aufsicht und Instandhaltung der Werkzeuge obliegt, eine außerordentlich schwere und verantwortungsvolle Arbeit, wozu ein außerordentlich tüchtiger Schlosser gehört. Diesen Werkzeugschlossern ist in der Regel die Ausbildung der Lehrlinge der Betriebswerkstätte übertragen. Nach der neuen Lohnordnung wird ihnen aber keine Stellenzulage zuteil; ich meine, wenn irgend eine Stellenzulage angebracht ist, wäre es gerade bei diesen Werkzeugschlossern. Oder wäre es nicht möglich, daß man so außerordentlich gute Arbeiter, wie das die Werkzeugschlosser und Monteure in den Betriebswerkstätten sind, in den Gehaltstarif als Beamte aufnehme? Ich möchte wünschen, daß die Großh. Regierung dieser meiner Ansicht einmal näher trete und, wenn möglich, gerade diese zwei Gruppen, die Monteure und Werkzeugschlosser in den Gehaltstarif aufnehme.

In den letzten zwei Jahren sind in Billingen zwei Dienstwohnungsgebäude errichtet worden; sie reichen der Stadt Billingen zur Zierde und der Wunsch ist wohl nicht unbedeutend, daß die Großh. Generaldirektion solche Häuser in Billingen auch für Arbeiterwohnungen erstellen möchte, ähnlich wie das Großindustrielle für ihre Arbeiter tun.

Ich hätte noch einige Wünsche vorzutragen, ich habe diese Wünsche geprüft und glaube die hier vorgetragenen der Großh. Regierung empfehlend überweisen zu dürfen. Es sind im letzten Betriebsbudget größere Summen für die Einrichtung elektrischer Beleuchtung auf dem Bahnhof in Billingen vorgesehen gewesen, in der Begründung hat es u. a. geheißen, daß das wegen der Betriebssicherheit geschehen solle, außerdem deshalb, weil die alte Gasleitung schadhaft wäre und dadurch eine Menge Gas verloren gehe. Der angeforderte Betrag ist damals im Landtag einstimmig genehmigt worden und es wundert uns nun in Billingen, daß seit 2 Jahren in der Sache noch nichts geschehen ist. Ist der Betrieb zurückgegangen oder sind die alten Gasleitungen besser geworden, so daß nicht mehr so viel Gas verloren geht? Ich weiß aus eigener Erfahrung, daß die Leitung, die seit 35 Jahren im Boden liegt, sehr defekt ist. Dadurch, daß ab und zu auch Veränderungen auf dem Bahnhof vorgenommen worden sind und Aufgrabungen stattgefunden haben, hat die Leitung sehr mitleiden und hat nach und nach auch aus Altersschwäche verlagert. Ich bitte, daß diese Arbeit im Verlauf der nächsten Zeit in Angriff genommen wird, und füge hinzu, daß auch die beiden Bahnhöfe Kirnach und Dürrheim mit elektrischem Licht versehen werden sollten. Der Bahnhof Kirnach ist durch die neuen Hotels, insbesondere durch das Waldhotel, ein internationaler Bahnhof geworden, eine Menge von Fremden verkehrt da. Er ist umgebaut worden, hat sehr schöne Diensträume und Wartesäle, nur die Erdlampen passen nicht recht dazu. Die Stadt Billingen hat in der Nähe eine Kraftanlage und wäre sehr gerne bereit, Kraft abzugeben. Ähnlich verhält es sich mit Dürrheim. Auch hier ist ein staatliches Elektrizitätswerk und es wäre dort sehr leicht, elektrische Kraft zu erhalten. In Dürrheim wurde seinerzeit ein altes Gebäude zum Bahnhof umgebaut. Es befinden sich namentlich im unteren Stock Lokalitäten, bei denen man drei Treppen hinuntersteigen muß, um hineinzukommen, und es ist begreiflich, daß namentlich in der Winterzeit durch die Erdlampen hier eine außerordentlich schlechte Luft erzeugt wird. Es wäre wünschenswert, wenn auch hier Wandel geschaffen würde.

Ein weiterer Beitrag war eingestellt für eine Wegüberführung an der Schwenninger Straße in Bilingen. Ich habe das Klageged zu schon zweimal angestimmt, ich will nicht noch ein drittes Mal auf die Mängel hinweisen, die den Bilingern bereitet werden dadurch, daß auf den Gleisen Stunde für Stunde Manöver ausgeführt werden, die Schranken geschlossen sind, die Leute den ganzen Tag dort stehen und warten müssen. Ich habe das bei der Beratung über den Wasser- und Straßenbau jüngst vorgetragen und gesagt, daß die Leute dort stehen im Winter bei Wind und Wetter, daß sie im Sommer dort stehen, wie die Geschäftsleute bei der heutigen Bautätigkeit dort mit Gespann und Fuhrwerken warten, wie, wenn die Tätigkeit im Feld, die Ernte, angeht, die Erntewagen dort stehen und warten, bis die Schranke geöffnet wird. Ich möchte darauf hinweisen, welcher Mißstand das gerade für die Landwirtschaft ist, wo es unter Umständen darauf ankommt, einen Garbenwagen noch vor einem Wetter heimzubringen. Ich möchte Sie dann noch darauf aufmerksam machen, daß die Bautätigkeit in Bilingen hierdurch sehr gehemmt ist, und daß deren Entwicklung davon abhängt, ob die Ueberführung endlich einmal erstellt wird, daß die Stadtgemeinde keine Straße anlegen kann, bis sie endlich weiß, wo die Ueberführung durchgeführt werden soll. Ich möchte es weiter beklagen, daß man auf eine Stadt mit 11 000 Einwohnern so wenig Rücksicht nimmt, und daß bis jetzt auf ihre Petition hin und auf das, was ich hier vorgebracht habe, nichts geschehen ist. Man kann deshalb zu keinem Resultat kommen, weil sich die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues und die Generaldirektion in dieser Frage nicht einigen können. Solche Dinge werden im Geschäftsleben in einer halben Stunde geregelt, und hier vergeht so lange Zeit, und eine Entscheidung wird doch nicht getroffen! Ich habe die Sache bereits früher zur Sprache gebracht, und nachdem der Herr Minister des Innern die Antwort gegeben hat, daß die Arbeit in den nächsten Tagen in Angriff genommen und ausgeführt werden würde, hat man dort in der Gegend angenommen, daß mit dem Bau der Ueberführung in den nächsten Tagen begonnen werde. Man muß dabei doch auch daran denken, daß die Geduld der Schwarzwaldgemeinden auch einmal eine Grenze hat, und es fallen jetzt schon die schärfsten Ausdrücke, wenn ich gefragt werde, wie es mit der Ueberführung in Bilingen stehe, u. dann sagen muß, sie kann noch nicht ausgeführt werden, weil die Wasser- und Straßenbaudirektion und die Generaldirektion sich darüber nicht einigen können.

Mit dem Bau dieser Ueberführung hängt auch der Mangel an Einladespuren zusammen. Schon lange ist der Zustand derart, daß einerseits die Aus- und Einladefrist vorgeschrieben ist, und andererseits ist zum Aus- und Einladen der Wagen kein Platz vorhanden. Wenn nun Jemand mit Einladen beschäftigt ist, wird oft der Wagen wegen des Rangierdienstes wieder weggeschoben, und so wird er immer wieder in seiner Arbeit gehemmt. Der Rangierdienst muß, weil Mangel an Einladespuren vorhanden ist, durch das württembergische Maschinenhaus hindurch ausgeführt werden, und das ist ein gefährlicher Zustand, da die Eingangstore schmal sind; ich habe mich gewundert, daß nicht schon Rangierer von den Wagen abgestoßen oder daß noch nicht einem Lokomotivführer oder einem Heizer der Kopf weggerissen worden ist. Es scheint, als ob man hier warten wollte, bis ein größeres Unglück geschehen ist, und daß man erst dann den Deckel auf die Grube machen will, wenn das Kind ertrunken ist, wie man zu sagen pflegt.

In der Bautechnik ist zurzeit eine neue Richtung herrschend geworden, die dahin geht, die Saufeine bei den

Bauten wegzulassen, indem man das Gebäude einfach mit Backsteinen aufbaut und dann verputzt oder Kunststeine verwendet. So wünschenswert es an und für sich ist, daß man Neuerungen folgt, so sollte man das doch hier etwas langsamer tun, denn einmal hat man noch wenig Erfahrungen in diesen Studienarbeiten, und außerdem müßte wohl, wenn man dieser Neuerung folgen will, die Steinhauerindustrie zugrunde gehen.

In Bilingen ist der badische Bahnhofs asphaltiert u. überdacht worden. Das ist von der Einwohnerschaft sehr wohlthuend empfunden worden. Ich möchte aber wünschen, daß auch der württembergische Bahnhofs recht bald asphaltiert und überdacht werden möchte. Die Schnellzüge halten dort, und die vielen Reisenden müssen, um an den Bahnhof zu gelangen, über den württembergischen Bahnhofs, was sich besonders bei schlechtem Wetter als sehr mißlich erweist.

Ich habe im Winter bei strenger Kälte sehr oft die Beobachtung gemacht, daß die Lokomotiven mittels Petroleum, Kugeln, Kofskörben usw. aufgetaut werden müssen. Das ist darauf zurückzuführen, daß es für die Lokomotiven an dem nötigen Schutz mangelt. Es wäre deshalb sehr zu empfehlen, wenn in allernächster Zeit hier eine Aenderung geschaffen und die Lokomotivräume erneuert und erweitert würden. Auch sind die Abortverhältnisse in diesen Remisen geradezu unhaltbar. In einem Privatbetriebe hätte dieser Zustand schon längst verbessert werden müssen, und zwar auf Anordnung des Staats selbst.

Die Stadtgemeinde Bilingen hat auch eine Eingabe wegen eines Gleisanschlusses an das Schotterwerk gemacht; ich möchte diese Eingabe der Grobregierung empfehlen. Bisher mußte der Schotter per Achse, und zwar parallel mit der Bahn, zwei Stunden bis zur nächsten Bahnstation befördert werden. Der Schotter ist vorzüglich, er findet zur Verbesserung der Land- und Gemeindefahrten gerne Verwendung, aber eine Rentabilität des Schotterwerkes kann nur dann erreicht werden, wenn das Werk einen Gleisanschluss bekommt. Auch wäre es ein Wunsch der dortigen Talbevölkerung, daß vielleicht die Lokalzüge Donau-Eschingen-Sommerau dort anhalten, was auch eine große Wohltat für die benachbarte Gemeinde Mönchweiler wäre. Daß eine Haltestelle dort gut anzubringen wäre, haben wir damals gesehen, als ein neues Gleis erstellt und eine provisorische Haltestation eingerichtet worden ist, ich habe nicht gehört, daß irgend welche Betriebsstörungen dabei vorgekommen sind.

Dann hat auch die Gemeinde Königsfeld mündlich und schriftlich eine Eingabe an die Generaldirektion gerichtet, um das Anhalten der Schnellzüge auf der Station Peterzell zu erzielen. Königsfeld ist der größte Kurort des Schwarzwaldes, und ich möchte die Grobregierung bitten, daß sie diesem Wunsche ein geneigtes Gehör schenken und im nächsten Fahrplan einige Schnellzüge und Eilzüge anhalten lassen möge.

Zum Schluß möchte ich noch einen Wunsch aussprechen, daß auch wir auf dem Schwarzwald mit einem beschleunigten Personenzug berücksichtigt werden möchten. Wir müssen zusehen, wie auf den anderen Bahnen jetzt der Zweifennigsttarif auch bei beschleunigten Zügen in Geltung ist, während wir bis jetzt in dieser Beziehung noch stiefmütterlich behandelt worden sind. (Beifall im Zentrum.)

Abg. Dr. Blankenhorn (natl.): Ich will der Geschäftsfrage und dem Wunsche des Herrn Präsidenten Rechnung tragen und manches, was ich eigentlich hier vortragen wollte, zurückstellen, sowie auf einige Positionen die von verschiedenen Herren Rednern schon ausführlich

besprochen worden sind, nur noch ganz kurz eingehen, hoffe aber dabei nicht mißverstanden zu werden.

Zunächst ein paar Worte über die Tarifreform und die Fahrkartensteuer. Daß der neue Personentarif nicht nur Schönheitsfehler sondern auch organische Mängel hat, ist bereits von allen Seiten, auch von unserer Regierung zugegeben worden. Der Herr Minister hat selbst darauf hingewiesen, daß die neuen Personentarife noch ausgebaut werden müßten, und am 31. Januar 1908 hat der Präsident des Reichseisenbahnamtes, Geh. Rat Dr. Schulz, im Reichstag gesagt, es seien Einleitungen getroffen, um Unzuträglichkeiten abzuschaftern und etwaige Mängel zu beseitigen. Man scheint also auf dem besten Wege zu sein, sodaß ich hierüber weitere Worte nicht zu verlieren brauche. Ich möchte nur das eine noch zufügen, daß mir die Vorschläge des Herrn Kollegen Sergt, daß in Zukunft in Personenzügen nur zwei Klassen zu dem Zwei- und Dreipennigtarif geführt werden sollten, sehr annehmbar erscheinen.

Was die vierte Wagenklasse anbetrifft, so glaube ich, konstataren zu können, daß sich bis jetzt ein Verteidiger derselben in diesem Hause noch nicht gefunden hat. Sie findet wohl auch kaum Anklang bei uns, weil eben unsere Bevölkerung gewohnt ist, Sitzplätze und nicht sogenannte „Stehsitze“ zu haben.

