

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1908**

179 (6.6.1908) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 85. öffentliche  
Sitzung

## Beilage zur Karlsruher Zeitung Nr. 179.

Samstag, 6. Juni 1908.

## Badischer Landtag.

## Zweite Kammer.

## 85. öffentliche Sitzung

am Donnerstag den 4. Juni 1908.

## Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Cobann

1. Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget der Verkehrsanstalten und zwar:
  - a. der Eisenbahnbetriebsverwaltung,
  - b. der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
  - c. über den Anteil Badens am Reinertrag der 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
  - a. der süddeutschen Verkehrscommission des Verbands reisender Kaufleute Deutschlands in Betreff des Fahrplans und der Eisenbahnreform,
  - b. der Stadtgemeinde Neustadt um Aufhebung des Ausnahmetarifs für die Fahrradstraße auf der Höllentalbahn,
  - c. der an der Nebenbahn Mosbach—Kudau interessierten Gemeinden um Ermäßigung der Personen- und Gütertarife für diese Bahn. — Drucksache „Zu Nr. 151“ —.
3. die Petitionen
  - a. der Landesverwaltung Baden des Verbandes süddeutscher Eisenbahner um Abänderung bzw. Umwandlung der Lohnordnungen in einen auf korporativer Grundlage aufgebauten Lohnsatz sowie um Verbesserung der Dienst- und Einkommensverhältnisse, außerdem um größere Fürsorge für die Invaliden und Hinterbliebenen,
  - b. des Badischen Eisenbahnerverbandes um Regelung der Lohn- und Dienstverhältnisse des in Tagelohn beschäftigten Personals der Groß-, Staats- und Kleinbahnen und der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
  - c. der Invaliden der Bad. Staats-Eisenbahnen um Erhöhung ihrer Gnadenrenten,
  - d. der Bahnarbeiter des Bahnerwerkes Wilsbergingen, sowie der Stationsarbeiter daseibst um Erhöhung ihrer Löhne — Drucksache „Zu Nr. 1511“ —.
4. a. den Antrag der Abg. Muser und Genossen, die Ruhezeit für die Eisenbahndienstleute betr. (Drucksache Nr. 41),
  - b. den Antrag der Abg. Gied und Genossen, die tägliche Arbeitszeit der in Staatsbetrieben beschäftigten Arbeiter und Beamten und die Anstellungs- und Bejoldungsverhältnisse des Personals der Privatbahnen betr. (Drucksache Nr. 29),
  - c. den Antrag der Abg. Gortz und Genossen, die gesetzliche Festlegung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr, sowie die Institution des Eisenbahnrats betr. (Drucksache Nr. 28) — Drucksache Nr. 28a —
 Berichterstatter: Abg. Dr. Wildens. (Fortsetzung.)

Am Regierungstisch: Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Wirkl. Geh. Rat Frhr. von Marschall, Generaldirektor Geh. Rat Roth, Ministerialdirektor Schulz, Betriebsdirektor Eugler, Baudirektor Wasmmer, die Oberregierungsräte Heun und Hermann, Regierungsrat Bitterich.

Präsident Fehrenbach eröffnet kurz nach 4¼ Uhr die Sitzung.

Zur Tagesordnung erhalten das Wort

Präsident des Ministeriums des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Freiherr von Marschall: Im Verlaufe der Debatten der letzten Tage ist wiederholt auch auf die finanzielle Lage unserer Eisenbahnen abgehoben worden, und es wurde dabei betont, daß dieselbe zu Besorgnissen keinen Anlaß gäbe. Ich kann dem nur unter gewissen Einschränkungen zustimmen. Es ist ja die Behauptung richtig, die insbesondere der verehrte Herr Berichterstatter, Abg. Dr. Wildens, ausgesprochen hat, daß bei Beurteilung der finanziellen Lage unserer Eisenbahnen nicht einzelne Jahre, sondern jeweils die Entwicklung während eines längeren Zeitraumes in Betracht gezogen werden muß. Ich will einmal die 25 Jahre von 1882 bis 1906 einschließlich ins Auge fassen. Da haben wir allerdings im Jahre 1882 eine Einnahme von 32 Millionen, im Jahre 1906 eine Einnahme von 95½ Millionen zu verzeichnen. Wir haben also hier eine Steigerung der Rohereinnahmen von 63½ Millionen oder 197 Prozent. Das ist ja an sich ganz erfreulich, aber nicht in gleichem Maße ist auch der Reinertrag gestiegen. Im Jahre 1882 hatten wir einen Reinertrag von 13,9 Millionen; im Jahre 1906 einen solchen von 28,6 Millionen, also eine Steigerung von nur 14,7 Millionen oder rund 106 Prozent. Es ist also in diesem 25jährigen Zeitraume die Rohereinnahme um 197 Prozent, der Reinertrag aber nur um 106 Prozent gestiegen. Wenn wir die Gesamteinnahme ins Auge fassen, so ist nur zweimal die Gesamteinnahme in einem Jahre gegenüber der Gesamteinnahme im unmittelbar vorhergehenden zurückgeblieben, nämlich im Jahre 1885 gegenüber 1884 und im Jahre 1902 gegenüber 1901. Anders verhält es sich dagegen beim Reinertrag. Der Reinertrag ist nicht weniger als 10mal in einem Jahre hinter dem Reinertrage des Vorjahres zurückgeblieben, nämlich in den Jahren 1882, 1884, 1890, 1891, 1894, 1898, 1900, 1901, 1902, 1905. Als durch-

aus richtig muß ich allerdings die Behauptung des Herrn Berichterstatters anerkennen, daß die Zunahme der Ausgaben vielfach auf Verschiebungen innerhalb der einzelnen Budgetperioden zurückzuführen ist. Da ja das Finanzgesetz selten vor Mitte des ersten Jahres der Budgetperiode zustande kommt, so ist natürlich infolge davon die Ausgabe in dem ersten Jahre der Budgetperiode meistens geringer als in dem folgenden Jahre.

Ich möchte Sie aber auch auf einige Momente aufmerksam machen, die auf die Höhe der Ausgaben dauernd ungünstig wirken werden. Einmal auf die große Steigerung der Arbeitslöhne, deren ja im Laufe wiederholt anerkennend gedacht worden ist; sie hat sich für 1907 noch nicht vollständig geltend gemacht, denn die letzte Steigerung trat erst mit dem 1. Juli 1907 ein. Dann muß ich weiter auf die ungünstigen finanziellen Wirkungen aufmerksam machen, die der Betrieb der neuen Nebenbahnen zur Folge haben wird, von welchen insgesamt wir annehmen müssen, daß sie eine Rente nicht abwerfen, daß die Betriebseinnahmen nicht einmal die Ausgaben decken werden. Dann kommt hier in Betracht die Steigerung der Betriebsleistungen infolge der Zunahme des Verkehrs, und da sieht häufig die Mehreinnahme nicht im richtigen Verhältnis zu der Mehrausgabe. Ich muß da insbesondere auf die großen Ausgaben aufmerksam machen, die durch die Beschaffung des erforderlichen Kohlenvorrates bedingt werden. Im Jahre 1907 trat hier gegenüber 1906 eine Steigerung von 1 080 000 M. ein, im Jahre 1907 gegenüber dem Budgetjahr eine Steigerung von 1 600 000 Mark. Dann sind in dem letzten Jahre auch die Personalkosten außerordentlich gestiegen. Wie ferner den Herren bekannt ist, haben wir in der letzten Zeit verschiedene Nebenbahnen, die bisher Privatbahnen waren, die aber vom Staate betrieben wurden, erworben. Da fallen dann zwar die beträchtlichen Herauszahlungen weg, die wir an diese Privatbahnen zu leisten hatten, wodurch sich allerdings eine Ausgabenminderung im Betriebsbudget und dadurch auch wieder eine günstigere Gestaltung des Betriebskoeffizienten ergibt, aber wir müssen nun für die Zinsen aus dem Kaufpreise dieser Nebenbahnen aufkommen. Es steht also der Verminderung unserer Ausgaben hier eine Zunahme der Zinsschuld der Eisenbahnschuldentilgungskasse gegenüber.

Ich erlaube Sie, alle diese Momente bei der Beurteilung des Ergebnisses des Jahres 1907 ins Auge zu fassen, und ich glaube, den Schluß daran knüpfen zu dürfen, daß die im Jahre 1907 eingetretene Höhe des Betriebskoeffizienten nicht allein andauern wird, sondern daß dieser aller Voraussicht nach sich in Zukunft noch ungünstiger gestalten wird. Ich brauche in dieser Beziehung nur zu erinnern an die bedeutende Steigerung der Gehalte des gesamten Eisenbahnpersonales, die infolge des neuen Gehaltstarifs eintreten wird.

Ich bitte, sich auch daran zu erinnern, daß ein Betriebsabschluß nicht für sich allein betrachtet werden darf, sondern nur im Zusammenhange mit den Ergebnissen der Eisenbahnschuldentilgungskasse; denn die Verbesserungen, die die neuen Bahnhöfe für den Betrieb bringen, kommen zwar im Betriebsetat zum Ausdruck, dagegen die Mehrleistungen an Schuldzinsen und Amortisationsquoten im Budget der Eisenbahnschuldentilgungskasse. Vergleichen wir das Jahr 1882 mit dem Jahre 1906, so hatten wir im Jahre 1882 an Zinsen 13,3 Millionen, an Amortisationsquote 6,3 Millionen, also insgesamt 19,6 Millionen aufzubringen. Im Jahre 1906 hatten wir 16 Millionen an Zinsen zu leisten und 8,4 Millionen für die Amortisation aufzuwenden, also insgesamt 24,4 Millionen. Das Betreffnis der Mehr-

leistung an Zins und Amortisationsquote betrug also im Jahre 1906 gegenüber 1882 4,8 Millionen mehr.

Es ist in den nächsten Jahren, namentlich nach Fertigstellung der neuen großen Bahnhöfe und einiger unrentabler Nebenbahnen, die wir, von wirtschaftlichen Gesichtspunkten geleitet, bauen wollen, eine weitere erhebliche Steigerung dieser Lasten zu erwarten. Soweit wir die Sache veranschlagen können, werden wir durchschnittlich jährlich mit einem Bauaufwand von 25 Millionen Mark zu rechnen haben. Im Jahre 1907 hat dieser Bauaufwand allein 33 Millionen betragen. Es ist somit aller Anlaß zur Sparsamkeit gegeben, und ich muß das Hohe Haus dringend bitten, sich für die Zukunft von diesem Gesichtspunkt leiten zu lassen.

Es ist im Verlauf der Verhandlungen viel auf die Schweiz exemplifiziert worden. Ich möchte hier darauf aufmerksam machen, daß in der Schweiz selber die Finanzlage der Bundesbahnen zu großen Besorgnissen Anlaß bietet. Ich darf aus dem kürzlich dem Verwaltungsrat mitgeteilten Berichte der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen Einiges anführen. In demselben wird namentlich das beständige Anwachsen der Betriebsausgaben als bedenklich bezeichnet und darauf abgehoben, daß im Jahre 1907 der Betriebskoeffizient der Bundesbahnen von 65,80 Proz. auf 67,48 Proz. gestiegen sei. Der Ueberschuß der Gewinn- und Verlustrechnung sei von 4,8 Millionen auf 2,8 Millionen gefallen, wovon noch 2,5 Millionen für die Feuerungszulagen abgingen. Die ständige Kommission des Verwaltungsrats weist in ihrem Berichtsentwurf für die Bundesversammlung darauf hin, wie nach dem überaus günstigen Jahre 1907 im Wirtschaftsleben eine nicht abzusehende rückläufige Bewegung eingetreten sei, und wie daraus für die Bundesbahnen die nötigen Schlussfolgerungen zu ziehen seien. Vor allem müßte dem Vergehren um Führung neuer Züge, so weit nicht die Befriedigung wichtiger Verkehrsbedürfnisse im Interesse der Bundesbahnen selbst in Frage stehe, entgegengetreten und müßten auch die auszuführenden Bauten auf das Notwendigste und Dringendste beschränkt werden. Der Verwaltungsrat nahm folgenden Antrag seiner Kommission einstimmig an: „Die Generaldirektion wird eingeladen, zu prüfen und zu berichten, welche Maßnahmen getroffen werden können, um das Anwachsen der Ausgaben einzuschränken und wieder ein besseres Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben herzustellen.“ Der Berichterstatter hob hervor, daß die ungünstigen Ergebnisse nicht nur durch die eigentliche Betriebsrechnung veranlaßt worden seien, sondern auch durch die den Bundesbahnen auferlegten Lasten: Ausbau des Bahnnetzes, vermehrte Betriebsanforderungen, Fürsorge für das Personal. Nach Auffassung der Kommission könnten Ersparnisse erzielt werden, wenn mit den Um- und Neubauten etwas zurückgehalten würde. Eine weitere Personalvermehrung sei bei dem eintretenden Verkehrstillstand zu vermeiden. Auf kleinen, ruhigeren Bahnhöfen könne die Arbeitszeit länger sein als auf großen, wo ununterbrochen und angestrengt gearbeitet wird. Das Wohlergehen der Bundesbahnen bedeute eine nationale Sache. In großen Kreisen des Volkes herrsche noch die Auffassung vor, als wären die Mittel der Bundesbahnen zur Förderung der Verkehrsinteressen unerlöschlich, und könnten in dieser Richtung immer neue Begehren gestellt werden. Es müsse im Volke ein anderer Geist platzgreifen; dahin sollten namentlich die kantonalen und gemeindlichen Behörden wirken.