Was die Fahrkartensteuer anbetrifft, so ist dieselbe ja ebenso unpopulär wie jede andere Steuer. Ein Gutes hat sie uns allerdings gebracht, denn ich habe die Ueberzeugung, daß sie wesentlich mit dazu beigetragen hat, daß wir den Zweipennigtarif auch für unsere dritte Wagenklasse bekommen haben. Nun wird sich die Frage aufwerfen: Kann sie wieder abgeschafft werden oder was soll sonst mit ihr geschehen? In Ungarn hat man allerdings vom 1. Januar ab die Fahrkarten- und Frachtbrieftsteuer erhoben. Aber wie es mit der Aufhebung von etwas Bestehendem geht, wenn die nötigen Mittel dafür nicht da sind, das sehen wir ja an unserer Gleichakzise, deren Aufhebung im hohen Hause schon seit Jahren einstimmig beschlossen ist und die bis jetzt noch immer weiter besteht. Man wird die Reichsfinanzreform abwarten müssen. Jedenfalls aber ist eine Reform der Fahrkartensteuer dringend geboten, jedoch unter keinen Umständen in der Weise, daß sie noch auf andere Klassen ausgedehnt wird.

Mit Freuden begrüße ich den Wegfall der Zugverspätungen, unter denen insbesondere auch die Privatbahnen schwer zu leiden hatten. Die Klagen, die gegen die Privatbahnen erhoben worden sind, werden nun auch verstummen, weil nunmehr die Anschlüsse wieder pünktlich erreicht werden können, und nicht mehr wie früher manche Reisende an Uebergangs- und anderen Stationen länger als wünschenswert warten mußten.

Dann lese ich aus dem Bericht, daß die Betriebsmittelgemeinschaft für alle deutsche Bahnen auf dem toten Punkt angekommen ist und die Verhandlungen nicht weitergeführt werden. Es ist das sehr zu bedauern, weil diese Gemeinschaft einen außerordentlichen Fortschritt für die Einheitlichkeit u. Verbilligung des ganzen Eisenbahnbetriebs bedeutet hätte. Dagegen gehen die Verhandlungen über die gemeinsame Benutzung der Güterwagen weiter. Ein Staatsbahnwagenverband besteht ja schon zwischen Preußen und Westfalen, und kann derselbe, wenn Bayern, das ja seinerzeit in dieser Angelegenheit gebremst hatte, nunmehr guten Willen bekundet, zu einem allgemeinen deutschen werden, wobei für uns wohl ganz günstige Bedingungen herauskommen werden, weil unser Wagenpark in der letzten Zeit wesentlich vermehrt wurde und sich vollständig auf der Höhe befindet. Durch die gemeinsame Benutzung der Güterwagen werden wesentliche Erspar-

nisse möglich sein. Im preußischen Abgeordnetenhaus hat am 6. März 1905 der preußische Eisenbahnminister von Budde darauf hingewiesen, wie außerordentlich zahlreich die Leerläufe der Güterwagen sind. Er berechnete dieselben für ganz Deutschland auf jährlich 4 Milliarden Wagenachtfilometer leer und meinte, daß, wenn künftig nur 5 bis 6 Proz. davon in Wegfall kommen könnten, dies 3½ Millionen jährlich ausmachen würde und dadurch selbstverständlich wesentliche Ersparnisse erzielt würden. Dazu käme aber natürlich noch der Wegfall der Revisionen an den Uebergangsstationen, einer Menge von Abrechnungen und eine Vereinfachung des Betriebsdienstes bei Umladungen und Umrangierungen. Dies sind so in die Augen springende Vorteile, daß wir das Bestreben unserer Regierung, auf diesem Gebiete eine Gemeinsamkeit herbeizuführen, nur unterstützen können.

Dann habe ich in dem Bericht gelesen, u. das hat mich sehr gefreut, daß ein langjähriger Wunsch, den wir im Reichstag immer wieder vorgebracht haben, in Erfüllung gegangen ist, nämlich die Vergünstigung für die Soldaten bei Urlaubsreisen, auf ihre Militärfahrkarten die Sitzzüge und unter Umständen auch die Schnellzüge benützen können. Erschwerend wirkt ja, daß für die Benützung der Sitzzüge eine Ausnahme besteht, wenn die Reise am dem Tage vor oder nach Weihnachten, Ostern und Pfingsten geschieht. Leider aber sind das die Haupturlaubszeiten, und gewöhnlich ist gerade der Tag vor Weihnachten, Ostern und Pfingsten derjenige, an dem die Soldaten ihren Urlaub antreten können. Es wird nun allerdings schwierig sein, diese Ausnahme zu beseitigen, und zwar wegen des besonderen großen Andrangs des Publikums an diesen Tagen. Sollte es aber dennoch möglich sein, so wäre dies sehr zu begrüßen. Andernfalls wäre es ja möglich, und das berührt die Herren vom Eisenbahnministerium nicht, daß von seiten der Militärbehörde der Urlaub derart eingerichtet wird, daß die Leute nicht einen Tag sondern vielleicht zwei Tage vorher beurlaubt werden und der Urlaub sonst entsprechend bemessen wird. Dies wird anzustreben sein.

Einen ganz interessanten Vortrag hat uns der Herr Kollege Geppert über die Frachtermäßigung für frisches Obst gehalten. Er hat darauf hingewiesen, daß hier die Frage des Zolles eine wesentliche Rolle spielt, da zu einer gewissen Zeit das Kernobst vollständig zollfrei ist, während sonst der deutsche Obstbau durch Zollfäße, die früher nicht bestanden haben, geschädigt wurde. Veranlassung zu dieser Ausnahme hat insbesondere, wie auch er ausführte, Württemberg gegeben. Sämtliche württembergische Obstbauvereine haben die Zollfreiheit für die Zeit der Einführung des Mostobstes befürwortet, das in Württemberg eine sehr große Rolle spielt. Ich habe als Berichterstatter der Zolltarifkommission im Reichstage — es wurde ein mündlicher Bericht erstattet — ganz besonders hervorgehoben, daß die Kommission diese Ausnahme nur für solches Obst in völlig unzerpacktem Zustand in Waggonladungen wollte, und daß ein Antrag vorlag, die Zollbefreiung nur für Obst zur Apfelwein- und Birnenmostbereitung zu gestatten. Wenn nunmehr auch anderes Kernobst, das als Tafelobst Verwendung findet, zollfrei in nicht ganz unzerpacktem Zustand bei uns zugelassen wird, so entspricht dies den gesetzlichen Bestimmungen nicht und ist im Bundesrat darauf hinzuwirken, daß die Zollbehörden, entsprechend instruiert werden. Dann sollen aber auch die Hauptbedenken gegen die Detarifizierung des Obstes weg, die allerdings nach den Handelsverträgen auch dem ausländischen Obst zugute kommt. Die Badische Landwirtschaftskammer hat sich jetzt ja auch für die Frachtermäßigung ausgesprochen und ich stehe auf gleichem Standpunkt.

Was die Versuche mit Lüftungswagen und Kühlwagen für den Obsttransport anbetrifft, so schreibe ich mich dem an, was Herr Kollege Geyper gesagt hat.

Auch ich wünsche im Interesse der Gesundheit unserer ganzen deutschen Bevölkerung, daß der Obstabsatz verbessert und der Obstgenuß immer mehr gehoben wird. Ist es doch sehr erfreulich, daß insbesondere auch die Arbeiter in den großen Städten, in den Industriezentren usw., das Obst in ihre Familie eingeführt haben, wo es früher ganz gefehlt hat. Begrüßen kann ich auch, daß man jetzt an allen Bahnhöfen beinahe das ganze Jahr gutes, frisches Obst bekommt. Manchem Reisenden, der vielleicht sonst ein Glas Wein oder Bier trinken mußte, ist es nun anheimgestellt, seinen Durst auch durch Genuß von frischem Obst zu stillen. Ich bin in dieser Beziehung sehr tolerant. Man muß jedem Gelegenheit geben, dasjenige, was er bevorzugt, zu nehmen, und deshalb wäre ich gar nicht dagegen, wenn man den Eisenbahnarbeitern in den Kantinen außer Zitronen auch frisches Obst zukommen ließe, das im Großen bezogen sehr billig abgegeben werden könnte. Auf der anderen Seite stehe ich aber auf dem Standpunkte der Herren Kollegen Hergt, Frhr. v. Mengingen und Görlacher, daß man — wir haben ja vor zwei Jahren schon darüber gesprochen — denjenigen Arbeitern, die das Bedürfnis darnach haben, ein Glas Wein oder Bier nicht vorenthalten soll. Am interessantesten waren mir die Ausführungen des Herrn Kollegen Görlacher, die auf eigener Erfahrung beruhen und die dahin gehen, daß für seinen, hinter dem Ambos erarbeiteten Durst Limonade oder Sodawasser nicht genügen. So wird es auch manchen Eisenbahnarbeitern gehen. Denn nach alkoholischen Getränken ist das Bedürfnis tatsächlich vorhanden, das lese ich aus den Erklärungen, die die Großh. Regierung abgegeben hat und die im Berichte niedergelegt sind. Es steht da auf Seite 63: „Die Erfahrung lehrt, daß in Kantinen, in denen auch alkoholhaltige Getränke verabreicht werden, die Mehrzahl der Besucher gewohnheitsmäßig diese Getränke bevorzugt. Hierbei wirkt in vielen Fällen weniger die besondere Neigung mit als die Trinksitte, von der nicht gerne abgewichen wird.“ Nach meiner Meinung ist es aber weder die Gewohnheit, noch die Trinksitte, sondern ein wirkliches Bedürfnis, da es sich dabei auch nur um sehr mäßigen Genuß handelt. Der Herr Kollege Hergt hat ja besonders noch betont, daß in den großen Kantinen, in denen jetzt noch alkoholische Getränke abgegeben werden, keinerlei schlechte Erfahrungen gemacht wurden, weshalb man auch eine gewisse Freiheit bei den anderen Kantinen geben sollte. Daß gewisse Bedürfnisse der Ernährung vorhanden sind, sehen wir auch bei vielen Antialkoholikern, die, wie mir mitgeteilt wurde und ich durch Anfragen bestätigt erhielt, eine außerordentliche Vorliebe für Süßigkeiten haben. Dabei ist allerdings auffallend, daß ein Teil des Zuckers im Blut in Alkohol übergeht (Heiterkeit), daß sie also ihr Alkoholbedürfnis unbewußt auf diese indirekte Weise befriedigen. (Abg. Lehmann: Und nachher werden sie besoffen! Heiterkeit.) Ein mäßiger Alkoholgenuß ist nur zu billigen und dazu sollte die Generaldirektion auch den Arbeitern Gelegenheit geben, allerdings nur soweit, als es mit der Betriebssicherheit in Einklang zu bringen ist.

Daß die Großh. Generaldirektion etwas antialkoholisch gesinnt ist, glaubte man bei uns im Oberlande daraus schließen zu dürfen, daß im neuen Bahnhof in Lörrach ein alkoholfreies Restaurant, wie es die Zeitungen nannten, eingerichtet ist. Ich habe mich davon überzeugt, wie das aussieht. Es ist ein kleines Büffet da mit ein paar Stühlen Sitzgelegenheit. Die Sache ist also nicht so schlimm und dürfte auch umso weniger Ausbehnung finden, als ja von Seiten der

Großh. Generaldirektion in der letzten Zeit das Mothausbier in den Bahnhofrestaurants zur Einführung empfohlen wurde, was wieder dagegen spricht, daß die Großh. Generaldirektion sich vollständig auf antialkoholischen Standpunkte befindet. Auch den Umstand, daß früher auf den Speisekarten der Speisewagen die Notiz: „Wenn kein Wein entnommen wird, erhöht sich der Preis um 50 Pf.“ jetzt gestrichen ist und der Weinzwang aufgehoben wurde, deute ich nicht in diesem Sinne, sondern bin vollständig damit einverstanden.

Aber nicht nur etwas antialkoholisch scheint mir die Generaldirektion angehaucht zu sein, sondern auch etwas nitotingenußbeschränkend (Heiterkeit). Und da komme ich auf das Rauchverbot in den Speisewagen, das ja auch schon von einer Seite berührt worden ist, ich glaube vom Herrn Kollegen Fröhlich. Er meinte, es wäre auch so eine preußische Einrichtung. Er wird sich aber freuen, wenn er hört, daß gerade in Preußen die Volksvertretung sehr energische Stellung dagegen genommen hat, insbesondere war es mein Freund Hadenberg, der in außerordentlich humorvoller und wirkungsvoller Weise diese Einrichtung bekämpfte, sodaß der Minister der öffentlichen Angelegenheiten, Breitenbach, schließlich erklärte: Wir wollen noch beobachten; sollten sich dann erhebliche Anstände ergeben, dann bin ich bereit, eine Aenderung eintreten zu lassen.

Der Alkoholgenuß hat in der letzten Zeit etwas abgenommen, ob aber auch das Rauchen ebenfalls abgenommen hat, das möchte ich dahingestellt sein lassen. Vor zwei Jahren las ich in einer Zeitung: „In England nimmt der Alkoholgenuß ab und das Rauchen zu.“ „Rauchkoupées für Damen“ war der Artikel überschrieben und weiter hieß es: „Mitte März wurde in einem Schnellzug von London nach Liverpool ein Rauchkoupée 1. Klasse für Damen reserviert, das drei Damen in dieser Form ausdrücklich bestellt und benutzt hatten.“

Nun, Rauchkoupées sind ja in den Zügen vorhanden, aber auch ihre Zahl ist gegen früher eingeschränkt worden. (Sehr richtig!) Sie haben teilweise Frauen- und Nichtraucherabteilungen weichen müssen. Erstere werden aber gar nicht so häufig von den Damen benützt, und man findet oft Damen, die sich, auch wenn sie allein reisen, in ein Rauchkoupée setzen. Etwas weniger Frauenabteilungen würden genügen. Auch sind Nichtraucherabteilungen in Menge vorhanden; aber an Raucherabteilungen mangelt es. (Abg. Schüler: Sehr richtig!) Ich habe hierüber, und ich muß als Abgeordneter sehr viel reisen, schon so manche Klage gehört.

Allgemein aber ist die Beschwerde über das Rauchverbot in den Speisewagen, wie es zur Zeit bei uns besteht (Abg. Fröhlich: Sehr richtig!). Bayern hat das Verbot nicht, und da kommt es denn vor, daß man im Speisewagen durch bayerisches Gebiet fährt und während dieser Zeit gemütlich rauchen darf, daß man aber, wenn man wieder über die Grenze kommt, die Zigarre weglegen muß (Heiterkeit).

Interessant ist auch, daß man in diesen Speisewagen tatsächlich Zigarren und Zigaretten bekommen kann. Wenn ich von jemand, den ich besuche, eine Zigarre bekomme, und er sagt mir dabei: Da hast du eine Zigarre aber bitte, sei so freundlich und rauche sie draußen (Heiterkeit), so habe ich den Verdacht, es sei eine „extra muros“, also eine gerade besonders gute Sorte! Aber die Zigarren, die in den Speisewagen verkauft werden, sind von ganz besonderer Güte, ihrem Preise entsprechend. Ich habe hier ein Preisverzeichnis von den Speisen und Getränken und Zigarren im Speisewagen. Darin heißt es: „Die nachstehenden Preise sind von der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe genehmigt“ (Heiterkeit). Es sind Zigarren

zu 15, 25 und 60 Pf. und 1 M. und Zigaretten zu 10 Pf. zu haben. Also schlechte Zigaretten können nicht der Grund des Verbots sein, denn auch diejenigen Herren, die im Speisewagen verkehren und ihre eigenen Zigaretten und Zigaretten mitbringen, rauchen kein schlechtes Kraut.

Man sollte da also doch wieder zu den alten Gepflogenheiten zurückkehren (Abg. Fröhlich: Sehr richtig!), wonach man während der Mahlzeiten selbstverständlich das Rauchen verbot, aber außerhalb derselben in einem Abteil des Speisewagens, wo auch Kaffee getrunken wird, dasselbe gestattete.

Die Schweizer — und ich glaube, die Rücksichtnahme auf die Reisenden ist in der Schweiz sehr lobenswert — stehen auf anderem Boden als wir zur Zeit. Ich habe hier das Verzeichnis der Speisen und Getränke der Schweizer Speisewagen-Gesellschaft. In den Bestimmungen heißt es: „Bei den Mahlzeiten ist das Rauchen in beiden Sälen untersagt; außerhalb desselben ist das Rauchen im Nichtraucherjalon nur mit Zustimmung sämtlicher Reisenden gestattet.“ Also sogar im Nichtraucherjalon mit Zustimmung sämtlicher Reisenden darf zeitweilig geraucht werden. Das möchte ich nun nicht haben, vielmehr nur die Rückkehr zum früheren Zustand, den herbeizuführen ich die Regierung im Interesse des rauchbedürftigen Publikums dringend bitten möchte.

Dann hätte ich noch einige weitere Einzelwünsche vorzutragen.

Der eine davon ist vom Herrn Kollegen Hergt schon vorgebracht und ausführlich behandelt worden, sodass ich mich auf wenige Worte beschränken kann. Er betrifft die Techniker der Eisenbahnverwaltung, die sich in der Zentralverwaltung den Verwaltungsbeamten gegenüber etwas zurückgesetzt fühlen und deshalb größere Berücksichtigung anstreben. Ich kann mich den in dieser Beziehung geäußerten Wünschen nur anschließen, denn ich halte sie für gerechtfertigt.

Die kleinen Lokalkugeln dürfen wie alle anderen Expreßgut annehmen, aber dieses Recht ist beschränkt auf 30 kg. Ich glaube, es wäre angebracht, und dies könnte wohl ohne jede Beeinträchtigung des Verkehrs geschehen, diese Grenze von 30 kg auf 50 oder 60 kg zu erhöhen. Damit würde einem dringenden Bedürfnis Rechnung getragen werden.

Was dann die Beförderung der Fahrräder anbetrifft, so müssen jetzt im Gegensatz zu früher die Laternen abgenommen werden. Das wirkt sehr belästigend, und es ist auch für das mitreisende Publikum nicht sehr angenehm. Wäre es da nicht möglich, daß man auch hier wieder zu dem früheren Zustand zurückkehrt und gestattet, daß die Laternen am Rad bleiben können? Ein Entgegenkommen der Großh. Regierung würde viel Dank finden.

Dann noch ein Lokalkwunsch, den ich im letzten Landtag eingehend begründet habe, und den ich gerade hier wieder vorbringe, weil es sich dabei wesentlich auch um die Betriebserleichterung und vor allem um die Betriebssicherheit handelt. Die Summen, die dabei in Frage kommen, sind allerdings derart, daß die Angelegenheit zum Eisenbahnbau gerechnet werden muß, aber aus obigem Grund und um nicht später nochmals das Wort ergreifen zu müssen, komme ich jetzt schon darauf zurück. Es handelt sich um den Bahnhof in Müllheim, um diejenigen Wünsche, die schon im Jahre 1902 als berechtigt anerkannt worden sind, und auf deren Erfüllung vor zwei Jahren, nachdem ich gesprochen hatte, ein Wechsel ausgestellt wurde, der, wie es scheint, nunmehr prolongiert werden soll. Damals hat auf meine Anregung der Herr Vaudirektor Wasmser folgendes geantwortet: „Der Herr Präsident wird mir erlauben, das kurz vorzu-

lesen: „Ich möchte dem Herrn Abg. Blanckhorn kurz erwidern. Er hat den Grund, warum die Anforderung zurückgestellt ist, ganz richtig ausgesprochen.“ (Es war eine Anforderung in Höhe von 132 000 M.) „Es soll damit nicht gesagt sein, daß die Herstellung der Bahnsteige, die Ueberdachung und der Bahnsteigtunnel aufgegebenen Projekte seien, sondern die Zurückziehung erfolgte nur, weil es zurzeit nicht möglich ist, an die Herstellung zu schreiten, und zwar aus folgenden Gründen: Die Bahnsteige, wie sie jetzt vorhanden sind, sind, wie auch der Herr Abg. Blanckhorn gesagt hat, sehr schmal, sie sind nicht geeignet zur Anbringung von Ueberdachungen und Herstellung eines Bahnsteigtunnels. Es muß zu diesem Zweck vorher eine Veränderung der Bahnsteige mit Gleisverlegungen vorgenommen werden. Es war auch dafür schon ein Projekt ausgearbeitet, das aber auch nicht ganz entsprechend befunden wurde. Es müssen die Studien in dieser Beziehung noch fortgesetzt werden. Die Summe, die zurzeit im Budget steht, ist für ein Projekt aufgestellt, das nicht zur Ausführung kommt, und es erscheint deshalb die Zurückziehung der Restsumme gerechtfertigt. Auch fehlt es an einem neuen Projekt, nach dem in dieser Budgetperiode noch die Herstellung erfolgen könnte. Wir werden aber versuchen, bis zum nächsten Budget die Projektierung so zu fördern, daß es unter Umständen möglich ist, in demselben wieder mit einer Anforderung zu kommen, die unter allen Umständen auch höher sein wird als die jetzt zurückgefallene.“

Ich hatte dort beantragt und gebeten, man möchte, wenn sich die Sache verzögern würde, doch provisorische Schirmhallen errichten. Darauf bekam ich die Antwort: „Was den von Herrn Abg. Blanckhorn ausgesprochenen Wunsch um eine provisorische Bahnsteighalle betrifft, so wird es sich doch kaum lohnen, für die unter Umständen kurze Zeit noch vorübergehende Anlagen zu schaffen.“

Ich habe nun im vorliegenden Budget nach dieser Anforderung für den Bahnhof Müllheim gesucht, doch nichts weiter gefunden als einen Posten von 25 000 M. zur Herstellung von Schirmhallen für 6 Stationen sowie für weitere Stationen, wo ein Bedürfnis sich noch geltend macht. Müllheim ist dabei nicht in Aussicht genommen und doch das Bedürfnis sehr groß, größer als an andern Stationen, für welche von verschiedenen Rednern solche Einrichtungen befürwortet wurden. Kommt doch dabei das schöne Badenweiler in Betracht, wo schon mancher Leidende Genesung gesucht und gefunden hat. Und für diese Leute ist es doch sehr beschwerlich und ungesund, bei Wind und Wetter ohne irgend welchen Schutz über die Gleise gehen zu müssen. Denn es fehlt auch an Unterführungen und sind Bahnsteigtunnels schon der Sicherheit des Betriebs wegen außerordentlich notwendig. Schon des öfteren konnten nur mit Mühe und Not und dank größter Umsicht und Aufmerksamkeit des Bahnpersonals Unfälle verhütet werden. Dazu kommt, daß auch auf den Hauptbahngleisen rangiert werden muß, weshalb eine Gleiserweiterung dringendes Bedürfnis ist, ebenso die Verbreiterung der Bahnsteige und anderes mehr. Doch ich will die Rede, die ich vor zwei Jahren gehalten habe, nicht wiederholen, sondern nur noch die Großh. Regierung bitten, in einem Nachtragsetat die notwendige, allerdings nicht unbedeutende Summe für den Bahnhof Müllheim anzufordern, was ja möglich ist, da, wie mir bekannt, ein neues vollständig ausgearbeitetes Projekt vorliegt.

Und nun noch einen ganz kleinen Wunsch. Es ist in Müllheim die Bahnsteigsperre nach außen gelegt; man geht von dem Innenperron durch einen schmalen Gang durch das Stationsgebäude nach den Einläufen, von denen beide ins Freie führen, ohne jeden Abschluß nebeneinander liegend, durch einen Pfeiler des Bahngabäudes getrennt.

Davon wird der eine fast nie benutzt. Am andern steht der Bahnsteigschaffner zur Kontrolle der Fahrkarten, ständig im größten Luftzug. Dies ist in Wintermonaten besonders empfindlich. Man hat sich zu helfen gesucht, indem man dem Mann Gelegenheit gab, ab und zu in einen geschlossenen Raum treten zu können, ihn mit Mantel, warmen Stiefeln versorgte und den einen Auslaß durch ein Tuch teilweise abschloß. Doch ist dies alles ungenügend, während auf andere Weise leicht geholfen werden könnte. Ich bin überzeugt, daß diese Anregung genügt, hier Abhilfe zu schaffen.

Damit will ich schließen mit der nochmaligen Bitte an die Großh. Regierung, den vorgebrachten Wünschen eine wohlwollende Berücksichtigung widerfahren zu lassen. (Beifall bei den Nationalliberalen.)

Abg. Schmud (Zentr.): Wer dem bisherigen Verlaufe der Verhandlungen mit Interesse gefolgt ist, wird wohl die Beobachtung gemacht haben, daß die Klagen über mangelhafte Durchführung der Vorschriften über die Dienst- und Ruhezeiten der Beamten und des übrigen Personals trotz der von der Großh. Generaldirektion angeordneten Kontrollmaßnahmen einen verhältnismäßig breiten Raum einnahmen. Diese Erscheinung ist offenbar darauf zurückzuführen, daß die Vorschriften über die Dienst- und Ruhezeiten seitens der Bezirksbehörden nicht überall genügend eingehalten und daß die von der Großh. Generaldirektion angeordneten Verbesserungen, jedenfalls infolge übertriebener Sparsamkeit, teilweise wieder illusorisch gemacht werden. Manche Vorstände der Bezirksstellen haben sich offenbar noch nicht auf diejenige Höhe sozialen Empfindens emporschwingen können, die wir in anerkennenswerter Weise während der letzten Tage von Seiten des Herrn Ministers und des Herrn Generaldirektors vernommen haben. So wurde mir mitgeteilt, daß der Vorstand der Betriebsinspektion in Freiburg auf eine von dem Verein der Personen- und Gepäckschaffner an ihn ergangene Petition wegen Abbestellung verschiedener Mißstände — Mißstände, die meiner Ansicht nach unbedingt beseitigt werden mußten — den betreffenden Beamten rundweg erklärt habe, er verhandle nicht mit ihnen. Die Leute waren insofern genötigt, sich an die Großh. Generaldirektion zu wenden, die, wie mir gesagt wurde, dann einige Mißstände beseitigt hat; aber es wurde auch der Vorsitzende des betreffenden Vereins von Freiburg nach Waldshut veretzt, trotzdem damals seine Frau leidend und in ärztlicher Behandlung war. Dieser Vorsitzende des Schaffnervereins wurde aber weiter noch dadurch bestraft, daß er von der Zugmeisterprüfung ausgeschlossen wurde.

Der Herr Abg. Görlacher hat heute erklärt, in den großen Städten sei Gelegenheit gegeben zur Vorbereitung für die Zugmeisterprüfung. Mir war das neu; denn es wurde mir gerade von Freiburg mitgeteilt, daß dort die Schaffner sich privatim für die Zugmeisterprüfung vorbereiten müßten, und daß die Anforderungen, die an die Zugmeisterkandidaten gestellt würden, außerordentlich hoch seien. Ich habe schon in der Gehaltskommission die Gelegenheit wahrgenommen, eine Beschwerde der betreffenden Leute vorzutragen, und die Großh. Regierung hat daraufhin erklärt, daß sie Abhilfe treffen werde. Vor allen Dingen haben die Kandidaten sich darüber beschwert, daß die Anforderungen in der Geographie so außerordentlich hoch seien.