Es ist das eine Mahnung, die auch für unsere Verhältnisse gilt. Ich glaube, wir haben alle Ursache, mit Vorsicht vorzugehen; wir haben alle Ursache, nicht zu weit

zu gehen in der Herabsetzung unserer Tarife und namentlich nicht zu weit zu gehen in dem Fallenlassen von Einnahmen, die wir gegenwärtig haben. Ich betrachte, wie gesagt, die Finanzlage unserer Bahnen, namentlich wenn dieses Abflauen des Verkehrs, dieses Abflauen in Handel und Industrie weiter anhalten sollte, für ziemlich bedenklich.

Nun will ich noch auf einige andere Punkte eingehen, die in der Debatte erwähnt worden sind. Ich möchte noch einmal, wie der Herr Generaldirektor, betonen, daß es nicht möglich ist, hier auf alle einzelnen Anregungen einzugehen, möchte aber das Hohe Haus zugleich versichern, daß alles, was vorgebracht worden ist, einer sorgfältigen Prüfung unterzogen werden wird.

Der Herr Abg. Fröhlich hat hier den sehr beklagenswerten Unglücksfall zur Sprache gebracht, der sich am 10. Mai v. J. ereignet hat, wo ein Knabe an dem Uebergang von der Friedenstraße nach dem Sonntagplatz dahier von einem Zuge überfahren worden ist. Es ist auf Drängen des hiesigen Stadtrats im Jahre 1898 hier ein Uebergang für Fußgänger hergestellt worden. Dieser Uebergang ist durch tadellos funktionierende Schlagbaumschranken mit Hängegitter abgeschlossen. Ich habe mich selbst heute noch einmal an diesen Uebergang begeben und gesehen, daß er von dem nur 170 Meter entfernten Wärterhäuschen an der Kaiserstraße, von dem aus er bedient wird, vollständig übersehen werden kann. Ich habe die Schranken wiederholt öffnen und schließen lassen und habe dabei festgestellt, daß das Glockensignal vorher laut und deutlich ertönt, und daß zwischen dem Erönen des Glockensignals und dem Niedergehen der Schranken immer noch so viel Zeit verlaufen ist, daß jemand, der etwa auf dem Bahnkörper war, sich bequem entfernen konnte. Ich habe auch bemerkt, daß es gar nicht möglich ist, die geschlossene Schranke selbst aufzuheben. Möglich ist es, das Hängegitter etwas auf die Seite zu schieben, so daß vielleicht ein Kind noch durchschlüpfen kann, aber das Kind muß ein gewisses Maß von Kraft und Gewalt anwenden, um dieses Hängegitter auf die Seite zu schieben. Ich muß gestehen, es ist hier alles geschehen, was vernünftigerweise geschehen kann, um einen Unfall zu verhüten. Ein Kind muß dazu erzogen werden, daß es vor Eisenbahnen den gebührenden Respekt hat, und daß es sich namentlich nicht erlaubt, eine geschlossene Schranke gewaltsam zu öffnen. Das ist hier geschehen und hat diesen beklagenswerten Unfall veranlaßt. Ich nehme keinen Anstand, zu behaupten, daß dieser Uebergang an dem Sonntagplatz viel weniger gefährlich ist wie jeder Uebergang über die Kaiserstraße, und daß die Gefahr, daß ein Kind von einem Wagen der elektrischen Bahn dort erfasst wird, viel größer ist als hier bei diesem geschlossenen Uebergang. Daß er bei diesem beklagenswerten Unfall richtig geschlossen war, ist festgestellt, und daß er sich damals in dem gleichen Zustand wie heute befand. Von der Gefahr, die durch Automobile hervorgerufen wird, will ich ganz schweigen; diese läßt sich überhaupt nicht in Parallele stellen mit der Gefahr, die bei einem derartigen Uebergang etwa vorliegt. Ich glaube deshalb, daß hier die Eisenbahnverwaltung auch nicht der geringste Vorwurf trifft. Wenn auch ein Wärter dort gewesen wäre, so hätte er unter Umständen nicht verhindern können, daß das Kind in seinem Ungehorsam, in seinem Bestreben, eine geschlossene Barriere zu durchschlüpfen, doch verunglückt wäre.

Der Herr Abg. Hergt hat insbesondere bemängelt, daß in der Ministerialkommission für die Beamtenvorlagen keine Techniker vertreten waren. In die Ministerialkommission wurden im allgemeinen nur Vertreter der Ministerien entsandt, nur zugunsten der Eisenbahnverwaltung wurde hier eine Aus-

nahme gemacht, indem auch der Personalreferent der Generaldirektion in die Kommission entsandt wurde. Bevor die betr. Gesetzentwürfe in der Kommission beraten wurden, fanden übrigens eingehende Besprechungen in der Generaldirektion statt, an welchen insbesondere auch sämtliche Abteilungsvorstände, darunter also zwei Techniker, teilgenommen haben. Auch die Petitionen, die so zahlreich zum Gehaltstarif eingingen, wurden alle in mehrfachen Sitzungen in der Generaldirektion durchberaten, an welchen die Abteilungsvorstände ebenfalls teilgenommen haben, und die Stellungnahme des Vertreters in der Kommission erfolgte jeweils in Uebereinstimmung mit der Generaldirektion. Es haben also auch die Techniker hier einen Einfluß ausüben können.

Es wurden von dem Herrn Abg. Hergt noch weitere Wünsche der Techniker zur Sprache gebracht, insbesondere die Zulassung aller Diplomingenieure zum Vorbereitungsdienst für das Staatsexamen. Ich kann hier erklären, daß seitens der Eisenbahnverwaltung von ihrem Standpunkt aus keine Bedenken dagegen vorliegen, daß alle Diplomingenieure zum Vorbereitungsdienst zugelassen werden. Die Frage wird aber zurzeit noch in den Ministerien beraten, ich kann also eine definitive Erklärung noch nicht abgeben.

Auch die Titelfrage bezüglich der Ingenieure wurde seitens des Herrn Abg. Hergt zur Sprache gebracht. Die Regelung derselben wird im Zusammenhang mit dem Vollzug der Beamtenvorlagen erfolgen. Da aber auch andere Ressorts hierbei beteiligt sind, muß noch mit diesen ins Benehmen getreten werden; ich kann aber hier erklären, daß die Eisenbahnverwaltung geneigt ist, den Wünschen der Techniker tunlichst entgegenzukommen.

Generaldirektor Geh. Rat Roth: Die von dem Herrn Minister abgegebene Zusicherung sorgfältiger Prüfung der Punkte, auf die nicht sofort vom Regierungsrat geantwortet werden kann, gilt auch im besonderen Maße von den Wünschen und Beschwerden, die sich auf die Dienstausteiler des Personals beziehen. Ich darf hier beifügen, daß der Eisenbahnverwaltung die Einhaltung der von ihr gegebenen Vorschriften über die Dienstdauer und die Ruhezeit sehr am Herzen liegt, daß sie die Einhaltung dieser Vorschriften kontrollieren wird, daß sie Befehle erteilen, Verstöße und Mißstände abstellen und die Befolgung ihrer Vorschriften, wenn es nicht auf andere Weise möglich ist, auch durch Strafen erzwingen wird.

Der Herr Abg. Fröhlich hat an die Regierung die Frage gerichtet, wie es sich mit dem Ueberschuß von 731 000 M. verhalte, den die Arbeiterpensionskasse der Staatseisenbahn und der Salinen erzielt habe. Es ist richtig, daß im Jahre 1907 die Einnahmen dieser Kasse die Ausgaben um den erwähnten Betrag von 731 000 M. überstiegen haben. Diese Mehreinnahme bedeutet aber keineswegs einen bleibenden Ueberschuß. Die Arbeiterpensionskasse befindet sich als eine junge Anstalt naturgemäß noch im Entwicklungszustand und es wird noch lange Jahre dauern, bis der Beharrungszustand endlich erreicht ist. Bis dahin wachsen die Ausgaben von Jahr zu Jahr, die Einnahmen bleiben aber im wesentlichen die gleichen, weil man ja die Beiträge nicht wird erhöhen wollen. Wie auf der Seite 16 des Beihäftes zum Eisenbahnbetriebsbudget mitgeteilt ist, ergab das letzte über die Vermögenslage der Abteilung B der Arbeiterpensionskasse erhobene, von einem hervorragenden Versicherungsmathematiker bearbeitete Gutachten nicht nur keinen Ueberschuß sondern einen rechnungsmäßigen Fehlbetrag von 4 412 000 M. Gleichwohl wurden, wie in dem Bericht des Herrn Abg. Dr. Wildens zum Betriebsbudget auf Seite 64 und den folgenden Seiten ausge-

führt ist, die Leistungen der Abteilung B der Arbeiterpensionskasse ganz beträchtlich erhöht, ohne daß deshalb die Mitgliederbeiträge hinaufgesetzt worden wären. Die Mehrleistungen fallen also der Eisenbahnverwaltung zur Last. Zur Abteilung B der Pensionskasse soll die Eisenbahnverwaltung laut Budget für 1908/09 einen laufenden Zuschuß von 269 200 M. und mit Rücksicht auf den rechnungsmäßigen Fehlbetrag einen außerordentlichen Zuschuß von 145 700 M., zusammen also rund 415 000 Mark jährlich leisten.

In der allgemeinen Diskussion über das Finanzgesetz hat der Herr Abg. Fröhlich auf einen Fall erwähnt, den er als klassisches Beispiel bezeichnete, wie man auf dem Gebiet des Güterverkehrs zur Zeit des Ministerabsolutismus wirtschaftete. Er hat mitgeteilt, daß eine hiesige Firma regelmäßig Sendungen von Karlsruhe nach Bukarest verfrachtet habe, und daß ihr jeweils eine Fracht von 1547 M. abgenommen worden sei. Eine Wiener Firma sei dann dahinter gekommen und habe sich erboten, diese Sendungen für 800 M. zu spedieren. Der Herr Abg. Fröhlich hat für seine Darlegungen einen Gewährsmann bezeichnet, mit dem wir uns benommen haben. Bei diesem Benehmen war aber nicht viel Bestimmtes zu erfahren; denn der Fall spielte nach der eigenen Angabe des Herrn Abgeordneten Fröhlich im Jahre 1895, also vor 13 Jahren (Nachen im Zentrum). Nun hat aber überdies der Inhaber der Firma seit einer Reihe von Jahren sein Geschäft aufgegeben und er besitzt selbstverständlich keine Frachtbriefe und sonstigen Aufzeichnungen mehr; er hat aber in freundlicher Weise das mitgeteilt, was ihm noch in Erinnerung ist. Soviel darnach also festgestellt werden konnte, bestanden die Sendungen aus Wagenladungen von meistens 10 000 Kilogramm und waren aus Maschinen zur Mineralwasserfabrikation und aus Mineralwasserflaschen zusammengesetzt. In welchem Verhältnis das Gewicht der Maschinen zu dem Gewicht der Flaschen stand, das kann nachträglich ohne die Aufzeichnungen nicht mehr festgestellt werden. Die Maschinen fallen in eine andere Tarifklasse als die Hohlglaswaren. Nun hat anscheinend der Versender ungewöhnlicher Weise unterlassen, das Gewicht dieser beiden verschieden tarifierten Güter in dem Frachtbriefe besonders anzugeben. Infolgedessen trat der allgemeine Grundsatz ein, daß die ganze Sendung nach dem höchsten tarifierten Bestandteil zu berechnen ist. Wäre die Gewichtsangabe im Frachtbrief für Maschinen und Flaschen getrennt gemacht worden, so wäre die Fracht wesentlich billiger gekommen. Hiernach wäre es also Sache des Versenders gewesen, den Frachtbrief zweckmäßiger auszustellen; er hätte sich dann die billigere Frachtberechnung von vornherein sichern können. Ob der Interessent sich wegen der Frachtberechnung an zuständiger Stelle erkundigt hat, und wie die Anfrage gelautet hat, kann natürlich jetzt nach dieser langen Zeit auch nicht mehr festgestellt werden. Anscheinend ist man bei der zollamtlichen Revision der Sendungen in Rumänien auf den Fehler des Versenders aufmerksam geworden. Eine österreichische Speditionsfirma hat dann anscheinend durchblicken lassen, sie könne die Sendungen billiger befördern, wenn man sie ihr ständig zur Spedition zusichere. Dann hat zweifellos diese Firma im Reklamationswege die Beträge zurückverlangt, die gleich zu Anfang weniger erhoben worden wären, wenn der Versender den Frachtbrief zweckmäßig ausgestellt hätte.

Es ist nach diesen Darlegungen durchaus irrig, wenn der Herr Abg. Fröhlich annimmt, für die Sendungen sei eine Fracht willkürlich gefordert worden, und durch die gesetzliche Festlegung der Tarife könne solchen Vorkommnissen vorgebeugt werden. Die Erhebung der

Fracht erfolgt nicht nach Willkür sondern nach den veröffentlichten, für jedermann zugänglichen und für jedermann gleichmäßig anwendbaren Tarifen. Es kommt also nicht auf den guten Willen der Eisenbahnverwaltung an, wie die Fracht berechnet werden soll sondern nur auf die Tarife. Nach den gesetzlichen Vorschriften des § 7 der Deutschen Verkehrsordnung und des Art. 11 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr wäre auch jedes andere Vorgehen der Eisenbahnverwaltung unbedingt ausgeschlossen. Es ist mir auch nicht recht ersichtlich, wie sich der Herr Abg. Fröhlich die Wirkung einer gesetzlichen Festlegung der Tarife für die badischen Staatsbahnen auf den vorliegenden Fall gedacht hat. Wenn die badischen Einheitsätze, die heute in die direkten Tarife eingerechnet werden, auch gesetzlich festgelegt sein sollten, so sähen die Tarife um kein Haar anders aus als bisher und könnten auch nicht anders gehandhabt werden als bisher.

Was andere Verwaltungen, die mit uns am rumänischen Verkehr beteiligt sind, die württembergische, bayerische, österreichische, ungarische, rumänische, in die direkten Tarife einrechnen, entzieht sich unserer Einwirkung und kann natürlich auch der gesetzlichen Festlegung im badischen Landtag nicht unterliegen. Diese anderen Verwaltungen, insbesondere die österreichische, ungarische und die rumänische, haben ein von unserem Tariffsystem abweichendes Tariffsystem, das ziemlich häufigen Wechsel unterworfen ist. Infolgedessen stellen die direkten Tarife nicht immer die erreichbaren billigsten Frachten dar, bis endlich die Änderungen, die auf dem Gebiete der einzelnen, namentlich der außerdeutschen Verwaltungen eingetreten sind, auch in den direkten Tarifen durchgeführt werden konnten. Für das Publikum würde also mit oder ohne gesetzliche Festlegung der Tarife für die badischen Strecken Alles beim alten bleiben.

Weiterhin hat der Herr Abg. Fröhlich befürchtet, Preußen schade seine Personewagen auf kurze preußische und lange badische Strecken, Baden aber seine Wagen auf lange preußische Strecken. Mit dieser Annahme hat der Herr Abg. Fröhlich durchaus recht, denn es heißt in der Erklärung der Regierung, die in dem Budgetberichte des Herrn Abg. Dr. Wildens auf Seite 85 abgedruckt ist, ausdrücklich: „Dabei (nämlich bei dem Naturalausgleich über den Lauf der direkten Wagen) ist zu beachten, daß die badischen Wagen bei dem im Verkehr mit dem Norden durchgehenden Zügen im Durchschnitt größere Strecken auf preußisch-hessischem Gebiet zurückzulegen haben, als umgekehrt die preußisch-hessischen Wagen auf badischem Gebiet, so daß also zur Bewirkung des Naturalausgleiches im allgemeinen mehr preußisch-hessische Wagen auf badisches Gebiet übergehen müssen, als badische auf preußisch-hessisches Gebiet.“ Das ist auch ganz natürlich, denn die direkten Wagen sollen möglichst große Strecken durchlaufen, und bei möglichst großen Strecken kommt immer in Betracht, daß Baden ein verhältnismäßig kleines Land und Preußen ein großes Land ist. Ich möchte das nur an ein paar Beispielen klarlegen. Ein direkter Wagen Baden-Baden—Amsterdam durchläuft auf badischen Strecken 97, auf nichtbadischen 520 Kilometer. Die Wagen, die von Basel über Heidelberg auf die Main-Neckarbahn und weiterhin auf die preußischen Staatsbahnen übergehen, durchlaufen auf badischen Strecken 251 und auf preußischen Strecken bis Altona 635 Kilometer, bis Berlin 627 Kilometer, bis Breslau gar 855 Kilometer. Wenn man direkte Wagen überhaupt will, so darf man nicht auf der anderen Seite beklagen, daß badische Wagen in größerem Umfang auf ein fremdes Gebiet übergehen, denn sonst ist kein Naturalausgleich möglich. Wollte man die badischen Wagen ausschließlich im badischen Gebiete laufen lassen, so würde

das Publikum, das über Baden hinaus in direkten Wagen reisen will, die Zechen bezahlen.

Die Beschwerden, die uns mitgeteilt wurden wegen der Nichteinhaltung der zur Sicherung der Arbeiter in der Hygienisanstalt in Durlach erlassenen Vorschriften, werden untersucht werden. Im übrigen muß die Anstalt anlässlich des Bahnhofsumbaus in Durlach in kurzer Zeit beseitigt werden, und bei dem geringen Bedarf unserer Verwaltung an hygienisierten Hölzern wird es sehr zweifelhaft sein, ob wir noch weiterhin eine Hygienisanstalt an einem anderen Orte errichten wollen; wir werden wohl zweckmäßiger die Hölzer von der Privatindustrie hygienisieren lassen.

Der Herr Abg. Sergt hat bemängelt, daß nicht mindestens einer der Personalreferenten in der Generaldirektion ein Techniker sei. Dazu möchte ich bemerken, daß es in der Eisenbahnverwaltung nicht nur eine Art von Technikern gibt, sondern daß wir Bahnbau-, Hochbau-, Maschinenbau- und Elektrotechniker haben. Wenn man dem vom Herrn Abg. Sergt verlangten Grundzüge Rechnung tragen wollte, so müßte z. B. ein Bahnbauingenieur die Personalien der Werkstättenbeamten behandeln. Das würde aber den Werkstättenbeamten wahrscheinlich ebensowenig eine besondere Genugung bereiten, wie wenn man einem Maschinentechniker die Personalien der Bahnbautechniker übertragen würde. Die allgemeinen Angelegenheiten müssen ja im Interesse der Gleichmäßigkeit ohnehin von einer Hand behandelt werden. Nun darf man sich aber nicht denken, daß die technischen Mitglieder keinen Einfluß auf die Personalien der technischen Beamten hätten. Soweit ein solcher Einfluß erforderlich ist, findet er durch die geschäftsordnungsmäßige Mitwirkung der Abteilungsvorstände in allen einigermaßen wichtigeren Dingen statt. Von den Abteilungsvorständen werden, soweit es nötig ist, die einzelnen technischen Fachreferenten wiederum beigezogen. Letzteres geschieht aber auch in sehr weitgehendem Maße, ohne daß es durch die Geschäftsordnung vorgeschrieben wäre, in allen einigermaßen dazu geeigneten Gegenständen schon von dem Personalreferenten selbst. Mit allen unwesentlichen Personalien des technischen Personals die technischen Fachreferenten mit zu belasten, das würde weiter nichts heißen, als diese Herren von anderen wichtigeren Aufgaben abziehen. Es wird also wohl bei dem seitherigen Verfahren sein Bewenden haben müssen.

Den Wünschen des Herrn Abg. Veneden wegen Anbringung von Rollvorhängen oder Rouleaux in den Eisenbahnwagen ist mindestens versuchsweise Rechnung getragen worden. Bei den für den Sommerdienst beschafften 10 sechsachsigen Seitengangwagen 1. und 2. Klasse sind sämtliche Fenster an den Außenwänden der Abteile und im Seitengange mit Vorhängen nach Schweizer Bauart versehen. Es sind Rollvorhänge aus gummiertem Stoff, die sich in jeder Höhe einstellen lassen. Ich möchte aber gleich bemerken, daß es sich hier um keine Kleinigkeit handelt; es ist vielmehr eine recht kostspielige Sache. Wollten wir die vorhandenen Vorhänge durch Vorhänge nach Schweizer Art ersetzen, so würde das für einen vierachsigen Wagen 1. und 2. Klasse etwa 1000 M. kosten (Bewegung), weil man sehr weit in die Bauart dieses Wagens eingreifen muß, um diese Einrichtung, für die ja die Bauart nicht vorgesehen war, anbringen zu können. Beim Neubau von Wagen kommt die Sache natürlich nicht so teuer. Bevor wir aber weitere Wagen mit den Stellvorhängen ausrüsten, wollen wir es doch mit Rücksicht auf die großen Kosten zunächst erproben, wie sie sich bei diesen Wagen bewähren, und welche Stellung das Publikum dazu nimmt.

Der Herr Abg. Seppert hat neuerdings wieder die Frage der Ermäßigung der Obsttarife in Anregung gebracht. Diese Frage wird bei ihrer großen Wichtigkeit dem im Juli d. J. zusammentretenden badischen Eisenbahnrate vorgelegt werden, nachdem jetzt wohl die Einwirkung des neu eingeführten Obstzollens übersehen werden kann. Die von dem Herrn Abgeordneten erwähnten billigeren Frachttarife für frisches Obst gelten nur nach den belgischen und niederländischen Hafenstationen für die Ausfuhr über See. Solche Tarife bestehen im Gebiete der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen; sie sollen die Ausfuhr des deutschen Obstes nach dem Auslande fördern. Unsere Verwaltung glaubte, sich von diesem Vorgehen nicht ausschließen zu sollen. Leider muß ich mir versagen, auf die übrigen interessanten Darlegungen des um den badischen Obstbau hochverdienten Herrn Abg. Seppert einzugehen. Er möge aber versichert sein, daß wir auch jetzt wie früher seinen schätzenswerten Anregungen volle Würdigung angedeihen lassen werden.

Schließlich möchte ich noch auf eine Äußerung des Herrn Abg. Vogel zurückkommen. Er hat mitgeteilt, daß ein Kranenführer in Mannheim zwei Tage, nachdem er sich mit einer Abordnung bei mir über seinen Werkmeister beschwert habe, von seinem Posten entfernt worden sei. Der Herr Abgeordnete bezeichnet dies als einen sehr sonderbaren Zufall. Ich erinnere mich nicht, ob der Mann bei mir war und um was es sich dabei handelte. Ich will aber nicht bestreiten, daß er bei mir war. Ich verwahre mich aber dagegen, daß aus der Mitteilung des Herrn Abg. Vogel etwa der Schluß gezogen wird, ich hätte die Entfernung des Mannes von seinem Posten veranlaßt, weil er sich bei mir beschwert hat.

Ministerialdirektor Schulz: Der Herr Abg. Fröhlich hat eine Beschwerde von Mannheimer Firmen zur Sprache gebracht, die nach seiner Darstellung dadurch verursacht sei, daß das Staatsbahnlagerhaus an eine Firma vermietet und dieser Firma dadurch eine Monopolstellung gegeben worden sei. Die letztere Behauptung ist an sich für Jeden, der die Mannheimer Verhältnisse kennt, als unrichtig kenntlich; in Mannheim besteht eine ganze Reihe von Getreidelagerhäusern, es kann also deshalb, weil das Staatsbahnlagerhaus an eine Firma vermietet worden ist, von einem „Monopol“ schlechterdings keine Rede sein.