Um wieder auf jenen bestrafte Schaffner zu kommen, möchte ich der Großh. Regierung doch zur Erwägung anheimgeben, ob es nicht einen recht ungünstigen Eindruck auf die Leute machen muß, wenn der Vorsitzende eines Vereins schon deshalb bestraft wird, weil er eine Petition

seinem Vorgesetzten vorträgt und die Petition inhaltlich vertritt. Die Großh. Regierung kann uns ja schließlich sagen, daß der Beamte aus dienstlichen Rücksichten veretzt worden sei, was wir selbstverständlich nicht beurteilen können. Allein Tatsache ist, daß in Schaffnerkreisen die Meinung besteht, der betreffende Beamte sei ausschließlich deshalb veretzt worden, weil er die Petition zunächst seinem Vorgesetzten und dann auch der Großh. Generaldirektion vorgetragen hat.

Ich darf bei dieser Gelegenheit wohl auf einen Vorgang hinweisen, der sich meines Wissens vor zwei Jahren in der württembergischen Kammer abgespielt hat. Dort wurde, so viel ich weiß, einstimmig von der Kammer eine Resolution gefaßt, wonach den Staatsbeamten eine geordnete Geltendmachung gemeinsamer Wünsche in der Weise sicher zu stellen sei, daß man ganzen Beamtenkategorien die Einreichung von Gesuchen um Verbesserung ihrer dienstlichen Verhältnisse bei dem zuständigen Ministerium gestatte und anordne, daß solche Gesuche in angemessener Frist und im Fall der Ablehnung unter Angabe von Gründen verbeschieden werden sollten. Der Herr Ministerpräsident Weizsäcker hat damals erklärt, die Regierung wolle sich keineswegs auf einen rigorosen Standpunkt stellen, sondern gerne auch in Zukunft mit den Beamten verhandeln und abschlägige Bescheide mit Gründen versehen. Sie habe jederzeit den Standpunkt vertreten, daß es für den Staat und für die Beamten zweckmäßig sei, sich auf den Boden gegenseitiger unmittelbarer Verhandlung zu stellen.

Wenn ich unseren Herrn Minister richtig verstanden habe, so hat er eine ähnliche Stellung eingenommen wie sein Kollege von Württemberg; wenn aber das der Fall ist, so möchte ich doch bitten, diese Ansicht auch den untergeordneten Organen mitzuteilen, damit derartige Fälle wie der von mir geschilderte künftig vermieden werden.

Das Personal der gleichen Betriebsinspektion beklagt sich auch darüber, daß ab und zu der Urlaub nicht voll gegeben werde. Das liegt meines Erachtens an der offenbar nicht ganz glücklich gewählten Fassung der Vorschriften über die Erteilung von Erholungsurlaub, die in der Bestimmung über die planmäßige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten vom 16. März 1899 enthalten sind. Dort heißt es unter Punkt 6: „Die Dauer des innerhalb eines Kalenderjahres zu gewährenden Erholungsurlaubs richtet sich nach dem Alter, der Stellung und der eine Erholung mehr oder weniger notwendig machenden Beschäftigung.“ Also von drei Voraussetzungen ist die Erteilung des Erholungsurlaubs abhängig: 1. vom Alter, was man ohne weiteres als stichhaltig anerkennen kann; 2. von der Stellung, was in unseren sozialen Verhältnissen begründet ist; 3. von der eine Erholung mehr oder weniger notwendig machenden Beschäftigung der Beamten. Es kommt aber die Schwierigkeit der Beschäftigung schon in der Dauer der Dienstzeit zum Ausdruck; die Beamten und Arbeiter, die einen schwierigen Dienst haben, sollen bekanntlich nur bis zu acht Stunden im täglichen Durchschnitt beschäftigt, diejenigen, die einen weniger schwierigen Dienst zu versehen haben, können bis zu elf Stunden Dienst angehalten werden. Nun verstehe ich nicht, weshalb der Beamte, welcher einen schwierigeren aber kürzeren Dienst verieht, ein größeres Erholungsbedürfnis haben soll als derjenige, welcher einen längeren, wenn auch etwas leichteren Dienst wahrnimmt. Ich meine, diesen Unterschied sollte man unter allen Umständen fallen lassen.

Zu Bedenken gibt auch die Bestimmung Anlaß, wonach der Urlaub beispielsweise bei den etatmäßigen Beamten in der Abteilung K des Gehaltstarifs acht Tage nicht überschreiten soll. Da ist es in die Hand

jedes Vorgesetzten gelegt, Urlaub zu geben bis zur Zeit von acht Tagen. Er kann drei oder vier Tage geben, er kann aber auch sieben oder acht Tage bewilligen, ohne daß er gegen die betreffende Bestimmung verstößt. Schwieriger noch ist die Frage bei den Beamten in den Abteilungen E, F und G des Gehaltstariifs; diese können, wenn es jüngere Beamte sind, 14 Tage, und wenn sie älter sind, drei bis vier Wochen Urlaub erhalten. Wer als jüngerer oder älterer Beamter anzusehen ist, ist nirgends in den Vorschriften gesagt; es kann deshalb vorkommen, daß ein Beamter mit 40 Dienstjahren, wenn er noch zu den jüngeren Beamten zählt, 14 Tage Urlaub bekommt, während ein anderer mit 35 Dienstjahren, weil ihn zufällig der Vorgesetzte zu den älteren Beamten rechnet, bis zu vier Wochen Urlaub erhalten kann. Ich meine, es wäre hier eine präzisere Fassung, nehmen wir ein bestimmtes Alter, 35 oder 40 Jahre, unbedingt notwendig. Dann könnten Mißbehelligkeiten irgend welcher Art nicht wieder vorkommen.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit der Regierung auch zur Erwägung anheimgeben, ob es nicht zweckmäßig wäre, ähnlich, wie es seit einigen Jahren bei der Postverwaltung geschieht, einen sog. Winterurlaub einzuführen, der in die Zeit vom Novbr. bis März fällt u., weil er in der ungünstigen Jahreszeit stattfindet, um acht Tage verlängert wird. Dadurch würde dem Beamtenmangel, der im Sommer ebenso bei der Eisenbahn wie bei der Post vorherrscht, teilweise abgeholfen werden.

Was die Erteilung des Höchsturlaubs anlangt, so möchte ich der Regierung vorschlagen, eine Kontrolle darüber auszuüben, ob die Beamten tatsächlich auch den Resturlaub bekommen. Bei der Post wird alle Jahre eine Nachweisung über die Urlaubstage eingereicht, und in jedem einzelnen Fall, in dem der eine oder andere Beamte den Höchsturlaub nicht bekommen hat, hat sich das Amt darüber zu äußern, weshalb dieser Urlaub nicht erteilt worden ist. Wenn eine solche Kontrolle ausgeübt werden würde, dann würden die meines Erachtens berechtigten Beschwerden der Beamten verschwinden. Ich bin ja durchaus nicht der Ansicht, daß die Frage der Erteilung des Erholungsurlaubes unbedingt gesetzlich geregelt werden muß. Die Frage ist im Reich bei den Postbeamten auch im Verordnungswege geregelt, und ich darf wohl sagen, daß sie zur vollen Zufriedenheit fast aller beteiligten Beamten geordnet ist.

Der Herr Kollege Görlicher hat vorhin auf die große Zahl neuer etatmäßiger Stellen hingewiesen, die geschaffen worden sind, und hat dies als erfreulich bezeichnet; er hat auch den Wunsch ausgesprochen, daß diese etatmäßigen Stellen möglichst bald besetzt werden möchten, einen Wunsch, den ich hiermit ebenfalls unterstützen will. Es sind mir in dieser Hinsicht von Seiten der Betriebsbeamten der Eisenbahn wiederholt schon Klagen zugegangen. Die Beamten beschwerten sich darüber, daß früher die Generaldirektion die betreffenden etatmäßigen Stellen erst im Laufe oder gar erst am Schlusse der Budgetperiode besetzt habe. Dadurch sind den Beamten natürlich die Vorteile der etatmäßigen Anstellung oft erst spät zugute gekommen. Jetzt aber hätten die Beamten, wenn die Stellen nicht sofort besetzt würden, noch einen erheblich größeren Nachteil, weil ja der Gehaltstarif alsbald in Vollzug gesetzt werden soll, und sie dann die in der Gehaltsordnung vorgesehene außerordentliche Zulage nicht empfangen würden.

Bedauern muß auch ich, daß in der Lohnordnung noch einige Mängel allgemeiner Art enthalten sind, die man unbedingt beseitigen sollte. Ich rechne zu diesen Mängeln die bereits schon erwähnte Vorschrift, daß auf das Lohndienstalter bei denjenigen Arbeitern, die das 22. Lebensjahr vollendet haben, bis zu 5 Jahre ange-

rechnet werden können, ohne daß die Bestimmung rückwirkende Kraft haben soll. Die Großh. Regierung hat ja, was anerkannt werden muß, erklärt, daß sie diese Frage einer nochmaligen Prüfung unterziehen will. Wenn man die Arbeiterausschüsse gefragt haben würde, so bin ich der festen Ueberzeugung, daß derartige unklare Bestimmungen in die Lohnordnung nicht aufgenommen worden wären.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich nicht unterlassen, dem Herrn Generaldirektor meine Anerkennung auszusprechen für die sachliche und objektive Art und Weise, mit der er vor einigen Monaten die Versammlung der Arbeiterausschüsse geleitet hat. Mir wurde von einem Arbeiter, der an dieser Versammlung teilgenommen hat, gesagt, daß die Leitung gerade musterartig gewesen sei. Wenn diese Praxis allgemein angewendet würde, dann würde sicher auch die Klage, die gestern von dem Herrn Kollegen Herzt geäußert worden ist, daß die Arbeiterausschüsse bis jetzt eine erzieherische Wirkung noch nicht gezeigt hätten, verschwinden.

Es ist mehrfach der Wunsch vorgetragen worden, daß auch Arbeiter in den Eisenbahnrat aufgenommen werden möchten, und ich kann nur sagen, ich bin damit einverstanden und unterstütze diesen Antrag. Ich möchte ihm aber noch den weiteren Wunsch beifügen, daß auch einmal ein Vertreter der Postverwaltung in den Eisenbahnrat aufgenommen werde, nicht etwa deshalb, weil die Postverwaltung ein unmittelbares Interesse daran hätte, im Eisenbahnrat vertreten zu sein, sondern ausschließlich aus verkehrspostalischen Rücksichten. Die Festlegung der Fahrpläne ist für den Postverkehr ebenso wie für Handel, Industrie und Landwirtschaft von eminenter Wichtigkeit. Ich will durchaus anerkennen, daß die Großh. Generaldirektion bezw. das Ministerium in den meisten Fällen den Wünschen der Postverwaltung wegen Mitführung der Postwagen entgegengekommen ist; aber ich habe während meiner Praxis speziell in den letzten Jahren doch hin und wieder das Gefühl gehabt, daß sich die Großh. Regierung etwas zu streng an die Bestimmung im Eisenbahnpostgesetz halte, wonach sie das Recht hat, den einen oder den anderen Postwagen aus den Schnellzügen entfernen. Das bedeutet aber mitunter eine große Verschlechterung der Verwendungsangelegenheit, und ich würde es deshalb für zweckmäßig erachten, wenn auch einem Vertreter der Postverwaltung Gelegenheit gegeben wäre, bevor die Fahrpläne endgültig festgestellt werden, sich darüber zu äußern. (Beifall im Zentrum.)

Vielfach ist über die zahlreichen Zugverspätungen geklagt worden, und auch der Herr Kollege Benedy hat heute ein bewegliches Lied in dieser Frage gesungen. Unter diesen Verspätungen hat vor allen Dingen speziell im vorigen Sommer das badische Mittelland zu leiden gehabt; es sind auch, wie dem Herrn Minister und der Großh. Generaldirektion vielleicht bekannt sein wird, verschiedene Zeitungsartikel über diese zahlreichen Verspätungen erschienen. Daß Verspätungen bei Personenzügen von einer halben bis einer Stunde wiederholt an der Tagesordnung waren, ist bekannt. Man hat sich im Mittelland wiederholt gefragt, ob die Generaldirektion überhaupt noch im Stande sei, den Verkehr auf der Bahnstrecke von Appenweier bis Rastatt zu bewältigen. Es ist ganz selbstverständlich, daß der Verkehr auf dieser Strecke mitunter stockt, wenn man bedenkt, daß in Karlsruhe von Norden und Osten her drei Schienenstränge zusammenlaufen. Diese Personenzüge werden, wenn die Schnellzüge verspätet eintreffen, beiseite geschoben und erhalten dann ebenfalls Verspätung. Dieser Umstand ist zu beklagen, insbesondere deshalb, weil dann,

wie auch der Herr Abg. Benedek erwähnt hat, der Anschlusszug schon längst über Berg und Tal ist, wenn man an der Bestimmungsstation ankommt und auf einer Seitenlinie weiterreisen will.

Bei dieser Sachlage wird es wohl notwendig sein, daß wir in den nächsten Jahren an die Erstellung einer Vollbahn von Rastatt nach Kehl denken, zumal ja die Erbauung der Nebenbahn von Rastatt nach Schwarzach wegen verschiedener Schwierigkeiten doch nicht vorwärts gehen will.

Es wurde mir mitgeteilt, daß die Absicht bestehe, nach Erbauung der Eisenbahnlinie von Rastatt nach Schwarzach die Wagen von Rastatt nach Kehl durchlaufen zu lassen, anstatt, wie das bisher geschehen ist, von Bühl nach Kehl. Dadurch würden die Interessen der Stadt Bühl, die meines Wissens für die Bahn große Opfer gebracht, die mit Einschluß des Geländewertes rund 70 000 M. zur Verfügung gestellt hat, empfindlich geschädigt werden, und ich möchte die Regierung bitten, sich der bedrohten Interessen der Stadt Bühl anzunehmen und dafür zu sorgen, daß die Wagen, wie es auch bisher geschehen ist, von Bühl nach Kehl, und nicht von Rastatt nach Kehl durchgeleitet werden.

Der Herr Abg. Belzer hat für seinen Heimatort Malsh das Anhalten der beschleunigten Personenzüge verlangt. Einen ähnlichen Wunsch möchte ich für die Stadt Steinbach aussprechen. Diese Stadt hat namentlich im Sommer einen großen Touristenverkehr, und wenn man beispielsweise an einem Sonntag abend mit dem 7-Uhrzuge von Steinbach nach Karlsruhe fahren will, so kann man die Wahrnehmung machen, daß oft über 100 Personen auf die Beförderung warten. Wenn man da noch einen beschleunigten Personenzug einschicken könnte, würde man einem dringenden Bedürfnis abhelfen.

Für die Zeit der Obsternte hat der Herr Kollege Hergt für Ottersweier einen weiteren Beamten gewünscht. Einen ähnlichen Wunsch möchte ich für die Stadt Bühl vortragen: Man möge wenigstens in der Hochsaison, in der täglich zwei Güterzüge mit 50—100 Obstwagen abgehen, durch Öffnung eines zweiten Güterhalters eine raschere Abfertigung ermöglichen.

Eine Anregung, die der Herr Kollege Geppert gegeben hat bezgl. der Einstellung von Ventilationswagen will ich meinerseits ebenfalls befürworten. Weiterhin möchte ich die Anregung wegen der Ausrüstung von weiteren Güterwagen mit der Westinghousebremse unterstützen. Man hat mir mitgeteilt, daß im vorigen Jahre bei der Versendung des Obstes nach Norddeutschland mitunter Verzögerungen von einem halben bis zu einem ganzen Tag vorgekommen seien, die nicht der Großh. Generaldirektion zur Last fallen, sondern die hauptsächlich in Norden verursacht worden sind. Bei näherer Untersuchung soll sich herausgestellt haben, daß gerade diejenigen Wagen, die die Westinghousebremse nicht hatten, mit Verspätung eingetroffen sind, weil sie eben nicht mit jeder Beförderungsgelegenheit abgehen können.

Der Herr Abg. Geppert hat vorhin darauf hingewiesen, daß die Einnahmen an Obstfrachten in Bühl jährlich ungefähr 100 000 M. betragen. Ich möchte bei dieser Sachlage der Großh. Regierung zur Erwägung anheim geben, ob es sich nicht mit Rücksicht auf diesen Güterverkehr empfehlen würde, eine Güterverwalterstelle dort zu errichten. Ich weiß nicht, wie die Verkehrsverhältnisse sonst im Laufe des Jahres sind. Wenn es aber nicht angängig sein sollte, einen Güterverwalter nach Bühl zu setzen, dann darf ich wohl wenigstens die Bitte aussprechen, daß man eine Güterexpeditorstelle einrichtet. Soweit ich die Beförderungsverhältnisse bei der Eisenbahn kenne, wäre dann Aussicht vor-

handen, daß der betreffende Beamte längere Zeit an Ort und Stelle bleibt, sodas er sich mit den örtlichen Verhältnissen genau vertraut machen könnte.

Zum Schluß noch einen Wunsch bezüglich des Anhaltens der Schnellzüge. Ich will zugeben, daß die Großh. Generaldirektion in den letzten Jahren erhebliche Verbesserungen für den Reiseverkehr der Stadt Bühl geschaffen hat, und ich muß vor allen Dingen anerkennen, daß seit 1. Mai d. J. auch eine bessere Reiseverbindung von Freiburg eingeführt worden ist dadurch, daß im Anschluß an den Zug D 43 ein Personenzug 1425 um 7 Uhr 23 Min. abends in Offenburg abgeht. Um die Mittagszeit fehlt aber eine derartige günstige Verbindung vom Oberland. Der Herr Abg. Hergt hat gestern mit Rücksicht auf Illenau eine bessere Reisegelegenheit vom Oberland, speziell von Basel und Freiburg, nach Achern gewünscht, und er hat den Wunsch ausgesprochen, es möchte der Zug D 95 in Achern anhalten. Wenn dieser Wunsch des Herrn Abg. Hergt erfüllt werden sollte, dann darf ich vielleicht die Bitte aussprechen, daß auch der in unmittelbarem Anschluß an den Zug D 95 abgehende Zug E 11, der vom Schwarzwald kommt, in Bühl anhält. Ich habe mir den Gang dieser Züge etwas genauer angesehen. Der Zug D 95 hat in Karlsruhe 18 Minuten Aufenthalt, ohne daß er, soweit ich wenigstens gefunden habe, einen unmittelbaren Anschluß an eine der Karlsruher Seitenlinien hat. Der Zug E 11 hat in Karlsruhe 10 Minuten Aufenthalt, und wenn man den Uebergang auf D 95 in Betracht zieht, 5 Minuten. Es sollte bei dieser Sachlage doch möglich sein, den Zug D 95, der für Achern von großem Wert ist, dort anhalten zu lassen und den Zug E 11 in Bühl. Tatsächlich hält dieser Zug ja auch in Bühl, wenigstens in Ausnahmefällen und zwar merkwürdigerweise (nein, ich will nicht sagen merkwürdigerweise, sondern anerkannter Weise) nur dann, wenn der Zug 961 Verspätung hat. Es sollte doch möglich sein, den Zug E 11 auch unter normalen Verhältnissen in Bühl halten zu lassen, zumal ja die beiden Züge D 95 und E 11 einen verhältnismäßig langen Aufenthalt in Karlsruhe haben.

Diese mangelhafte Zugsverbindung gerade um die Mittagszeit hat auch den Nachteil, daß das Straßburger Ausflugspublikum, wenn es nach Bühl oder Achern oder nach einer kleineren Station fahren will, jetzt schon um 11 Uhr 40 Min. in Straßburg abfahren muß. Dieser Zeitpunkt ist außerordentlich ungünstig wegen des Mittagessens einerseits und wegen des Ladenschlusses andererseits. Wenn man den Zug E 11 in Bühl anhalten ließe, dann hätten die Straßburger Gelegenheit, noch um 12 Uhr 30 Min. von dort wegzufahren, und es wäre dann nicht erforderlich, daß der Strom der Ausflügler, wie es gegenwärtig der Fall ist, sich an jedem Sonntag fast ausschließlich nach dem Rendthal wälzt (Abg. Geppert: Oh!). Ich habe wenigstens schon wiederholt Gelegenheit gehabt zu beobachten, daß hunderte von Elsäßern am Sonntag nachmittag um 2 Uhr nach dem Rendthal fahren, offenbar deshalb, weil sie überhaupt keine Gelegenheit gehabt, zu beobachten, daß Hunderte von Elsäßern am verzeichnet, nach Bühl oder Achern zu reisen.

Ich will unumwunden anerkennen, wie ich es schon getan habe, daß die Großh. Generaldirektion den Wünschen der Stadt Bühl auf Schaffung weiterer Beförderungsmöglichkeiten bisher stets entgegengekommen ist. Ein Wunsch aber ist noch unerfüllt, und das ist der nach dem Anhalten des Zuges E 11. Wenn auch diese Reisegelegenheit einmal geschaffen sein wird, dann darf die Großh. Generaldirektion versichert sein, daß die Bühler in absehbarer Zeit mit ähnlichen Wünschen nicht mehr an sie herantreten werden. Ich möchte deshalb nochmals die dringende Bitte aussprechen, künftighin den Zug E 11

wenigstens während der Sommerzeit auch in Bühl anhalten zu lassen (Beifall im Zentrum).

Abg. Hilbert (natl.): Seit einer Reihe von Jahren haben die Bewohner des Citrathales und des Buchtales um Besserung der Zugverbindungen der Strecke Immendingen—Waldshut nachgesucht. Diesem Wunsche ist nun entsprochen worden, indem jetzt zwei weitere Züge eingelegt sind, und ich möchte im Namen der Bewohner dieser Gegend der Regierung und der Betriebsverwaltung besten Dank aussprechen zugleich mit dem Wunsche, sie möchte in dieser Besserung verharren.

Dann habe ich einige Wünsche aus meinem Bezirk vorzutragen.

Der erste betrifft die ständigen Arbeiter aus den Bahnmeistereien Donaueschingen, Geislingen, Immendingen, Engen, Zolthaus, Blumberg und auch Auldingen. Diese Arbeiter sind nach der neuen Lohnordnung alle in Gruppe IV mit einem Grundlohn von 2,60 M. eingestellt. Ich möchte die ganz bescheidene Bitte an die Regierung richten, sie möchte diese Arbeiter wenigstens in Gruppe III mit einem Grundlohn von 2,70 M. einteilen. Es ist dies ein gewiß berechtigter Wunsch. Wenn ich die Lohnordnung nachsehe, finde ich auf der Höllentalbahn und auch an der Schwarzwaldbahn verschiedene Orte in Gruppe II eingeteilt mit dem Grundlohn von 2,80 M. Diese Arbeiter arbeiten ja öfters nebeneinander und zusammen, und ich kann nicht begreifen, weshalb man den Arbeitern aus den erwähnten Bezirken 20 Pf. weniger bezahlt wie ihren Kollegen. Hier sollte der örtliche Tagelohn keine Rolle spielen, hier sollte eine gleichmäßige Behandlung eintreten.

Die Leute haben durch die neue Lohnordnung auch keine Aufbesserung erhalten. Im Gegenteil, es sind verschiedene Gruppen da, die täglich sogar 10 Pf. weniger als früher bekommen. Ich möchte hier nur die Obleute der verschiedenen Stationen nennen.

Dann möchte ich einen alten Wunsch der Stadt Donaueschingen wiederholen, es möchte bei der Zofenstraße eine Ueberführung für Fußgänger hergestellt werden. Daß dort ein solcher Uebergang notwendig ist, unterliegt ja keinem Zweifel, und ich möchte die Regierung bitten, daß sie im Laufe dieses Sommers, wo ja die Vollendung des Bahnhofes geplant sein soll, auch diesen Uebergang erstellt.

Auch die Gemeinde Immendingen hat einen ähnlichen Wunsch: Es möchte bei dem schienenlosen Uebergang in der sogenannten Lederstraße eine Ueberführung hergestellt werden. Ein Teil des Ortes liegt südlich des Bahnhofes, auch das große Basaltwerk. Letzteres namentlich bringt einen sehr großen Verkehr und auch sehr große Einnahmen für die Verwaltung. Diesen Uebergang passieren zurzeit etwa 100 Züge, allein 60 aus Württemberg. Der Durchgangsverkehr ist oft sehr gehemmt und der Uebergang sehr gefährlich. Besonders gefährlich ist die Stelle, wo die Württemberger Bahn einmündet. Dort bildet die Bahn eine scharfe Kurve, und neben dem Gleise steht die Maschinenfabrik. Der Zug ist also dort nur auf ganz wenige Meter sichtbar. Nur dem pflichtgetreuen Wärterpersonal ist es zu verdanken, daß dort nicht schon verschiedene Unglücke vorgekommen sind. Die Kosten für diese Ueberführung würden jedenfalls für uns keine erheblichen sein, denn das größte Interesse haben ja die Württemberger, und Württemberg wird zum größten Teile der Kosten herangezogen werden können. Ich möchte auch hier die Regierung bitten, sie möchte diese Sache prüfen und der Gemeinde in wohlwollender Weise entgegenkommen.

Auch den alten Wunsch der Stadt Engen möchte ich wiederholen. Das sogenannte Mondloch ist noch immer im alten Zustande. Die Verlängerung der Brücke würde meines Erachtens ganz wenige Kosten verursachen. Es fehlen ja nur einige Meter Gedeck, vielleicht 6 bis 8 Meter, die Widerlager sind ja vorhanden. Nach meiner Ansicht handelt es sich dort nur um den guten Willen vielleicht einer einzigen Persönlichkeit. Die Stadt Engen hat durch die neuen Bahnanlagen große Nachteile. Sie ist in eine förmliche Festung verwandelt worden. Ueber die Unannehmlichkeiten u. Schwierigkeiten, welche der Bau gebracht hat, will ich gar nicht reden, es würde zu weit führen. Ich möchte nur dringend bitten, daß endlich diesem alten Wunsche abgeholfen wird.

Auch für Niedöschingen hätte ich eine kleine Bitte. Auf dieser Station kommen sehr viele Möbelwagen, auch Karussellwagen zur Verladung. Es ist nur auf dieser Station keine Stirnrampe, die Waggons müßten alle von der Seite aus beladen werden, was mit sehr großen Schwierigkeiten verbunden ist. Ich möchte die Regierung bitten, sie möchte eine solche Stirnrampe dort anbringen. Es ist das ja leicht, es ist eine Holzrampe, ein Holzverladeplatz dort, wo man die Stirnrampe ganz gut anbringen könnte. Auch unterhalb der Station wäre es möglich, eine solche Rampe zu erstellen.

Was die Kaffee- u. Limonadestationen betrifft, so bin ich kein großer Freund derselben. Ich will aber nicht dagegen sprechen. Wer gern Kaffee und Limonade trinkt, soll es tun, ich möchte aber bitten, daß man, wenn Leute da sind, die gern ein Glas Bier oder Wein wollen, es diesen nicht verweigert. Ich habe mich für die Kaffeestationen sehr interessiert. Die Arbeiter sind zum größten Teil befriedigt, d. h. diejenigen, die an den Einrichtungen teilnehmen können. Aber es ist nicht allen vergönnt, an dieser Einrichtung teilzunehmen. Besonders schwierig ist es für das Fahrpersonal, für die Leute, welche vor 6 Uhr vormittags in den Dienst kommen. Die Stationen werden ja am Morgen erst um 6 Uhr geöffnet, namentlich im Winter, ich möchte daher anregen, daß im Winter die Stationen etwas früher geöffnet würden.