Zutreffen könnte dieser monopolartige Charakter höchstens gegenüber der einen Firma, die der Herr Abg. Fröhlich besonders genannt hat, nämlich für die Rheinmühlwerke in Mannheim. Dieses Etablissement befindet sich am Rheinbafen und zwar nicht unmittelbar am Wasser, sondern hinter diesem Staatsbahnlagerhaus und hinter dem großen Getreidespeicher der Firma Fendel. Dieser Rheinmühlwerken war, als sie seinerzeit gegründet wurden, auf fünf Jahre ein Vormieterrecht auf einen unmittelbar vor ihrer Mühle gelegenen Platz am Wasser eingeräumt worden, damit sie daselbst evtl. einen Speicher bauen könnten; von diesem Vormieterrecht aber haben sie keinen Gebrauch gemacht.

Als sodann, nachdem der staatsbahneigene Speicher einige Jahre im Betriebe der Eisenbahnverwaltung gestanden war, die Pfalzbahn dazu überging, ihre eigenen Speicher zu vermieten und damit die Konkurrenz, die sie der badischen Staatsbahn gemacht hatte, in der früheren Form nicht mehr auszuüben, war es für die badische Eisenbahnverwaltung durchaus entbehrlich geworden, weiterhin einen eigenen Speicher zu betreiben. Es war das auch ein sehr wenig gewinnbringendes Geschäft geworden, weil der Speicher allmählich leer stand und seine

Venützung in gar keinem Verhältnis mehr zu den großen Summen stand, die in diesem Speicher investiert waren. Die badische Eisenbahnverwaltung ist deshalb vor einigen Jahren dem Beispiel der Pfalzbahn gefolgt und hat ebenfalls ihren Speicher und zwar an die Firma Fendel vermietet. Bevor er vermietet wurde, wurde ein Teil desselben den Rheinnüchlenwerken zur Miete angeboten; sie haben aber von dem Angebot keinen Gebrauch gemacht. Ich muß deshalb betonen, daß, wenn diese Firma in eine für sie ungünstige Lage gekommen ist, sie es lediglich sich selbst zuzuschreiben hat und Vorwürfe an die Adresse der Eisenbahnverwaltung oder der Regierung nicht am Platze sind.

Der Vertrag über den Speicher ist unfindbar bis zum Oktober dieses Jahres, u. sodann auf weitere fünf Jahre für den Fall seitens der Eisenbahnverwaltung kündbar vermietet, daß sie des Mietgegenstandes „aus dringenden Gründen des öffentlichen Interesses“ selbst wieder bedarf. Solche dringenden Gründe des öffentlichen Interesses liegen zurzeit nicht in der Lage ist, dem Wunsche des Herrn Abg. Fröhlich Rechnung zu tragen und den in Betracht kommenden Vertrag zu kündigen. Dagegen ist die Eisenbahnverwaltung, bezw. sind deren Vertreter in Mannheim und hier, wenn es gewünscht wird, gerne bereit, zu einer Verständigung zwischen den beiden hier in Betracht kommenden Firmen beizutragen.

Von mehreren Seiten ist die Neuregelung des Fahrgebiührens angeregt worden. Ebenso sind vom Herrn Abg. Schmidt Wünsche wegen der Aenderung des Urlaubswesens in der Eisenbahnverwaltung geäußert worden. Ich kann den Herren Abgeordneten mitteilen, daß beabsichtigt ist, sobald die Beamtenvorlagen verabschiedet sein werden, diese beiden wichtigen Materien einer Neuregelung zu unterziehen. Wenn übrigens von einer Seite gesagt worden ist, es seien die Fahrgebühren ganz unzureichend geregelt, da es sich im großen und ganzen um der gleichen Kategorie angehörige Leute handle, weshalb nicht richtig sei, daß man hier verschiedene Abstufungen für das Kilometer mache, so verweise ich darauf, daß diese Fahrgebühren bisher nicht den Charakter bloß einer Diät hatten, sondern daß sie zugleich als eine Art Gehaltsteil zu betrachten waren. Das ergibt sich daraus, daß diese wandelbaren Gebühren nach dem jetzigen Gehaltstarif teilweise in den Einkommensanschlag aufgenommen worden sind. Das fällt im künftigen Gehaltstarif weg, und es bekommen jetzt diese Gebühren ausschließlich den Charakter von Aufwandsentschädigungen.

Von Seiten des Herrn Abg. Schmidt-Bretten ist der Antrag gestellt worden, die Petition der Bahnarbeiter des Bahnmeistereibezirks Wilferdingen sowie der Stationsarbeiter daselbst um anderweitige Regelung ihrer Lohnbezüge der Regierung empfehlend zu überweisen. Der Herr Berichterstatter hat bemerkt, daß, wenn nicht etwa von der Regierung hier eine andere Darstellung gegeben würde, als sie im Berichte niedergelegt sei, dann zu einer empfehlenden Ueberweisung kein Anlaß vorliege. Ich kann nur voll auf bestätigen, daß die Darstellung, wie sie im Berichte enthalten ist, auch jetzt noch vollständig zutrifft, und wenn noch ein Zweifel bestände, so wird dieser Zweifel wohl dadurch behoben sein, wenn darauf hingewiesen wird, daß ganz ähnliche Wünsche auch von anderer Seite vorgetragen worden sind, und daß es wohl nicht anginge, die Petition einer einzelnen Arbeitergruppe empfehlend zu überweisen, bei den andern aber nicht das gleiche eintreten zu lassen. Sobald die Zeit gekommen sein wird, werden auch diese Fragen wieder einer Prüfung unter-

zogen werden (Zwischenruf aus dem Saal: Wann wird das sein?).

Dem Wunsche des Herrn Abg. Dr. Gönner wegen nochmaliger Prüfung der Einrichtung der Bahnsteigsperrre in Baden-Baden wird seitens des Ministeriums entsprochen werden. Es wird wohl am zweckmäßigsten sein, wenn zu dieser Prüfung auch Vertreter der Stadtverwaltung zugezogen werden, und wenn sie an Ort und Stelle stattfindet, so daß allen Interessenten Gelegenheit gegeben ist, hier ihre Anschauungen und Wünsche zur Sprache zu bringen. Eine Aufhebung der Bahnsteigsperrre für Baden-Baden eintreten zu lassen, muß ich als ausgeschlossen bezeichnen. Bei dem sehr großen Verkehr ist es schon von vornherein unmöglich, die Fahrartenrevision auf der Strecke Mos-Baden vorzunehmen; in Mos treten die Züge aber in den gesperrten Teil unseres Bahnnetzes ein und da würde das zu unhaltbaren Zuständen führen.

Auf die Frage der Herabsetzung der Tariffätze der Nebenbahnen jetzt nochmals näher einzugehen, darf ich mir wohl versagen. Hierüber ist das Nötige schon auf dem letzten Landtag gesagt, es ist darauf hingewiesen worden, daß bei der Gesetzesvorlage für diese Privatbahnen jeweils dargelegt worden ist, daß sie nur existieren können, wenn sie erhöhte Lagen erheben oder im Güterverkehr erhöhte Entfernungen anrechnen dürfen. Ein Beispiel dafür findet sich ja auch in dem vorliegenden Kommissionsbericht; ich verweise auf die Petition bezüglich der Bahn Mosbach-Mudau, bei der Ihre Budgetkommission zu dem Antrag gekommen ist, daß, wenigstens solange die jetzigen Verhältnisse vorliegen, an dem dermaligen Zustand nichts geändert werden solle. Es ist auch nicht möglich, hier eine Aenderung in Aussicht zu stellen.

Schließlich möchte ich noch kurz auf die Angelegenheit der Basler Vorgänge zurückkommen. Als gestern abend der Herr Abg. Pfeiffle von einer „Entgegnung“ sprach, die auf die Darstellung im Budgetkommissionsbericht erschienen sei, waren wir überrascht, weil der Herr Regierung von einer solchen Entgegnung bisher gar nichts bekannt war. Erst bei Beginn der Sitzung ist mir die Broschüre vorgelegt worden; ich konnte mir einen flüchtigen Blick hineinwerfen, kam aber konstataren, daß, soweit hier die Mitwirkung meiner Person geschildert wird, diese vollständig entstellt wieder gegeben ist. Es ist davon, daß ich den Bahnarbeitern erklärt hätte, eine neue Lohnordnung wäre vorläufig ausgeschlossen, schlechterdings auch nicht mit einem Wort die Rede gewesen. Es ist die Sache so gelegen, wie wir sie Ihnen dargestellt haben: Die Generaldirektion hat einen Entwurf einer Lohnordnung vorgelegt und diese war dem auch vom Ministerium sachlich auf das Eingehendste geprüft, zur Prüfung in verschiedener Richtung an die Generaldirektion zurückgegeben, und dabei war der Generaldirektion der Auftrag gegeben worden, sich auch noch darüber zu äußern, ob nicht die Herausgabe einer neuen Lohnordnung verschoben werden sollte, um sie im Zusammenhange mit den Beamtengegesvorlagen im jetzigen Landtag vorzubringen und dadurch auch dem Landtag Gelegenheit zu geben, zu dieser Frage und zur Höhe der Lohnaufbesserung Stellung zu nehmen. In diesem Sinne habe ich den Arbeitern Mitteilung gemacht. Von dem wichtigsten Punkte, dem springenden Punkte auf den es ankommt, daß spätestens im Laufe des Monats Juni die Entscheidung falle und den Arbeitern mitgeteilt werde, steht in dieser Darstellung nichts. Ich kann sie also auch in diesem Punkte nur als vollständig unzutreffend bezeichnen.

Betriebsdirektor Engler: In der Sitzung vom Montag hat der Herr Abg. Fröhlich die Eisenbahnverwal-

tung erhucht, sie möchte auf das neue Zugmeldeverfahren ihre ernste Aufmerksamkeit richten, dieses Meldeverfahren stehe dem früher in Uebung gestandenen an Brauchbarkeit nach, es beständen insbesondere dort, wo Züge sich kreuzten u. nur ein fahrdienstleitender Beamter vorhanden sei, Schwierigkeiten und infolgedessen auch Betriebsgefährdungen. Ich kann dem Herrn Abg. Fröhlich auf versichern, daß wir dieser neuen Einrichtung, die allerdings für die Sicherheit und glatte Durchführung des Betriebes von größter Bedeutung ist, unsere volle Aufmerksamkeit zuwenden.

Was nun die Entstehung und Beschaffenheit dieses Meldeverfahrens angeht, so ist es nicht etwa entstanden aus der Laune eines Einzelnen oder auch nur aus der Arbeit Mehrerer, sondern es ist entstanden auf Grund langer, eingehender Beratungen der ersten Sachverständigen der sämtlichen deutschen Eisenbahnverwaltungen. Es ist das neue Zugmeldeverfahren auch nicht etwa etwas Neues überhaupt, das die Probe noch nicht bestanden hat, sondern es ist nur neu bei uns, während es bei anderen deutschen Eisenbahnen schon lange mit bestem Erfolge angewendet ist. Es haben bis dahin im Deutschen Reich verschiedene Meldeverfahren bestanden, und es war schon längst ein Wunsch der deutschen Eisenbahnverwaltungen, auch auf diesem wichtigen Gebiete die so notwendige Einheitlichkeit zu erzielen, und zwar insbesondere wiederum im Interesse der Betriebssicherheit. Es soll nicht beabreht werden, daß nach dem neuen Verfahren in einzelnen Fällen der fahrdienstleitende Beamte etwas mehr in Anspruch genommen ist; es werden, wie der Herr Abg. Fröhlich jagte, in gewissen Fällen mehr Telegramme ausgefertigt, gerade bei Zugkreuzungen, wenn zwei Züge zu gleicher Zeit auf derselben Station eintreffen und zu gleicher Zeit abzufahren sind. Das ist wohl richtig, aber wenn die fahrdienstleitenden Beamten durch solche Dinge mehr in Anspruch genommen werden, so ist das an und für sich kein Zeichen, daß das Meldeverfahren nicht in Ordnung sei oder nicht besser sei als das frühere. Es kommt doch lediglich darauf an, was mit der Aenderung des Meldeverfahrens erreicht, ob insbesondere eine Erhöhung der Betriebssicherheit damit erreicht wird.