Mit den Limonadestationen ist es ebenso: Ein großer Teil ist hiermit sehr zufrieden, aber die Limonadenfabriken nicht (Geiterkeit). Die Limonadenfabrikanten meinen, sie zahlen Steuern und Abgaben, und trotzdem macht ihnen die Verwaltung dadurch Konkurrenz, daß sie ihre Limonade selber herstellt. Die Grobreg. Regierung könnte hier in Erwägung ziehen, ob nicht auch von den Limonadenfabriken des betreffenden Bezirks etwas Limonade gekauft werden soll. Ich hätte eine solche Fabrik in meinem Bezirk, in Möhringen; die möchte ich Ihnen bestens empfehlen.

Zum Schluß komme ich noch kurz auf die Militär-fahrkarten zu sprechen. Bis jetzt kostete das Kilometer dritter Klasse für Mannschaften und Unteroffiziere 1 Pf. Da nun die Fahrpreise bei uns für die dritte Klasse von 3 bzw. 2,5 Pf. auf 2 Pf. herunter gesetzt worden sind, möchte ich anregen, es sollten auch die Preise für Militärfahrkarten heruntergesetzt werden. Auch sollte den Militärpersonen zuweilen freie Fahrt gestattet werden, d. h. den Leuten im stehenden Heere jährlich wenigstens zwei bis drei Mal, den Reservisten und Landwehrleuten so oft, als sie zu Übungen eingezogen werden. Damit wäre doch vieles erreicht, da Jedem die Gelegenheit geboten wäre, einige Male im Urlaub zu fahren, wo er sich von seinen Strapazen wieder etwas erholen könnte. Das Vergnügen, im Urlaub zu fahren, hat nicht jeder Soldat, namentlich nicht die armen und unbemittelten, überhaupt die, die von Hause aus keine Unterstützung haben, wenigstens wenn sie weit

von ihrer Heimat entfernt dienen. Hier muß man doch in Betracht ziehen, daß die Leute fürs Allgemeine und fürs Vaterland große Opfer bringen, besonders die armen und unbemittelten, die ich im Auge habe. Ich möchte deshalb der Großh. Regierung zur Erwägung anheimgeben, ob nicht dieser meiner Anregung stattgegeben werden sollte (Beifall).

Abg. Pfeiffle (Soz.): Bevor ich auf die Wünsche und Beschwerden, die ich vorzutragen habe, zu sprechen komme, möchte ich mich mit einigen Bemerkungen den allgemeinen Fragen zuwenden.

Da komme ich zunächst zu den Ausführungen des Herrn Abg. Geppert. Seine Ausführungen waren sehr interessant und sehr lehrreich, wenn sie auch nicht neu waren. Wir haben sie schon mehr als einmal gehört, ein Beweis dafür, daß sie bis jetzt das notwendige Verständnis auf der Regierungsbank nicht gefunden haben, und es wäre jedenfalls dem Herrn Abg. Geppert zu empfehlen, wenn er die notwendigen Konsequenzen daraus zöge. Denn bei dem, was er über den Obstertrag und vorgetragen hat, handelt es sich nicht um ein lokales Bedürfnis und um eine lokale Frage, sondern um eine volkswirtschaftliche Frage von sehr großer Bedeutung. Aber wenn von unserer Seite weitgehende Anträge auf Verbilligung der Tarife, auch auf weitere Ausgestaltung des Wagenmaterials vorgetragen werden, finden wir leider gerade auf seiner Seite zu wenig Verständnis und Entgegenkommen. Ich möchte also dem Herrn Abg. Geppert anraten, daß er, wenn er seine Wünsche befriedigt sehen will, seine seitherige Taktik ändert (Geisterzeit beim Zentrum), vor allem, daß er seinen Einfluß bei seiner Fraktion geltend macht, damit er auch einen kleinen Rückhalt dabei hat.

Nun aber zur vierten Wagenklasse. Auch darüber ist schon viel gesprochen worden. Vor allen Dingen freue ich mich über den Umschwung der Ansichten, wie er sich in dem Hohen Hause geltend gemacht hat. Ich erinnere mich, daß vor zwei Jahren die Stimmung noch eine ganz andere war. Damals war man nahe daran, auch in diesem Hohen Hause der Einführung der vierten Wagenklasse das Wort zu reden. Diesmal hat man dafür von keiner Seite ein freundliches Wort sprechen hören. Nur die Großh. Regierung scheint an ihrem alten Standpunkt festzuhalten, d. h. sie hat immer noch nicht die Absicht aufgegeben, die vierte Klasse vielleicht doch noch einzuführen. Die Gründe, die dazu führen könnten, glaubt sie darin finden zu sollen, daß die Einnahmen aus dem Personenverkehr unter dem neuen Personentarif zurückgeblieben sind; sie führt das auf den Zweifelhimmigtarif in der dritten Wagenklasse zurück. Diese Auffassung scheint mir unrichtig zu sein. Denn das Schicksal der Mindereinnahmen aus dem Personentarif teilen ja auch eine ganze Reihe anderer deutscher Bundesstaaten. Württemberg hat die vierte Wagenklasse eingeführt, und trotzdem hat es mit einer ganz erheblichen Mindereinnahme zu rechnen. Preußen insbesondere hat, wenn ich recht unterrichtet bin, eine Mindereinnahme von etwa hundert Millionen.

Die Ursache ist, worauf ich schon mehrfach hinweisen wurde, in der Fahrkartensteuer zu suchen. Und da freuen wir uns eigentlich, daß die sozialdemokratische Partei mit ihrer Behauptung Recht behalten hat. Die sozialdemokratische Partei hat im Reichstag davor gewarnt, und auch in unseren Versammlungen (es waren deren sehr viele, die wir abgehalten haben) haben wir das Publikum und die Regierung auf die Schädigungen aufmerksam gemacht, die zu erwarten wären, wir haben aber tauben Ohren gepredigt, und heute sehen wir, daß

wir mit unseren damaligen Behauptungen recht gehabt haben.

Eigenartig ist es ja, daß man hierfür eigentlich nicht die Regierung verantwortlich machen kann, sondern die nationalliberale Partei, denn sie ist ja der eigentliche Vater dieser mehr als merkwürdigen Besteuerung des deutschen Verkehrswezens. In dem von der Regierung vorgelegten Steuerbuckett war ja damals die Fahrkartensteuer nicht vorgesehen, sondern die nationalliberale Partei hat in ihrem Liberalismus und in ihrem Patriotismus der Regierung diese Steuer auf dem Präferentieller entgegengebracht; die Folgen aber haben die Herren nicht selbst getragen. Es ist ja darüber geklagt worden, daß die zweite Klasse sich mehr und mehr entvölkert, daß von ihr in die dritte Klasse abgewandert wird, weil eben hier keine Fahrkartensteuer bezahlt wird. In Preußen sind die Leute von der dritten Klasse in die vierte, um die Steuer zu ersparen. Sie sehen also: Auf der einen Seite bringt man aus reiner Liebe zum Vaterlande und aus rein patriotischen Gründen der Regierung eine Steuer entgegen — aber wenn die Herrschaften selbst die Steuer bezahlen sollen, dann kneifen sie aus und in diesem Falle läßt sie der Patriotismus vollständig im Stich!

Der Herr Eisenbahnminister hat die vierte Wagenklasse in Preußen gelobt. Er sagt, in Preußen wünsche man die Abschaffung der vierten Wagenklasse nicht mehr. Er hat auch die Beschaffenheit dieser Wagen sehr gelobt, so daß man eigentlich versucht sein sollte, auch bei uns diese vierte Wagenklasse eingeführt zu sehen. Die Wagen der vierten Klasse sind schön, so lange sie neu sind. In Württemberg sind sie größtenteils neu, und auch in Preußen hat man im Laufe der letzten Jahre neue Wagen vierter Klasse angeschafft. Aber die alten preussischen Wagen sind nicht empfehlenswert, und in Preußen hält man nur deshalb noch an der vierten Klasse fest, weil sie billiger ist wie die dritte Klasse. Sobald man in Preußen für die dritte Wagenklasse den Zweifelhimmigtarif einführt, dann wird es in Preußen kaum noch jemand einfallen, in der vierten Wagenklasse zu fahren.

Wie unbeliebt die vierte Wagenklasse ist, das haben wir auf dem badischen Teil der Main-Neckarbahn gesehen. Der Herr Abg. Fröhlich hat schon darauf hingewiesen, daß man in Weinheim die Fahrkarten dritter Klasse in solche vierter Klasse umgeändert hat; da hat man aus der drei mit Rotstift oder mit roter Tinte eine vier gemacht. Das Publikum, insbesondere das Arbeiterpublikum, hat sich das nicht bieten lassen, und es haben sich beim Umsteigen zwischen dem Publikum und dem Bahnpersonal die widerlichsten Szenen abgespielt, die Bahnverwaltung hat zuletzt zu dem Mittel gegriffen, Gendarmerie zu requirieren, um das Schlimmste zu verhüten. Wie man da noch von einer Beliebtheit der vierten Wagenklasse sprechen kann, ist mir schlechthin unverständlich!

Früher hatte der Herr Minister, ich kann mich daran noch ganz genau erinnern, die Erklärung abgegeben, daß die badischen Orte an der Main-Neckarbahn die dritte Wagenklasse zum Zweifelhimmigtarif benutzen dürften. Niemand könne sie zwingen, die vierte Wagenklasse zu benutzen. Der Erfolg war aber ein ganz anderer. Scheinbar hat das Eisenbahnpersonal — ich weiß nicht, ob es das aus eigener Initiative getan hat oder auf Anordnung von oben — diese Ausführungen vollständig ignoriert. Das Publikum von Weinheim, Laudenbach usw. wurde gezwungen, mit seinen Fahrkarten für dritte Wagenklasse die vierte zu benutzen. Man hat sich beschwert, und es hat zwar etwas lange gedauert, aber es ist nachher eine Milderung eingetreten; wie mir erzählt wurde, ist die Sache anderweitig zur Zufriedenheit des Publikums er-

ledigt, und auch diese Anwohner an den letzten badischen Stationen sind nunmehr berechtigt, zum Zweipennigtarif dritter Klasse zu fahren.

Wenn diese vierte Klasse wirklich so vorteilhaft wäre, dann müßten wir uns wundern, daß man sie nicht auch schon in anderen Staaten eingeführt hat. Preußen hat die vierte Klasse; aber Sie können nach Schweden, nach England, Frankreich, Belgien, nach der Schweiz, nach Italien gehen, Sie können hingehen auf der ganzen Erde, wohin Sie wollen, und Sie werden nirgends eine vierte Klasse finden (Abg. Fröhlich: Doch, in der Herzogin! Heiterkeit). Also nur diesem preussischen Klassenstaat, der so großen Wert darauf legt, das Publikum möglichst zu klassifizieren, diesem Staat war es vorbehalten, die vierte Klasse einzuführen! Ich bedaure es außerordentlich, daß man in Süddeutschland diese Klassifizierung, diese beliebte Klassifizierung von Preußen aus, nachahmen erwägt. Wenn es so große Schwierigkeiten machen soll, an der Grenze umzusteuern, dann sollten die süddeutschen Staatsbehörden auch einmal Preußen gegenüber ein steifes Rückgrat zeigen und versuchen, ob nicht auch einmal sie ihren Einfluß geltend machen können, so daß auch einmal Preußen etwas von Süddeutschland lernt. Warum immer das Umgekehrte, daß immer Süddeutschland alles, und wenn es auch noch so unbeliebt ist, nachahmt, was in Preußen gemacht wird? Ich glaube also, wenn mit dieser Verschiedenheit der Klassen Behinderungen des Verkehrs oder sonstige unliebsame Erscheinungen verknüpft sind, dann sollte man dahin wirken, daß Preußen auch in seiner dritten Klasse den Zweipennigtarif einführt; dann wäre man auch über diese Unannehmlichkeit hinweg.

Es gibt ja auch bei uns noch Stimmen, die dafür eintreten, daß die vierte Klasse eingeführt wird. Nicht aber aus fiskalischen Gründen, ich habe die Herrschaften in einem ganz anderen Verdacht: Die Herrschaften möchten mit dem gewöhnlichen Arbeiterpublikum nicht zusammen kommen (Abg. Lehmann: Sehr richtig!). Sie fahren jetzt noch erster und zweiter Klasse, schießen aber mit einer gewissen Eiferjucht nach der dritten Klasse und sehen schon den Zeitpunkt gekommen, wo das Arbeiterelement aus dieser dritten Wagenklasse hinausgedrängt wird in die vierte Wagenklasse, damit es in ersterer für die bemittelten Bevölkerungsschichten Platz gibt. Wenn Sie heute die vierte Wagenklasse einführen, wird das finanzielle Ergebnis nach meiner Auffassung noch viel schlechter werden, die Abwanderung von der zweiten in die dritte Klasse wird noch viel erheblicher werden.

Nun ist auch gesprochen worden von einer Revision der unliebsamen Fahrkartensteuer. Was wird bei dieser ganzen Revision der Fahrkartensteuer herauskommen? Das, daß man auch die vierte und dritte Wagenklasse besteuert! Eine andere Revision kann ich mir eigentlich gar nicht denken. Ich kann nicht annehmen, daß man die erste oder die zweite Klasse höher besteuert. Man wird vielmehr die dritte Klasse besteuern, um zu verhindern, daß das fahrende Publikum von der zweiten in die dritte Klasse geht. Und andererseits hofft man dadurch höhere Einnahmen zu erzielen. Unsere Partei wird, das kann ich hier erklären, der Einführung der vierten Wagenklasse bei uns in Baden den größten Widerstand entgegenzusetzen (Zustimmung bei den Sozialdemokraten), und wir werden es an der Agitation nicht fehlen lassen. Ebenso werden wir, wie das beim letzten Mal der Fall war, einer Erweiterung der Fahrkartensteuer den größten Widerstand entgegenzusetzen. Auch nach der Richtung werden wir es an der Agitation nicht fehlen lassen. Im Zeitalter des Verkehrs sollte man die Fahrkartensteuer wieder so rasch als möglich abschaffen, und ich möchte das ganz besonders derjenigen Partei empfehlen, die die

Fahrkartensteuer erfunden hat; denn Sie haben ja bekanntlich bei den letzten Wahlen außerordentlich hierunter zu leiden gehabt.

Nun komme ich auch auf die Verspätung der Züge. Ich habe hier auch eigenartige Erfahrungen gemacht, namentlich bei den Zügen, die von Sträßburg nach Appenweier gehen. Bei dem fahrplanmäßig kurz vor 10 Uhr in Sträßburg abgehenden Zug wird recht häufig der Anschluß in Appenweier verpaßt. Ich war schon öfters Augenzeuge, wie empört das Publikum sich (um einen gelinden Ausdruck anzuwenden) über eine solche rücksichtslose Behandlung ausgesprochen hat.

Auch die Bewältigung des Verkehrs in Heidelberg, namentlich an Sonntagen, läßt oft sehr viel zu wünschen übrig, und man hat oftmals die Empfindung, daß man dort dem Verkehr nicht gewachsen ist. Der Verkehr ist dort, so scheint es mir, den Bahnbeamten vollständig über den Kopf gewachsen. Sonntags, wenn es recht schönes Wetter ist, reisen Tausende nicht allein von Mannheim sondern von der ganzen Umgebung in das Neckartal. Morgens bei der Hinfahrt geht es noch einigermaßen, aber abends, wenn die Rückfahrt beginnen soll, spielen sich die widerlichsten Szenen an den einzelnen Stationen ab und die Eisenbahnbeamten verlieren dabei oftmals völlig den Kopf. Sie sind nicht genügend versehen mit Wagenmaterial, da wird dann hineingedrängt. Ich habe erst kürzlich einen Artikel gelesen über einen Auftritt, der sich vor etwa 14 Tagen in Neckarsteinach abgespielt hat. Dort waren nicht genügend Wagen vorhanden, die Wagenabteile dritter Klasse wurden vollgestopft, und es sind, wie es bei solchen Anlässen immer zu geschehen pflegt, Leute, weil nicht genügend Platz war, in die zweite Klasse hineingestiegen. Dann kam ein Schaffner, der den Leuten das streitig gemacht hat und ihnen angedroht hat, er werde sie in Heidelberg vor den Stationsvorsteher führen. Das Publikum bestand aber darauf, daß das nicht erst in Heidelberg geschehen solle sondern schon in Neckargemünd. Dort wurden die Leute herausbefördert, dem Stationsvorsteher vorgeführt und nun gezwungen, 25 Pfennig nachzubzahlen. Sie haben sich dazu auch bereit erklärt, wollten aber nun einen Sitzplatz dritter Klasse bekommen. Da ereignete sich, daß dieselben Leute, die eben erst für die Benutzung der zweiten Klasse 25 Pfennig zahlen mußten, nunmehr aufgefordert wurden, wieder in der zweiten Klasse nach Heidelberg zu fahren, weil in der dritten Klasse kein Platz mehr vorhanden war.

Wenn wir an die einzelnen Stationen kommen, lesen wir überall: „Das Ueberschreiten der Gleise ist bei Strafe verboten“, und das finde ich auch ganz in Ordnung. Man soll aber dann auch an dieser Vorschrift festhalten. Sie scheint mir aber nicht in allen Fällen durchgeführt zu werden; denn in Heidelberg sind kürzlich Streikbrecher mit Schulzeuten über die Gleise hinüber nach der Bahnhofstraße geführt worden. Wenn zufälligerweise ein Zug durchgefahren wäre, hätte das größte Unglück geschehen können, und die Eisenbahn hätte Schadenersatz leisten müssen, obwohl nach meiner Meinung bei diesen Streikbrechern ein derartiger Unfall nicht so schlimm gewesen wäre. (Heiterkeit bei den Sozialdemokraten.)

Was das Rauchverbot in den Eisenbahnzügen anlangt, so ist schon darauf hingewiesen worden. Ich will nicht von den Speisewagen sprechen, sondern von den durchgehenden preussischen Wagen. Hier sind so wenig Raucherabteile, daß die Raucher sich oft in das Nichtraucherabteil setzen müssen, wo sie natürlich nicht rauchen dürfen.

Dann komme ich noch auf einzelne Beschwerden zu sprechen, in allererster Reihe auf eine Beschwerde, die ich schon im letzten Landtag vorgetragen habe, die sich richtet gegen

einen Betriebssekretär Wamsanz in Mosbach, der sich nach meiner Auffassung schwere Vergehen gegenüber seinen untergebenen Beamten zu Schulden kommen ließ. Ich habe schon damals darauf hingewiesen, daß eine Beschwerde, die von den niederen Beamten an die Generaldirektion gemacht wurde, unterwegs verloren ging, und ich habe damals schon die Befürchtung ausgesprochen, daß dies mit darauf zurückzuführen ist, daß dieser Betriebssekretär Wamsanz mit dem Betriebsinspektor Mayer in Eberbach sehr befreundet ist. Eine Untersuchung wurde mir damals in Aussicht gestellt, aber die Untersuchung ist auch darnach ausgefallen, und ich für meine Person muß mit aller Entschiedenheit dagegen Verwahrung einlegen, daß man auf solche versteckte Art der Unwahrheit bezichtigt wird. Es heißt in einem Schreiben der Generaldirektion, daß an die Betriebsinspektion gerichtet wurde (es war ein Glückszufall, daß ich davon Kenntnis erhalten habe): „Wir haben aus der Vorlage der Inspektion in Eberbach gerne ersehen, daß die vom Abg. Pfeiffle gegen den Betriebssekretär Wamsanz vorgebrachten Vorwürfe unbegründet sind.“ Wenn Sie die Angekludigten selbst fragen, werden sie selbstredend nicht sagen, ja, das waren wir, wir sind die Schuldigen. Solche Dinge können nur im kontradiktorischen Verfahren festgestellt werden. Wenn unsere Richter und Staatsanwälte auch so verfahren wollten, so würden unsere Gefängnisse alle entvölkert, denn fast jeder Angeklagte, der auf der Anklagebank sitzt, ist, wenn er gestraft wird, unschuldig. Man sieht, in welcher Weise solchen Beschwerden abgeholfen und wie da untersucht wird. Es ist mir diese Sache durch einen Zufall, wie ich schon vorhin bemerkt habe, zur Kenntnis gekommen, aber in wie vielen Fällen erhält man überhaupt keine Kenntnis von dem Ergebnis der Beschwerden, die hier vorgetragen werden. In dieser Weise werden die Beschwerden, die Ausführungen von Abgeordneten einfach ohne weiteres als Unwahrheit gekennzeichnet, und ich für meine Person muß energisch Verwahrung dagegen einlegen!

Eine andere Angelegenheit betrifft den Werkstättenvorsteher Großmann in Heidelberg, unter dem die Werkstättenarbeiter sehr zu leiden haben. Die Presse hat sich mit diesem Herrn schon einmal beschäftigt, leider ohne Erfolg. Dieser Herr soll seinen Untergebenen gegenüber in einer wenig liebevollen Weise verfahren sein. Die Arbeiter beschwerten sich bitter über ihn. So ist es zum Beispiel vorgekommen, daß den Arbeitern, als sie bei einer Kälte von 4 Grad Feuer machen wollten, dieses verboten wurde. Zwei Heizer, die von Darmstadt von der Prüfung kamen und sich pflichtgemäß bei dem Werkstättenvorsteher meldeten, haben nicht nach Hause gehen dürfen, sie konnten sich nicht umkleiden, sie mußten ihre guten Sonntagskleider in die schmutzigen Spinde hängen und an die Arbeit gehen. In einem anderen Fall hat dieser Vorsteher einem Mann, der wochenlang krank gewesen war, als er sich wieder zur Arbeit meldete, erklärt, es wäre ihm am allerliebsten, wenn er sich nach einer anderen Arbeit umsehen würde, denn kranke Arbeiter könne die Eisenbahnverwaltung nicht gebrauchen. Einen weiteren Arbeiter, der auch 14 Tage krank war, hat er ebenfalls abgerüffelt und hat ihm gesagt, junge Leute dürfen nicht krank werden. In einem anderen Fall hat er ein Krankenatzt, in welchem die Krankheit in lateinischer Sprache bezeichnet war, zurückgewiesen und verlangt, es müsse in deutscher Sprache geschrieben sein. Das ist nichts weiter als Schikane, denn das wissen ja alle Leute, daß unsere Ärzte die Krankheiten nicht in deutscher sondern in lateinischer Sprache bezeichnen. Als der Großherzog nach Heidelberg zu Besuch kam, da wollten auch die Werkstättenarbeiter ihn einmal sehen, und als sie zurückkamen, wurden sie abgefaßt,

und der Vorsteher sagte ihnen, am nächsten Morgen würden sie darüber protokolllarisch vernommen, und er werde ihre Entlassung beantragen. Auch ist mir erzählt worden, daß der Arbeiterausschuß, der wegen Lohndifferenzen vorstellig geworden war, abgescannt und hinausgeschickt worden sei.

Der Streik, der sich in Basel abgepielt hat, hat ja auch schon einen breiten Rahmen in unserer Debatte eingenommen, aber nach der Broschüre, die heute ausgeteilt worden ist, muß man wohl annehmen, daß sich der Vorgang doch etwas anders abgepielt hat, wie das von der Regierungsbank aus vorgetragen wurde. Wenn das wahr ist, und wir haben gar keine Ursache, an der Richtigkeit dieser Darstellung zu zweifeln, so waren die Leute geradezu gewaltsam zu ihrem Vorgehen getrieben. Die Nachrichten, die sie bekamen, waren durchaus nicht genügend. Es heißt hier beispielsweise, daß der Ministerialdirektor Schulz erklärt habe, wenn sie u. a. auf eine neue Lohnordnung abhören, die ihnen Geh. Rat Roth solle in Aussicht gestellt haben, so beruhe das auf einem wesentlichen Irrtum. Eine neue Lohnordnung koste Millionen von Mark, und die zu genehmigen habe nicht das Grobhl. Ministerium sondern die Volksvertretung die Macht. Wir haben schon bei der letzten Debatte eine ganz wesentliche Lohnerhöhung für die Arbeiter und die Beamten verlangt, und ich weiß nicht, wie hier der Herr Generaldirektor zu einer solchen Erklärung kommt. Es wird auch darüber geklagt, daß man die Arbeiter zu lange warten gelassen habe, und daß man ihnen keine ausreichende Erklärung gegeben, daß man ausweichend geantwortet hat.

Was nun das Streikrecht anbelangt, so kann man ja darüber verschiedener Meinung sein. Der Herr Kollege Fräufel hat ja schon darauf hingewiesen, daß man wohl bei den Beamten ein Mittel habe, sie zu zwingen, aber nicht bei den Arbeitern; ich sage, wie die Generaldirektion für sich das Recht in Anspruch nimmt, den Arbeitern zu kündigen, so haben diese das Recht, die Arbeit einzustellen, und wenn sie in Massen kündigen, so kann die Eisenbahnverwaltung auch nichts dagegen machen, sie kann vielleicht das eine tun, was in der Industrie zu geschehen pflegt, sie kann Streikbrecher suchen. Das Streikrecht muß nach meiner Ansicht den Arbeitern vorbehalten bleiben, denn es liegt ja im wesentlichen in dem Ermessen der Eisenbahnverwaltung, einen Streik zu verhindern. Die Arbeiter haben durchaus keine besondere Vorliebe dafür, es ist das nur das letzte Mittel, was in Anwendung gebracht wird, und es wird in solchen Fällen immerhin gefährlich sein, denn das weiß man auch bei uns, daß der Streik ein zweischneidiges Schwert ist, und wenn man dieses zweischneidige Schwert entbehren kann, dann ist das niemand lieber als dem Arbeiter selbst. Aber, ich kann mir auch den Fall denken, wo die Arbeiter zur Verzweiflung getrieben werden, wenn ihre gerechten Forderungen nicht anerkannt und nicht mehr erfüllt werden; dann ist der Streik der letzte Rettungsanker, den sie auswerfen.

Die Löhne, welche noch bei der Eisenbahnverwaltung gezahlt werden, ich will nicht von den höheren, sondern von den niederen Löhnen sprechen, sind sehr verbesserungsbedürftig. Wir haben immer noch Löhne von 2,70 M. und 2,80 M., und diese Löhne sind entschieden zu nieder für jeden Bezirk. 2,70 oder 2,80 M. reicht zum Leben lange nicht mehr aus, das ist ein Betrag, den mancher Beamter in der Generaldirektion vielleicht zum Frühstück braucht u. da mutet man dem Arbeiter zu, daß er mit seiner ganzen Familie davon lebt! Wir haben nun eigentlich drei Lohnordnungen seit dem Jahre 1904 gehabt, und ich möchte nur wünschen, daß den Forderungen der Arbeiter soweit entgegen gekommen wird, daß man wenigstens diese niedrigen Löhne entsprechend erhöht. Ich glaube,

die Eisenbahnverwaltung sollte unter 3 Mark, und das ist ja ein sehr minimaler Betrag, keinen Arbeiter mehr beschäftigen.