Darin nun stimmen die deutschen Eisenbahnverwaltungen überein, daß das neue Verfahren eine Erhöhung der Betriebssicherheit in sich schließt. Es ist dieses System im Deutschen Reich jetzt allgemein angenommen als Bestandteil der ebenfalls im Deutschen Reich allgemein geltenden Fahrdienstvorschriften. Selbstverständlich ist es die Aufgabe der Eisenbahnverwaltung, und sie ist sich dieser Aufgabe wohl bewußt, dort, wo eine stärkere Inanspruchnahme dieser Beamten eintritt, oder wo diese Inanspruchnahme so groß wird, daß die Beamten sie nicht mehr ohne zu große Anstrengung leisten könnten, Abhilfe eintreten zu lassen, natürlich nicht dadurch, daß man das System des als zweckmäßig befundenen Meldeverfahrens ändert, sondern dadurch, daß man in anderer Weise diesen Beamten Erleichterungen schafft. Die Wege, auf welchen man hier helfen kann, sind sehr verschiedenartig und müssen in jedem Einzelfall besonders geprüft werden. Wo solche Wünsche an uns oder an die Betriebsinspektionen des Landes herangetragen werden, soweit sie begründet sind, entsprechen werden.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit noch erwähnen, daß auf unseren Hauptlinien, wo der große Verkehr sich abwickelt, insbesondere auf den zweigleisigen Linien, das Meldeverfahren mehr und mehr abgeschafft und ersetzt wird durch das elektrische Blocksystem, das in der Hauptsache selbsttätig wirkt.

Wenn nun da und dort einzelne kleine Unannehmlichkeiten durch das neue Meldeverfahren eintreten, so dür-

fen wir uns die Freude an der erreichten Einheitlichkeit in dieser wichtigen Frage des deutschen Eisenbahnwesens dadurch nicht verderben lassen. Solch kleine Unannehmlichkeiten, zu denen ich auch das Aufgeben altgewohnter Uebungen und Einrichtungen zähle, dürfen in einer so wichtigen Sache nicht ausschlaggebend sein.

Vandirektor **W a s m e r**: Auf die im Laufe der Debatte der letzten Tage von einigen Abgeordneten vorgebrachten Klagen und Wünsche über verschiedene Stationen ihrer Bezirke kann ich kurz folgendes erwidern:

Eine Haltestelle in Niederbühl, bezüglich deren der Herr Abg. Schmidt-Karlsruhe sich erkundigt hat, kann vorerst nicht in Aussicht gestellt werden. Die Haltestelle käme in nächste Nähe der Station Rastatt zu liegen, und es ist nicht angängig, auf so kurze Entfernung Personenzüge schon wieder zum Halten zu bringen. Die Frage der Errichtung einer solchen Haltestelle kann jedenfalls erst wieder aufgeariffen werden, wenn es sich um die Einführung von Lokalzügen auf dieser Strecke handelt.

Der Abg. Frhr. v. **W e n z i n g e n** hat in Erinnerung gebracht, es sei in der letzten Tagung zugefagt worden, daß in Wiesloch ein neues Aufnahmegebäude erstellt werden solle. Hier ist eine kleine Berichtigung nötig. Es ist damals bemerkt worden, daß die Sache nicht sehr dringend sei und die jetzige Einrichtung vorläufig noch genüge, man werde aber prüfen, ob im nächsten Budget der Bau eines neuen Aufnahmegebäudes vorgezogen werden könne. Diese Prüfung ist vorgenommen worden, sie hat ergeben, daß das Bedürfnis nach einer Verbesserung des Gebäudes allerdings anerkannt werden muß. Die Räumlichkeiten sind ungenügend und vielfach etwas zu klein. Es kann sich jedoch nicht um einen Umbau des Gebäudes handeln, da dasselbe ohnehin zu nahe am Geleise steht, sondern nur um einen völligen Neubau. Die Mittel aber für einen Neubau anzufordern, dazu konnte man sich angesichts der großen und wichtigen Aufgaben, die die Eisenbahnverwaltung noch im nächsten Jahre zu lösen hat und die das Budget sehr belasten, nicht entschließen.

Auf die weitere Bemängelung des Herrn Abg. Frhr. v. **W e n z i n g e n**, daß in den Stationen **M i n g o l s h e i m** und **L a n g e n b r ü c k e n** durch die Vorbauten an den Gebäuden eine große Einengung der Bahnsteige entstanden sei, habe ich zu bemerken, daß allerdings an diesen Gebäuden Vorbauten gemacht worden sind, die erforderlich waren zur Vergrößerung der Fahrstraßen und zur Unterbringung der Stellwerke und der Blockwerke, die nicht anders untergebracht werden konnten. Es ist dadurch allerdings, aber nur auf eine kurze Strecke, eine Einengung der Bahnsteige entstanden, aber nicht von der Ausdehnung, wie man nach den Angaben des Herrn Abg. Frhr. v. **W e n z i n g e n** annehmen sollte. Der Abstand der Vorbauten von der Bahnsteigkante beträgt in **M i n g o l s h e i m** noch über 2 Meter und in **L a n g e n b r ü c k e n** 3 Meter. Das sind also doch schon Entfernungen, daß ein sehr dicker Mann noch ungehindert passieren kann. (Heiterkeit.) Durch die Einengung ist eine wesentliche Belastung des Verkehrs auf dem Bahnsteig jedenfalls nicht erwachsen.

Auf eine Anfrage des Herrn Abg. **S c h m i d t - B r e t t e n** wegen des Umbaues des Bahnhofes **B r e t t e n** ist zu bemerken, daß der Bahnhof in **B r e t t e n** allerdings zu den Bahnhöfen gehört, die wohl in nicht sehr ferner Zeit umgebaut und erweitert werden müssen, um den Ansprüchen des Betriebes und des Verkehrs voll zu genügen, aber eine Aufnahme in das Budget oder die Angabe, wann überhaupt die Ausführung erfolgen kann, ist zur-

zeit angefaßt der großen anderen Arbeiten und Aufgaben, die das Budget belasten, nicht möglich. Die Ausführung muß verschoben werden.

Was die vom Herrn Abg. Gönner in Anregung gebrachte Herstellung einer Unterführung der Waldseestraße am unteren Ende der Station Baden anlangt, so kann es sich doch wohl nur um die Herstellung einer solchen Anlage für den Fußgängerverkehr handeln, denn eine Beseitigung des Wegübergangs durch eine Ueberführung oder Unterführung für die Fahrwerke ist nach Lage der örtlichen Verhältnisse vollständig ausgeschlossen. Es soll aber geprüft werden, ob und mit welchem Kostenaufwand eine Unter- oder Ueberführung für Fußgänger gemacht werden kann.

Der Herr Abg. Dr. Blankenhorn ist unter Hinweis auf die früheren Äußerungen der Regierung bei den Debatten des letzten Budgets auf den Bahnhof Müllheim zu sprechen gekommen und hat sich über den Stand der Sache erkundigt und bedauert, daß die Mittel zu dem verlangten Bau auch in diesem Budget nicht angefordert seien. Dazu kann ich bemerken, daß das Projekt für den Umbau des Bahnhofs Müllheim im Laufe der vergangenen zwei Jahre bearbeitet worden ist. Das Projekt hat aber bei dieser Bearbeitung einen größeren Umfang angenommen, als es ursprünglich beabsichtigt war. Es hat sich gezeigt, daß neben einer Vergrößerung der Anlagen für den Personenverkehr, der Schaffung von Bahnsteigtunnels zugleich eine Erweiterung der Einrichtungen für den Güterverkehr geschaffen werden muß. Es hat sich dann gezeigt, daß der Wegübergang, der jetzt seitlich der Station liegt, nach dem Umbau der Station fast durch deren Mitte durchgeht, so daß die Beseitigung des Ueberganges durch eine Ueberführung in Aussicht genommen werden muß. Auf diese Weise ist ein Projekt entstanden, das einen erheblichen Kostenaufwand verursacht. Die Generaldirektion kann sich nun nicht entschließen, dieses Projekt jetzt schon in das Budget einzustellen und dessen alsbaldige Ausführung in Aussicht zu nehmen, und zwar aus den gleichen Gründen wie bei Bretten, nämlich wegen der großen sonstigen Arbeiten, die das Budget belasten. Das Wichtigere muß eben dem vorgehen, was noch einigermaßen das Zuschauen erleidet.

Der Herr Abg. Hergt und später auch der Herr Abg. Geppert hat eine Erweiterung des Güterbahnhofs in Ottersweier mit Rücksicht auf den großen Obstverkehr befürwortet. Auf eine Eingabe der interessierten Gemeinden hin, die aber erst in allerlester Zeit bei der Generaldirektion eingetroffen ist, wird die Sache zurzeit bei der Generaldirektion geprüft und es werden die Bezirksstellen zu Erhebungen und Äußerungen veranlaßt. Der Einlauf der letzteren muß abgewartet werden, bis sich die Generaldirektion schlüssig machen kann.

Wie es sich mit der Berechtigung der Klagen über die allzulange Schließung des Wegüberganges bei der Station Ottersweier verhält, wird auch geprüft werden, nötigenfalls wird man eben den Wegübergang direkt bedienen müssen, wenn Unzuträglichkeiten durch die seitherige Bedienung mittelst Drahtzugs vom Bahnsteig aus erwachsen.

Der Herr Abg. Geppert hat außerdem noch Klage geführt darüber, daß eine Schutzhalle in Appenweier noch nicht errichtet sei. Nun hat man in Appenweier statt einer Schutzhalle eingebaute Sitzbänke errichtet, die vor Zugwind schützen, und hat geglaubt, mit dieser Einrichtung der Aufstellung einer Schutzhalle entbunden zu sein. Diese Sitzbänke haben sich, soweit berichtet wird, sehr gut bewährt, und man kann hier füglich noch zuwarten.

Der Herr Abg. Hilbert hat wegen des Bahnhofs in Donaueschingen angefragt. Hier kann

ich die Mitteilung machen, daß der Fußgängersteig an der Josefsstraße in aller Eile zur Ausführung kommt, nachdem jetzt die Arbeiten auf dem Bahnhof Donaueschingen wieder aufgenommen werden können. In Verbindung mit diesen Arbeiten wird auch dieser Steig, für den Mittel in der Budgetanforderung für den Bahnhofumbau enthalten sind, zur Ausführung kommen.

Ob für den Steig, den er noch für S m m e n d i n g e n gewünscht hat, ein Bedürfnis vorliegt, werden wir prüfen. Uns ist bis jetzt nicht bekannt, daß dort ein solches Bedürfnis besteht.

Oberregierungsrat Henn: Der Herr Abg. Vogel hat gemeint, es wäre das Beste, wenn man in Mannheim einen Chemiker anstellen würde, der die Lokomotivkohlen abzunehmen hätte. In dieser Beziehung will ich, um Mißverständnisse zu verhüten, darauf aufmerksam machen, daß wir aus allen Kohlenlieferungen Proben entnehmen lassen und sie an die chemisch-technische Versuchsanstalt der Technischen Hochschule hier übergeben. Aus einer Schiffsladung werden in Mannheim beispielsweise mindestens fünf Proben entnommen. Im Jahre 1907 bezifferte sich die Zahl der Proben von März bis Ende Dezember auf 115, und im laufenden Jahre sind bis jetzt 77 dieser Proben an die Versuchsanstalt eingeschickt worden. Das Ergebnis der chemisch-technischen Untersuchung teilt die Versuchsanstalt der Generaldirektion mit; unsere technischen Beamten der Magazinsverwaltung, die die Kohlenabnahme besorgen, sind dadurch in die Lage versetzt, im Anschluß an das Ergebnis ihrer eigenen Prüfung die Güte der Kohle vollauf zu würdigen.

Abg. Brodmann (natl.): Wenn man einen Rückblick auf die Landtagsverhandlungen 1905 auf 1906 wirft, auf jene Zeit, wo die Tarifreform zur Beratung stand, die damals nach langer und recht lebhafter Debatte mit Mehrheit angenommen wurde, so wird man sich des Empfindens noch erinnern, das damals allgemein vorgeherrschte hat, daß der kommende Landtag sich mit dieser Materie jedenfalls länger zu befassen haben werde. Daß aber die Debatte einen so breiten Raum in unseren derzeitigen Verhandlungen einnehmen würde, das war wohl nicht vorauszusehen. Und was wurde bis jetzt hauptsächlich debattiert? Es sind zwei Punkte, die allerdings wichtig genug sind, eingehend besprochen zu werden. Einmal ist es der Einnahmeausfall aus dem Personenverkehr, und dann die Frage der Einführung der vierten Wagenklasse.

Es wurde schon bei den Verhandlungen im Jahre 1905/06 angenommen, daß durch Einführung der Tarifreform und hauptsächlich des Zweifennigtarifs ein Ausfall entstehen würde. Angenommen wurde aber auch, daß der Personenverkehr so zunehmen würde, daß dieser Ausfall wieder ausgeglichen würde. Dem ist nun allerdings nicht so geworden, sondern wir haben nach dem Bericht des Herrn Abg. Dr. Wilckens und nach den Erklärungen des Herrn Ministers mit einem Ausfall von rund 1 Million Mark zu rechnen. Im Verlauf der Verhandlungen haben sich nun verschiedene Redner auf den Standpunkt gestellt, als ob dieser ganze Einnahmeausfall aus dem Personenverkehr auf Rechnung der Einführung des Zweifennigtarifs zu setzen wäre. Ich kann mich dieser Ansicht nicht ganz anschließen, sondern ich glaube, daß der größte Teil dieses Ausfalls auf Rechnung der erheblichen Erhöhung des Fahrpreises für die 1. und 2. Klasse zu setzen ist.

Sinzu kam dann noch die unglückselige Fahrkartensteuer, deren Ergebnisse für die Reichsfinanzen zu vergleichen sind mit einem Tropfen Wasser auf einen heißen Stein. Ich möchte glauben, daß die Herren Reichs-

tagsabgeordneten, die damals für sie gestimmt haben, gut daran taten, nun auch dafür Sorge zu tragen, daß diese (ich will einmal sagen) unpopuläre Steuer, die je eingeführt worden ist, so rasch wie möglich wieder von der Bildfläche verschwindet.

Gerade die Fahrkartensteuer und die Erhöhung des Fahrpreises für die erste und zweite Wagenklasse sind meines Erachtens die Ursache des großen Ausfalls an Einnahmen, den wir im Personenverkehr zu verzeichnen haben. Die Angaben, die uns der Herr Minister gemacht hat, besagen ja, daß im Jahre 1905 von sämtlichen Reisenden noch  $4\frac{1}{2}$  Proz. in der ersten Klasse und 25 Proz. in der zweiten Klasse fuhren, dagegen im Jahre 1907 nur noch 1 Proz. in der ersten und 9 Proz. in der zweiten Klasse. Das bestätigt gerade meine Ansicht, daß die Erhöhung der Fahrpreise abschreckend auf die Reisenden wirkt. Man setze doch den Fahrpreis für die zweite Klasse wieder herunter und nehme die erste Wagenklasse aus allen Zügen mit Ausnahme der Schnellzüge des internationalen Verkehrs heraus, alsdann wird man die Beobachtung machen, daß ein großer Teil der Reisenden, die gegenwärtig in dritte Klasse übergetreten sind, wieder in die zweite Klasse zurückkehren, denn die dritte Klasse ist z. Bt. überfüllt, mancher Reisende würde die Bequemlichkeit der zweiten Klasse gern wieder auffuchen. Wenn man diesen Versuch macht, dann wird man auch die Erfahrung machen, daß die Einnahmen des Personenverkehrs sich wieder steigern werden.

Allerdings wäre etwas geeignet, diese Berechnung wieder in Frage zu stellen, und das wäre die Einführung der vierten Wagenklasse (Abg. Frühau: Sehr gut!). Nach dem Verlauf der Verhandlungen in dieser Debatte, in der wir nun schon 5 Tage stehen, macht es auf mich den Eindruck, als ob dieses Gespenst schon wieder vor der Türe steht. Ja, ich habe den Eindruck, als ob von Seiten unserer Regierung in Berlin in dieser Beziehung halbwegs Versprechungen gemacht worden sind (Abg. Frühau: Hört, hört!). Ich kann nur sagen, die Einführung der vierten Wagenklasse halte ich für eine bedauerliche und beklagenswerte Erscheinung. Man weiß dabei auf das benachbarte Württemberg hin, als ob die württembergische Eisenbahnverwaltung mit der Einführung der vierten Wagenklasse ein ganz ausnahmslos gutes Geschäft gemacht habe. Ich bin da anderer Ansicht, ich hatte im Verlauf dieses Jahres Gelegenheit, wiederholt auf württembergischen Strecken zu fahren, und ich benutzte dort die dritte Wagenklasse; da erging es mir gerade wie dem Herrn Kollegen Frühau. Nachdem ich eine große Strecke als einziger Fahrgast in einem Abteil dritter Klasse gefahren war, mußte ich mich, um Gesellschaft zu bekommen, in die vierte Wagenklasse begeben, denn in ganz Württemberg fährt kein Mensch in der ersten, in der zweiten oder in der dritten Klasse, sondern alles fährt vierter Wagenklasse (Abg. Frühau: Bravo! Große Heiterkeit). Wie man glauben kann, daß dabei gute Geschäfte gemacht werden können, das verstehe ich nicht, und nun sollen wir dieses Experiment etwa auch nachmachen, das uns, wie bereits angeführt wurde, durch die Einrichtung der vierten Wagenklasse dazu noch 600 000 M. kosten soll? Was würden wir damit erhalten? Wir hätten nur eine Wagenklasse weiter, die dritte Klasse würde mit der Fahrkartensteuer belegt und aus dieser Ursache alle Reisenden aus der dritten Wagenklasse in die vierte Wagenklasse hineingedrängt, und wir würden dann nicht billiger aber dafür recht viel schlechter fahren. Warum sollen wir aus der dritten Klasse heraus und zum gleichen Preis in die

vierte Wagenklasse hinuntersteigen, wo wir doch den Betrieb vereinfachen und nicht komplizierter machen wollen? Der ganze Betrieb ist doch an und für sich schon so sehr kompliziert durch die vielen verschiedenartigen Züge mit ihren noch verschiedenartigen Billetten, so haben wir D-Züge, Schnellzüge, Eilzüge, beschleunigte Personenzüge, gewöhnliche Personenzüge usw. Ein Reisender muß schon eine ganz besondere Routine haben, sonst kommt er aus der ganzen Sache gar nicht mehr heraus.

Ich hätte nun noch mit einigen Worten den Zonentarif für das Reisegepäck zu berühren. Es beruht auf einer Vereinbarung sämtlicher Eisenbahnverwaltungen des Deutschen Reiches, und das Gebiet sämtlicher Eisenbahnen des Deutschen Reiches ist, wie ich glaube, in acht Zonen eingeteilt. Es ist nun nicht verkennen, daß das Reisegepäck auf große Entfernungen von der dritten Zone an aufwärts erheblich billiger befördert wird, wie das früher der Fall gewesen ist. Ganz anders liegen aber die Verhältnisse bei der Beförderung des Reisegepäcks in der ersten und zweiten Zone, hauptsächlich in der ersten Zone, also bei einer Entfernung von 1—25 km. Da tritt eine ganz erhebliche Verteuerung für die Beförderung des Reisegepäcks ein. Diese Verteuerung trifft nun hauptsächlich die Reisen der mittleren und kleineren Kaufleute unseres engeren Vaterlandes, auch die Großkaufleute und die Gewerbetreibenden, die genötigt sind, ihre Kundenschaft von Station zu Station aufzusuchen, denn diese Leute können ihr Gepäck nur in der ersten Zone, also mit der Entfernung von 1—25 km befördern. Ich will hier nur ein Beispiel anführen dafür, wie durch diesen neuen Zonentarif eine Verteuerung herbeigeführt worden ist. So kostete z. B. früher die Beförderung eines Koffers mit einem Gewicht bis zu 100 kg von Karlsruhe nach Durlach 20 Pfg., jetzt aber infolge des neuen Tarifs 80 Pfg., das ist das Vierfache von dem, was der Reisende früher bezahlt hat. Es haben mir Reisende erzählt, daß die Auslagen für ihre Gepäckbeförderung nach dem neuen Tarif das Doppelte und mehr ausmache als zum früheren Tariffsaß. Ich möchte deshalb die Großk. ersuchen, an maßgebender Stelle darauf hinzuwirken, ob nicht in der ersten und zweiten Zone eine Verbilligung geschaffen werden kann.

Während der Debatte ist auch von verschiedenen Seiten des Konkurrenzkampfes gedacht worden, den die süddeutschen Eisenbahnverwaltungen miteinander führen, der erstens einmal Mindereinnahmen für unsere Eisenbahnverwaltung mit sich bringt, der dann aber auch Erscheinungen zeitigt, die sich für das reisende Publikum recht unangenehm fühlbar machen, und zwar hauptsächlich für diejenigen Reisenden, die sich außerhalb der Hauptstrecke, die sich an der Grenze entlang zu bewegen haben. Als Beispiel will ich nur die Strecke Radolfzell-Sigmaringen-Mengen anführen. Wer je einmal diese Strecke gefahren ist, wird diesen Mißstand schon selbst empfunden haben, denn er wird die Beobachtung gemacht haben, wenn er an den Endstationen Sigmaringen oder Mengen oder Hüllendorf angekommen ist, daß er ohne einen Aufenthalt von 1—2 $\frac{1}{2}$  Stunden auf den anschließenden württembergischen Linien nicht mehr weiter kommen konnte. Ebenso ist es umgekehrt, wenn Reisende aus Württemberg nach Baden reisen wollen; da ist es dann erklärlich, daß die Reisenden von Sigmaringen aus es vorziehen, über Tuttlingen, Immendingen, Singen zu fahren, während sie sonst die Linie von Sigmaringen nach Radolfzell benützen würden. Ich glaube, daß hier auch viel gegenseitige Chikanen mitunterlaufen, aber ich glaube auch,

daß bei gegenseitigem gutem Willen der württembergischen und der badischen Eisenbahnverwaltung sich manche dieser Mißstände heben ließen.

Da ich nun einmal an der Strecke Radolfzell—Sigmaringen bin, die auch meinen Wahlkreis durchzieht, so möchte ich mir erlauben, auch einen Spezialwunsch anzuführen, und zwar ist dies die Bitte um Fortführung zweier jetzt schon von Radolfzell bis Stockach kursierenden Züge. Es sind dies die beiden Züge, die gestern schon der Herr Kollege Benedey in seiner Rede sehr warm empfohlen hat. Wenn man berücksichtigt, daß von früh morgens 6 Uhr 50 Min. bis mittags 11 Uhr 13 Min. und dann von 11 Uhr 13 Min. bis nachmittags 3 Uhr 7 Min. keine Gelegenheit mehr ist, von Stockach nach Meßkirch und Sigmaringen weiter zu kommen, so beweist das die Berechtigung dieses Wunsches. Noch schlimmer liegen die Verhältnisse für die Bewohner der Bezirke Meßkirch, Pfullendorf und Sigmaringen, die über Radolfzell nach Konstanz, Basel oder in das badische Unterland reisen wollen. Ich will nicht näher auf diese mißlichen Verhältnisse eingehen und auch nicht auf die vielen weiteren Beschwerden, die mir unterbreitet wurden, denn es ist mir gestern von zu Hause die Mitteilung geworden, daß vor wenigen Tagen zwei Beamte der Generaldirektion im badischen Oberland waren, unter anderem auch in Meßkirch, um mit dem Vorstand des dortigen Verkehrsvereins und den Vertretern der interessierten Gemeinden über die Wünsche und Beschwerden zu verhandeln, die von jener Seite schon vor einiger Zeit in einer Petition der Großh. Generaldirektion dargelegt worden sind. Die Ergebnisse dieser Verhandlungen sind mir noch nicht bekannt, aber ich darf mich doch der Hoffnung hingeben, daß, wenn diese beiden Herren zurückgekehrt und der Leitung der Generaldirektion Vortrag gehalten haben, diese Wünsche und Beschwerden nicht nur zur Kenntnis genommen werden, sondern daß ihnen im Interesse der dortigen Bevölkerung und des reisenden Publikums weitgehendst entsprochen wird. Eines möchte ich nur noch erwähnen und das ist das mangelhafte Wagenmaterial, das auf dieser Linie teilweise zur Verwendung kommt. Hier möchte doch Sorge getragen werden, daß solche ältere Wagen einer gründlichen Reparatur unterzogen werden und daß wenigstens in jedem Zug ein Wagen mit einer Aborteinrichtung eingestellt wird, was bis jetzt auf dieser Strecke noch nie der Fall war.