Die Behandlung der Arbeiterorganisationen ist auch nicht gerade so, wie sie es verlangen dürften. Das beweist die Stellungnahme, welche die Regierung dem Eisenbahnerverband gegenüber hinsichtlich seines Verbandsorganes eingenommen hat. Der Herr Generaldirektor hat allerdings für die Eisenbahnverwaltung das Recht in Anspruch genommen, auf die Verbandsorgane einzuwirken, und er hat gesagt, wenn von sonstigen Organen Kritik an der Eisenbahnverwaltung geübt werde, dann lasse sie das kalt, anders aber sei das Verhältnis, wenn es sich um einen Verband handle, der in so enger Fühlung mit der Eisenbahnverwaltung stehe, da müsse sie zugreifen, und das könne sie nicht dulden, daß die Eisenbahnverwaltung in größter Art angegriffen würde. Es ist ja bekannt, daß die Eisenbahnverwaltung auch schon Maßregeln getroffen hat. Es handelt sich hier um eine Landeskonferenz der Güter- u. Werftarbeiter in Osnabrück, die eine späterhin veröffentlichte Resolution angenommen hat, die der Generaldirektion nicht gefaßt hat, und da heißt es nun in einem allgemeinen Rundschreiben an die Betriebsinspektionen vom 30. September v. Js., sie müsse mit aller Entschiedenheit darauf bestehen, daß die Versammlungen so vor sich gehen, und die Resolutionen in einer solchen Form gefaßt werden, wie dies der guten dienstlichen Ordnung entspreche. Die Verwaltung könne nicht dulden, daß als Ergebnis von Versammlungen ihres Personals Resolutionen gefaßt und Berichte veröffentlicht werden, die, wie im vorliegenden Falle, „in verheerender Weise grobe Ungerechtigkeiten enthielten und einen der dienstlichen Ordnung widersprechenden Ton anschlugen“. Von einer Untersuchung darüber, wer die Urheber der bezeichneten Ungehörigkeit sind, und von einem Einschreiten gegen dieselben wollen wir für diesmal absehen. Wir erlauben aber, den Teilnehmern an der Konferenz von Vorstehendem Eröffnung zu machen und sie ernstlich zu warnen. Nachricht hierüber der S. Wt. mit dem Ersuchen, dem Vorsitzenden des badischen Eisenbahnerverbandes, dem Schmied Müller, von Vorstehendem Kenntnis zu geben. Wie wir ihm schon früher haben eröffnen lassen, ist es nicht angängig, daß das Organ eines aus Arbeitern der Eisenbahnverwaltung bestehenden Verbandes so ungehörige Veröffentlichungen wie die vorbezeichnete bringt. Wir erwarten mit Bestimmtheit, daß er dafür sorgen wird, daß Wiederholungen derartiger Vorkommnisse vermieden bleiben. Sollte dieser Erwartung nicht entsprochen werden, so müßten wir uns vorbehalten, unsere Stellungnahme zu dem Verband zu ändern.“ An dem, was hier das Verbandsorgan veröffentlichte, kann die Großh. Generaldirektion Anstand nehmen, sie kann sich auch beleidigt fühlen u. kann in diesem Fall auch Klage erheben, sie hat aber nicht das Recht, in einem solchen Ton in die Geschäfte eines Verbandsorganes einzugreifen. Das Verbandsorgan der Eisenbahnarbeiter steht in gar keinem anderen Verhältnis zu der Eisenbahnverwaltung als beispielsweise die Metallarbeiterzeitung zu dem Verband der Metallindustriellen oder die Holzarbeiterzeitung zu dem Verband der Holzindustriellen. Es handelt sich hier um ein Verbandsorgan, das geschaffen ist nicht etwa, um die Maßnahmen der Regierung zu loben, sondern um die Interessen der Arbeiter zu wahren, und wenn ein solches Verbandsorgan seinen Verpflichtungen streng nachkommt, dann wird es immer in Konflikt geraten mit der Großh. Generaldirektion oder mit dem Eisenbahnministerium. Die Folge war ja auch, soviel ich wenigstens unterrichtet bin, daß die Vergünstigung der freien Versendung des Blattes am 1. oder 31. März dieses Jahres aufgehoben wurde. Der

Verband wird diesen Ausfall (etwa 1000 M.) ertragen können, aber ich bedauere lebhaft, daß die Großh. Generaldirektion in solcher Weise ihrem Aerger über den Verband Luft gemacht hat.

Zur Frage der Dienstanweisung will ich nur ein paar Punkte erwähnen. Es wurde recht viel über die Lohnordnung gesprochen, merkwürdigerweise aber über die Dienstanweisung wenig oder gar nichts. Ich will nur ein paar Stellen herausgreifen, die mir ganz besonders aufgefallen sind. Es heißt hier beispielsweise, ein Eisenbahnarbeiter und -Beamter dürfe weder selbst noch durch seine Familienangehörigen ohne Genehmigung der Generaldirektion ein gewerbliches Nebengeschäft betreiben. Die Eisenbahnverwaltung kann zweifellos ihren Arbeitern und ihren Beamten den Nebenerwerb verbieten, aber nach meinem Dafürhalten nicht auch den Familienangehörigen, besonders auch der Frau nicht. Wenn sie es aber will, dann wird sie die Arbeiter und die Beamten so zu bezahlen haben, daß sie nicht notwendig haben, ein Nebengeschäft zu betreiben. Es ist nachgewiesen, ganz besonders in dem bekannten Berichte über die Heimarbeit, daß es sehr viele Frauen unserer Eisenbahnbeamten und -Arbeitern gibt, die Heimindustrie betreiben. Sie sagen es aber niemand und haben es auch der Fabrikinspektion nicht erzählt, weil sie sich selbst schämen, als Frauen von badischen Staatsbeamten noch zu einem Nebenerwerb greifen zu müssen. Es wird doch niemand behaupten wollen, daß ein Eisenbahnarbeiter mit 2,70 M. oder 2,80 M. eine Familie ernähren kann; er ist geradezu darauf angewiesen, noch irgend ein Nebengeschäft zu betreiben, und wenn man auf die schlechten Löhne von Eisenbahnarbeitern hingewiesen hat, ist uns wiederholt entgegnet worden, die Arbeiter könnten ja noch Landwirtschaft (Landwirtschaft ist aber doch auch eine Nebenbeschäftigung) oder dieses oder jenes Geschäft betreiben. Also wenn mehr Lohn verlangt wird, sind Sie (zum Regierungstisch) ohne weiteres dabei, daß die Arbeiter einer Nebenbeschäftigung nachgehen sollen; aber nach der Dienstanweisung sollen sie erst die Genehmigung der hohen Obrigkeit einholen. Es geht noch weiter: Es heißt, die Arbeiter haben dem Vorgesetzten stets Achtung und Zuverlässigkeit zu bezeigen und die Vorgesetzten militärisch zu begrüßen. Auch hier wieder der militärische Geist, dieser Kastengeist in unserer Eisenbahnverwaltung! Es heißt ferner, sie sollen sich außer Dienstes einwandfreien Benehmens befleißigen, namentlich sollen sie sich außer Dienst nicht betrinken (das will ich unterschreiben) und sie sollen leichtfertiges Schuldenmachen vermeiden. Was ist denn leichtfertiges Schuldenmachen? Wie kann ein Arbeiter mit 2,70 M. oder 2,80 M. auskommen? Er ist auf Schuldenmachen angewiesen, und schließlich macht er auch leichtfertig Schulden. Ich will dies nur anführen, um nachzuweisen, daß auch die Dienstanweisung einer Verbesserung und Abänderung bedarf.

Nun komme ich noch auf die unzuweckmäßige Einrichtung der Arbeiterzüge zu sprechen. Es geht beispielsweise abends um 6 Uhr 15 Min. ein Arbeiterzug von Mannheim nach Weinheim. Dieser Arbeiterzug hat aber für die Arbeiter verflucht wenig Wert, weil er zu einer Zeit abgeht, wo ihn die Arbeiter nicht benötigen können. Die Arbeiter, die um 6 Uhr abends Feierabend haben, können diesen Zug nicht mehr benutzen, denn bis sie sich umgekleidet und gewaschen haben und zur Bahn kommen, ist ihnen der Zug in der Regel vor der Nase weggefahren, und sie müssen dann erst eine Stunde warten, bis der nächste Zug geht. Der Zug ist also vollständig unzuweckmäßig eingestellt, und ich möchte die Großh. Generaldirektion bitten, wenn es irgendwie

möglich ist, diesen Zug 10 Minuten später zu legen, damit die Arbeiter ihn bequem erreichen können.

Auch wird mir mitgeteilt, namentlich aus dem Bezirk Heidelberg, daß die Abgabe von Freikarten nach zweierlei Maß erfolge. Die Arbeiter, die auf der Strecke usw. arbeiten, bekommen eine Freikarte, während denen, die in der Betriebswerkstätte arbeiten, diese versagt wird. Ich glaube, daß man auch den Betriebswerkstättearbeitern, wenn sie auswärts wohnen — und es wird ja von der Eisenbahnverwaltung recht gerne gesehen, wenn die Arbeiter auswärts wohnen — diese Freikarte genehmigen sollte.

Mit wenigen Worten könnte ich noch auf die Lohn-tarifffrage eingehen, ich werde das aber nicht tun, sie ist schon eingehend genug behandelt worden. Ich meine aber, man sollte die Löhne nicht einfach von oben herunter bestimmen, sondern man sollte mit den Arbeitern bezw. mit den Arbeiterausschüssen verhandeln. Es handelt sich hier um die Bezahlung von Arbeitskraft, und die Arbeiter haben doch auch noch einen Anspruch darauf, über den Verkauf ihrer Arbeitskraft gehört zu werden.

Auch die Erhöhung der Rentenbezüge für Invaliden, Witwen und Waisen scheint mir sehr gerechtfertigt zu sein. Der Satz von 39,6 %, wie er jetzt festgesetzt ist, scheint mir aber entschieden zu niedrig zu sein. Dann, glaube ich, würde es der Eisenbahnverwaltung auch nichts schaden, wenn sie die Beiträge abschaffen würde. Nachdem die Beiträge bei den Beamten abgeschafft sind, sollte man die letzte Konsequenz ziehen, die Beiträge auch bei den Arbeitern abschaffen und den Betrag auf den allgemeinen Eisenbahnetat übernehmen.

Fortbezahlung des Arbeitsverdienstes bei Krankheitsfällen ist bei unseren Städten schon längst eingeführt. In unseren Städten erleidet ein Arbeiter bei Krankheitsfällen gar keinen Lohnausfall, sondern er bekommt aufs Krankengeld so viel dazu bezahlt, daß sein voller Arbeitsverdienst erreicht wird. Daß das bei der Eisenbahnverwaltung noch nicht der Fall ist, kann mich nur wundern.

Gefreut hat mich die Erklärung des Herrn Generaldirektors, daß künftighin bei wichtigen Angelegenheiten auch die Sekretäre der beiden Verbände gehört werden sollen. Ich erblicke darin den ersten Schritt zu einem wirklich befriedigenden gegenseitigen Verhandeln zwischen der Staatsverwaltung, d. h. der Eisenbahnverwaltung und diesen Verbänden.

Was den „schwarzen Mann“, anlangt, so kann ja nicht abgetritten werden, daß ein solcher schwarzer Mann sich tatsächlich in der Generaldirektion befindet. Es ist

mir aufgefallen, daß, obwohl mein Fraktionskollege Kolb keinen Namen genannt hat, der Herr Generaldirektor uns doch zu erzählen gewußt hat von einem gewissenhaften fleißigen Manne (Heiterkeit). Also man hat ihn gefunden, und wenn man ihn gefunden hat, muß er auch da sein. Wir regen uns aber darum nicht besonders auf. Damit komme ich zu den Ausführungen des Herrn Kollegen Schmidt-Karlsruhe. Er hat uns gesagt, wir hätten gar keine Ursache, uns hier aufzuregen; was in diesem Falle vorgekommen sei, käme auch in den Betriebswerkstätten vor, dort übten aber nicht Beamte, nicht Angehörige des Zentrums, sondern die Sozialdemokraten den Terrorismus aus. Er hat auch einen einzelnen solchen Fall vorgeführt. Wenn wir nun auf diese Frage wieder eingehen, dann müßten wir wieder die ganze Debatte aufrollen, die wir gelegentlich der Beratung des Fabrikinspektionsberichtes gehabt haben. Dort haben wir ja den Herrschaften auf jener Seite des Hauses (zum Zentrum) nachgewiesen, daß sie sich im Glashause recht häuslich eingerichtet haben (Sehr richtig! und Heiterkeit), und daß sie gar keine Ursache haben, uns gegenüber solche Vorwürfe zu erheben.

Aber die Verhältnisse liegen in dem vorliegenden Falle doch etwas anders als wie damals. Wenn bei der Eisenbahnverwaltung etwas vorkommt, wo Sie (zum Zentrum) glauben, daß Sie benachteiligt worden seien, oder wo Sie im geringsten eine Beleidigung gefunden haben, so lesen wir das am anderen Tage sofort in der Zentrums-Presse, und zwar nicht in der Weise, daß der Fall so ohne weitere Bemerkungen skizziert wird, sondern daß stets in verdeckter Weise die Staatsverwaltung aufgefordert wird, zur Maßregelung zu schreiten. Wir kennen ja die Denunziationen der Zentrums-Presse zur Genüge, und deshalb glaube ich nicht recht daran, daß das richtig ist, was der Herr Abg. Schmidt vortragen hat. Jedenfalls ist er recht schlecht unterrichtet oder ganz falsch informiert worden.

Mit diesen Ausführungen möchte ich bei der vorgerückten Zeit schließen und nur wünschen, daß die Großh. Generaldirektion den Fall mit dem Werkstättenvorsteher Großmann in Heidelberg eingehend untersucht. Ich wünsche aber, daß sie ihn besser untersucht, als das vor zwei Jahren in Eberbach der Fall gewesen ist. (Beifall bei den Sozialdemokraten.)

Hierauf wird abgebrochen.

Schluß der Sitzung $\frac{3}{4}$ 9 Uhr abends.

Nächste Sitzung: Donnerstag, 4. Juni, nachmittags 4 Uhr.