Der Herr Kollege Hilbert hat mir soeben einen Wunsch der Stadtgemeinde Engen übergeben, der ihm erst heute zugegangen ist, und mich gebeten, ich möchte denselben in seinem Namen hier vorbringen. Es betrifft das Halten eines Schnellzuges auf der Station Engen. Der Bezirk Engen und besonders die Stadt Engen haben den dringenden Wunsch, daß der Schnellzug, der um 10 Uhr 5 Min. in Singen abgeht und bis jetzt in Engen nicht hält, dorten anhalte; denn es ist dies der hauptsächlichste Verbindungszug zwischen dem Hegau und dem badischen Unterland, hauptsächlich mit der Residenz. Da er nun in Engen nicht hält, so müssen die Reisenden von Engen und dem Hinterlande entweder vormittags 8 Uhr 22 Min. nach Immendingen oder nach Donaueschingen vorausfahren, um dort den Schnellzug abzuwarten, oder sie müssen um 9 Uhr 13 Min. vormittags nach Singen zurückfahren, um von da aus den Schnellzug benutzen zu können. Darüber herrscht natürlich und selbstverständlich im Bezirk und in der Stadt Engen schon lange Unzufriedenheit, und es ist daher dringend wünschenswert, daß man, wenn möglich noch in diesem Sommerkurs, diesen Zug in Engen halten läßt. Wohl hält der Mittags Schnellzug um 2 Uhr 54 Min. in

Engen, wenn man aber diesen Zug benützt, kommt man erst um 7 Uhr 7 Min. in Karlsruhe an, und es bleibt somit keine Zeit mehr, irgend welches Geschäft hier abzuwickeln zu können. Besonders macht man darauf aufmerksam, daß kurz nach dem Durchfahren dieses Zuges der Zürich—Stuttgarter Schnellzug hält, mit dem man dann über Tuttlingen—Horb—Pforzheim um 3 Uhr 5 Min. nach Karlsruhe kommt. Die Reisenden aus der Gegend von Engen sind also, um zur rechten Zeit nach Karlsruhe zu kommen, genötigt, den Weg über Immendingen—Tuttlingen—Horb nach Karlsruhe zu machen! Dadurch entgehen aber doch der badischen Bahn erhebliche Einnahmen, und das könnte leicht verhindert werden, wenn man diesen Schnellzug in Engen halten ließe. Es wird dann hauptsächlich darüber geklagt, daß von jeder sämtliche ins Württembergische gehenden Schnellzüge halten, während die ins badische Unterland fahrenden Schnellzüge zum Teil durchfahren. Dadurch wird nicht nur der Verkehr der Vergnügungsreisenden sondern auch der Geschäftsverkehr aus dem Bezirk Engen zum Teil ins Württembergische, speziell nach Tuttlingen, gelenkt, was doch vermieden werden sollte. Im Auftrage der Gemeinde Engen und des Kollegen Hilbert möchte ich daher die Großh. Regierung bitten, auch diesem dringenden Wunsche Rechnung zu tragen und womöglich noch in diesem Sommerkurs diesen Schnellzug, der um 10 Uhr 5 Minuten in Singen abgeht, in Engen halten zu lassen.

Nun möchte ich noch mit einigen Worten die Verhältnisse der Eisenbahnbeamten und der Eisenbahnarbeiter berühren. Es ist ja sehr dankbar anzuerkennen, daß von der Eisenbahnverwaltung eine erhebliche Vermehrung der etatmäßigen Stellen des Schaffner- und Lokomotivpersonals vorgenommen worden ist. Besondere Befriedigung haben aber auch die Neuierungen des Herrn Ministers und des Herrn Generaldirektors hervorgerufen, die gesagt haben, daß die Eisenbahnverwaltung auch fernerhin bestrebt sein werde, den Wünschen der Eisenbahnarbeiter nicht nur hinsichtlich der Wohlfahrts-Einrichtungen sondern besonders auch hinsichtlich ihrer Einkommensverhältnisse weitgehendst entgegenzukommen. Es haben diese Neuierungen auch insofern ganz besonders freudig berührt, als dargelegt worden ist, daß nun der Weg eingeschlagen werden soll, der überhaupt schon längst nach meiner Ansicht der dankbarere gewesen wäre, nämlich der Weg der besseren Fühlung mit den Arbeiterauschüssen und mit den Arbeiterverbänden, und daß man gewillt ist, in die Versammlungen dieser Arbeiterauschüsse auch jeweils einen Vertreter zu entsenden. Wäre dieser Weg schon längst begangen worden, so glaube ich, daß Dinge, wie sie in Basel vorgekommen sind, sich wohl kaum ereignet hätten; sie wären nach meiner Ansicht ja geradezu unmöglich gewesen. Ich will jedoch auf diese Vorkommnisse, die sich da abgespielt haben, nicht näher eingehen, denn sie sind von anderer Seite schon genügend erörtert worden.

Nachdem nun auch mit Sicherheit anzunehmen ist, daß durch den neuen Gehaltstarif die Eisenbahnbeamten die erwünschte und schon seit langem mit Recht angestrebte Besserstellung in ihren Einkommensverhältnissen erreichen, und nachdem nach den Darlegungen des Herrn Ministers und des Herrn Generaldirektors die Einkommensverhältnisse der Arbeiter auch fernerhin im Auge behalten und weitgehend berücksichtigt werden, dürfen wir uns doch wohl endlich einmal der Hoffnung hingeben, daß die Beamten und das ganze Personal, auch das Arbeiterpersonal, der badischen Eisenbahnen, denen der Ruf der Tüchtigkeit und der Zuverlässigkeit vorausgeht, für ihre Opferwilligkeit und Arbeitsfreudigkeit in ihren Einkommensverhältnissen auch entsprechend besser gestellt werden.

Ich komme nun noch auf die Neuananschaffung von rollendem Material zu sprechen. Was die Anschaffung von neuen Personen- und Güterwagen anbelangt, so ersehen wir aus dem Bericht des Herrn Abgeordneten Wildens (und der Herr Minister hat dies auch mündlich bestätigt), daß der größte Teil dieser Lieferungen an badische Firmen übertragen worden ist. Dies hat sehr angenehm berührt und ist zu begrüßen. Zu begrüßen einmal im Interesse der heimischen Industrie, aber ganz besonders zu begrüßen im Interesse der Arbeiterbevölkerung. Denn gerade durch solche große Lieferungen und Aufträge ist der arbeitenden Bevölkerung stabile Arbeit zugesichert. Wenn auch einzelne Aufträge an ausländische Firmen gegeben worden sind, so ist ja dagegen nichts einzuwenden; denn nach meiner Ansicht ist das notwendig einerseits zum Vergleich der Qualität der zu liefernden Arbeit und andererseits auch zum Vergleich der Preise, die verlangt werden.

Zum Schluß möchte ich nur noch dem Wunsche Ausdruck geben, daß die badische Eisenbahnverwaltung auf dem Wege, nur das Beste an Maschinen und an Personen- und Güterwagen anzuschaffen, weiterzuschreiten möge, sodaß der gute Ruf der badischen Bahnen, der Ruf, den sie weit über die deutschen Grenzen hinaus genießen, der Ruf, die bestausgerüsteten und bestgeleiteten Bahnen im ganzen deutschen Reiche zu sein, ihnen auch fernerhin erhalten bleibe! (Beifall bei den Nationalliberalen).

Abg. Neuwirth (natl.): Es ist schon bei der landwirtschaftlichen Debatte darauf hingewiesen worden, daß die Milchlieferung mehr und mehr von den großen und größeren Gutswirtschaften abkommt und daß sich der kleine Landwirt damit befaßt. Es werden Verbände in den kleinen Dörfern gebildet, und dadurch kommt der Verband in der geordneten Weise zur Durchführung. Ich gebe ja zu, daß gerade durch die jetzige Art des Milchverkehrs, dadurch, daß kleinere Gefäße zur Verwendung kommen, für die Bahnverwaltung eine größere Mühe, eine größere Arbeit entsteht. Aber immerhin muß man auch der kleinen landwirtschaftlichen Bevölkerung Rechnung tragen, damit sie ungehindert ihren Betrieb weiterführen kann. Die Bahnverwaltung sucht sich dadurch zu helfen, daß sie besonders beim Nebenbahnbetriebe gewisse Züge laufen läßt, die Milch befördern, während andere Züge Milch nicht mitnehmen. Nun herrscht gerade in meinem Wahlkreis, d. h. im ganzen Bezirk der Bahn Medesheim—Neckarelz, zurzeit eine größere Kalamität in dieser Milchbeförderung. Es wird die Milch mit dem Frühzug Neckarelz—Medesheim, der morgens 4 Uhr 43 Min. in Neckarelz abgeht, versandt. Ein zweiter späterer Zug nimmt keine Milch an. Wenn man in Betracht zieht, daß die Morgenmilch zuerst abgeköhlt werden muß, so bedingt das, daß die landwirtschafttreibende Bevölkerung, die sich mit der Milchwirtschaft befaßt, spätestens morgens um 8 Uhr schon aufstehen muß, um ihre Milch rechtzeitig zum Versand bringen zu können. Sie werden einsehen, daß das für die Bevölkerung an Sonn- und Werktagen wirklich sehr mühsam ist. Man sollte doch auf sie Rücksicht nehmen, indem man auch den späteren Zug zur Milchbeförderung benützen läßt. Gerade die Heidelberger Geschäftsleute haben ein großes Interesse hieran, wie beispielsweise die Bäcker, welche die Milch nicht mit dem Frühzuge sondern erst mit dem zweiten Zuge verlangen. Es liegt daher die Erfüllung meiner Anregung auch im Interesse der Geschäftsleute, der Städte und der Eisenbahnverwaltung selbst. Ich habe mich wiederholt an die Betriebsinspektion Eberbach gewandt, bin aber abschlägig beschieden worden. Ich weiß keinen Grund wes-

halb. Ich bin aber der Ansicht, daß bei dem Nebenbahnbetriebe, der an und für sich sehr belanglos ist, die Milch, die mit dem ersten Zuge nicht abgeht, auch mit dem zweiten Zuge ohne Betriebsstörung befördert werden kann.

Ein weiterer Wunsch aus meinem Bezirk besteht darin, daß der Nachtzug, der von Heidelberg nach Medesheim geführt wird, doch bis Sinsheim durchgeführt werden sollte. Es könnte ja dann der Lokalzug auf den D-Zug, der um 9 Uhr 20 Min. vom Oberlande in Heidelberg ankommt, Anschluß nehmen. Wenn man in Betracht zieht, daß ein großer Teil der Unterländer Geschäftsleute, die im Oberlande, namentlich in Basel und Freiburg, zu tun hatten, schon sehr frühzeitig zurückfahren müssen, wenn sie noch Anschluß auf den letzten Kurszug erhalten wollen, würde dadurch dem Interesse vieler Bewohner meines Kreises Rechnung getragen, wenn sie abends noch mit Lokalzug bis Sinsheim fahren könnten. Wenn der Zug dann in Sinsheim übernachtet würde, hätte das den großen Vorteil, daß er am anderen Morgen wieder als Frühzug benützt werden könnte, was fast noch nötiger als der Nachtzug selbst ist. Zieht man in Betracht, daß der Frühzug von Jagstfeld bis Medesheim (50 Kilometer) 2½ Stunden braucht, so beweist das, daß der Zug wirklich mit Milchbeförderung überlastet ist. Wäre der erwähnte Frühzug in Sinsheim vorhanden, so wäre dem Hauptverkehre dadurch Rechnung getragen, daß die Leute auf dem Frühzuge wegfahren könnten, wodurch der Kurszug entlastet würde. Ich weiß auch hier nicht, welchen höheren Betriebsaufwand es erfordert, wenn der Zug drei Stationen weiterfährt. Sinsheim ist doch ein größerer Platz als Medesheim und namentlich geschäftlich gilt Sinsheim doch mehr, weist auch eine größere Frequenz auf, der doch auch Rechnung getragen werden sollte.

Ein weiterer Wunsch geht dahin, daß, abgesehen von dem Mangel an Anschlüssen, den primitiven Umsteigeverhältnissen abgeholfen wird. Ich erwähne nur, daß man, wenn man von Karlsruhe bis Neckarbischofsheim fahren will, nicht weniger als dreimal umsteigen muß. Es könnte dies dadurch beseitigt werden, daß man von Heidelberg bis Neckarelz, auch umgekehrt von Neckarelz bis Heidelberg, durchgehende Wagen einführen würde. Die Gleise im Bahnhof Medesheim sind jetzt in der Weise verlegt, daß ganz leicht zu rangieren ist, und daß der durchgehende Wagen dem Zug Jagstfeld—Heidelberg angehängt werden könnte.

Der Bahnhof in Medesheim ist wohl umgebaut, aber durch den Umbau, durch die Gleisverlegung namentlich, sind die Uebergänge mit größeren Schwierigkeiten verbunden als vorher. Ich muß sagen, ich habe mich schon oft gewundert, namentlich im letzten Winter, daß keine größeren Unfälle passiert sind, weil hier oft über die Gleise gegangen werden muß, wenn man noch rechtzeitig zum Zuge gelangen will. Diesem Mißstand sollte doch abgeholfen werden.

Die Herren Abgg. Franz und Brodmann haben vorher erwähnt, daß bei Vergabung von Arbeiten unsere Geschäftsleute mehr in Berücksichtigung gezogen werden sollten. Ich muß sagen, man hat mir in dieser Beziehung aus dem Herzen gesprochen. Abgesehen von größeren Arbeiten, wo der Schwerpunkt darin liegt, daß sie schnell und rechtzeitig geliefert werden, drängen die kleinen Geschäftsleute darauf, daß auch auf sie bei Submissionen die größtmögliche Rücksicht genommen wird. Ich gebe ja zu, daß die Arbeiten nicht monopolisiert werden können, wie der Herr Abg. Dr. Wildens schon mit Recht hervorgehoben hat. Aber es ist dringend zu wünschen, daß wir auch unseren kleinen Geschäftsleuten gegenüber

diese Rücksicht nehmen. Andere Länder machen es gerade so. Es muß einen kleinen Geschäftsmann wirklich deprimieren, wenn er oft wegen eines nur um wenig geringeren Angebotes einer anderen Seite zurückgewiesen wird, während er in der Lage wäre, die Arbeit vielleicht zum selben Preise und dabei besser auszuführen wie der andere Geschäftsmann. Auch hier möchte ich hoffen und dringend empfehlen, daß man diese Rücksicht unseren Geschäftsleuten gegenüber nimmt.

Auf weitere Ausführungen zum Eisenbahnbetrieb will ich nicht mehr eingehen, und ich hoffe, daß ich darin noch sehr viele Nachahmer finde. Ich kann mich, was diese Dinge allgemein anbetrifft, nur auf die Ausführungen der Herren Abg. Dr. Binz und Dr. Wilkens beziehen, denen ich mich vollständig anschließen kann.

Die Großh. Regierung aber möchte ich dringend bitten, diese meine Anregungen einer wohlwollenden Prüfung zu unterziehen und den Missethänden abzuhelfen. (Beifall bei den Nationalliberalen).

Der Abg. Leiser (natl.) hat auf das Wort verzichtet.

Abg. Müller (natl.): Ich habe vor zwei Jahren eingehende Ausführungen gemacht über die Regelung der Dienst- und Ruhezeit der Beamten der ehemaligen Main-Neckarbahn auf badischem Gebiete. Ich kann mich daher heute auf jene Ausführungen beziehen und mich, der Mahnung des Herrn Präsidenten folgend, kürzer fassen.

Die zur Main-Neckarbahn versetzten badischen Beamten sind gegenüber ihren auf der badischen Staatsbahn angestellten Kollegen hinsichtlich ihrer Dienst- und Ruhezeiten, insbesondere des Nachtdienstes, stark benachteiligt. In letzterer Beziehung sind zurzeit geradezu unerträgliche Zustände vorhanden. Auf sämtlichen Stationen der Main-Neckarbahn werden die Beamten zu drei aufeinander folgenden Nachtdiensten herangezogen. Der Nachtdienst beträgt auf den Stationen Laudenbach und Hemsbach je 12 Stunden und auf den übrigen Stationen je 10 Stunden. Es wiederholen sich die Touren in Laudenbach und Hemsbach in 7 Tagen, in Weinheim in 11 Tagen. Noch ungünstiger gestalten sich diese Touren, wenn einer von den dort stationierten Beamten erkrankt oder sonst am Dienste verhindert ist. Auf andere Stationen will ich wegen Mangels an Zeit nicht eingehen. Auf der badischen Staatsbahn verzieht der Beamte immer nur einen Nachtdienst, der sich in drei bis fünf Abenden wiederholt, und genießt nach jedem Nachtdienst eine Ruhe von 20, bei größeren Stationen sogar von 30 Stunden. Daß diese Ruhe bei Tag nicht mit der bei Nacht verglichen werden kann, besonders an heißen Sommertagen, dürfte von Niemand bestritten werden können. Auf die Gefahr, die diese anstrengenden Nachttouren der Fahr- dienstbeamten für die Sicherheit des Verkehrs bringen, habe ich auf dem letzten Landtage hingewiesen. Ich will jetzt nicht darauf zurückkommen und auf meine damaligen Ausführungen verweisen. Erwähnen aber möchte ich noch, daß dieser mehrtägige Nachtdienst große Nachteile auf die Gesundheit der Beamten ausübt. Sie altern infolge dieser körperlichen und geistigen Anstrengung frühzeitig, ihre Nerven werden frühzeitig angegriffen, ja gewissermaßen ruiniert.

Nach dem Staatsvertrage von 1902 ist der badische Staat verpflichtet, Beamte, die der Gemeinschaftsverwaltung aus irgend welchem Grunde nicht mehr passen, in den badischen Staatsdienst zurückzunehmen. Unter

diese nichtkonvenierenden Beamten gehören auch die Kranken. Wenn nun die Gemeinschaft einen Beamten auf solche Art verbraucht hat, so muß Baden denselben wieder zurücknehmen und einen frischen stellen, und durch dieses Verfahren wird nach Ansicht vieler Beamten der badische Staat mit der Zeit trotz seiner nur dreißig Anteilkilometer an der Gemeinschaftsverwaltung fast so viel, ja noch mehr Halb- und Ganzinvaliden beziehen als aus seinem ganzen sonstigen Eisenbahnetz. Mag nun der Staat auch die Gehalte für diese badischen Beamten aus seinem Anteil an den Reineinnahmen decken, die Kosten, die die Pensionen für die erkrankten Beamten und deren Hinterbliebene verursachen, muß er jedenfalls aus der eigenen Tasche zahlen.

Man wird mir vielleicht entgegenhalten, daß Preußen mit dieser von unseren badischen Beamten so schwer empfundenen Einrichtung keine schlechten Erfahrungen gemacht hat. Ich möchte dem gegenüber jetzt schon sagen, daß der preussische Beamte — es handelt sich hier fast ausschließlich um Militärwärter — erst in einem Alter in den Nachtdienst eintritt, in dem der badische Beamte schon zwölf und mehr Jahre Nachtdienst getan hat. Der preussische Beamte ist infolge eines ganz anderen Systems, als das unsrige ist, auch leichter in der Lage, nach vier bis fünf Jahren wieder aus dem Nachtdienst herauszukommen, sei es, daß er als Bahnhof- oder Gütervorsteher, sei es, daß er als Eisenbahnassistent in eine Güterabfertigungsstelle kommt; dabei will ich noch bemerken, daß, im Gegensatz zu Baden, in Preußen die Beamten in Vorsteherstellen überhaupt nicht mehr zum Nachtdienst herangezogen werden. Der badische Beamte kommt, wie ich schon erwähnt habe, frühzeitig in den Nachtdienst und muß dann noch Nachtdienst tun in einem Alter von vielleicht sechzig und noch mehr Jahren, weil auch der Vorsteher einer Station bei uns vom Nachtdienst nicht befreit ist.

Ich möchte die Großh. Regierung bitten, dahin wirken zu wollen, daß man endlich diesen Wünschen unserer auf der Main-Neckarbahn tätigen Bahnbeamten unlichst entgegenkommt und die Dienst- und Ruhezeit nach dem System, wie es auf der badischen Bahn gehandhabt wird, regelt.

Was die Bahnarbeiter auf der Main-Neckarbahn anbelangt, so habe ich schon vor zwei Jahren darauf hingewiesen, daß dieselben von der Entlohnung nach dem preussischen System nicht entzückt sind. Man hat eben hier den Fehler gemacht, daß man bei der Eingehung des neuen Vertrags diese Arbeiter nicht wie die Beamten unter die Aufsicht der badischen sondern unter die der preussisch-hessischen Eisenbahnverwaltung gestellt hat. Die Bahnarbeiter der früheren Main-Neckarbahn erhielten nach zehnjähriger Dienstzeit einen Grundlohn von 3,20 Mark pro Tag. Diesen Lohn erhielten dieselben auch bei dem am 1. Oktober 1902 erfolgenden Uebergang in die preussisch-hessische Verwaltung. Nach der von der preussisch-hessischen Eisenbahndirektion Mainz herausgegebenen Lohnordnung wurden nun die Bahnmeistererei Nr. 75 Weinheim und Nr. 76 Friedrichsfeld der ersten Lohnklasse mit folgenden Sätzen zugeteilt: Beim Eintritt nach dem 18. Lebensjahr: 2,70 M., nach einem Dienstjahre 2,80 M., nach drei Dienstjahren 2,90 M., nach acht Dienstjahren 3 M. Zu diesen Grundlöhnen wurde denjenigen Arbeitern der Bahnmeistererei Weinheim, welche nach dem 1. Oktober 1902 in den Dienst eingetreten sind, am 1. Juli 1907 eine Teuerungszulage von 20 Pfennig gewährt, den älteren dortigen Arbeitern, also den Arbeitern, die schon im Dienste waren, als die Main-Neckarbahn in den preussisch-hessischen Betrieb überging, wurde diese Vergünstigung aber nicht zuteil. Die bei der Bahnmeistererei Nr. 76 in Friedrichs-

feld beschäftigten Arbeiter dagegen erhielten von demselben Zeitpunkt ab eine Teuerungszulage von 40 Pfg., so daß sie also wesentlich besser gestellt sind wie die Arbeiter bei der Bahnmeisterei Nr. 75 in Weinheim. Es kommt noch hinzu, daß die alten übernommenen Arbeiter der Bahnmeisterei Friedrichsfeld ebenfalls diese Teuerungszulage von 40 Pfg. erhielten, sodaß sie also um 40 Pfg. pro Tag besser gestellt sind als wie die Arbeiter der Bahnmeisterei Nr. 75 in Weinheim. Es kommt weiter hinzu, daß ein diensttuender Hilfswärter bei der Bahnmeisterei Friedrichsfeld zu seinem Höchstlohn von 3,20 M. und seiner Ortszulage von 40 Pfg. noch eine Dienstzulage von 10 Pfg. erhält; diese Vergütung wurde den Hilfsvätern der Bahnmeisterei Weinheim ebenfalls vorenthalten. Und ebenso erging es den Vorarbeitern auf der Bahnmeisterei Weinheim. Diese erhalten heute noch den Lohn von 3,70 M., welchen sie schon beim Uebergang gehabt haben. Ihre Kollegen in Friedrichsfeld erhalten neben diesem Lohn ebenfalls eine Teuerungszulage von 40 Pfg., also auch 40 Pfg. mehr wie jene in Weinheim.

Es ist dies eine große Härte, ich möchte sagen, eine große Ungerechtigkeit. Wer die Verhältnisse an der badischen Bergstraße, überhaupt in der Pfalz, kennt, der wird mir sicher zugestehen, daß die Lebensverhältnisse in Weinheim nicht billiger, ja eher noch teurer sind als diejenigen in Friedrichsfeld.

Nun wurde am 1. November vorigen Jahres in Weinheim eine neue zweite Bahnmeisterei Nr. 71 errichtet. Es mußten infolge hievon Verschiebungen in den Arbeiterrotten vorgenommen werden, es wurden Arbeiter von der Bahnmeisterei Nr. 76 in Friedrichsfeld dieser neuen Bahnmeisterei zugeteilt, und so arbeiten jetzt dort Leute nebeneinander, Leute in gleichem Alter, ja vielleicht im gleichen Orte wohnend, mit einem Lohnunterschied von 40 Pfg. pro Tag!

Ferner mußten die Bahnarbeiter aus dem Orte Landenbach, die seither der hessischen Bahnmeisterei Heppenheim Nr. 74 zugeteilt waren, auf diese neue Bahnmeisterei Nr. 71 übernommen werden. Diese sind noch übler daran. Sie gehörten seither zu der zweiten Lohnklasse mit einem Höchstlohn von nur 3 M. und erhielten nur eine Teuerungszulage von 10 Pfg. pro Tag.

Es sind dies Zustände, die in keiner Weise als gerecht angesehen werden können, und ich möchte die Großregierung dringend bitten, dafür Sorge zu tragen, daß diese Mißstände aus der Welt geschafft und die auf der kurzen Strecke des badischen Teils der Main-Neckarbahn beschäftigten Arbeiter gleichmäßig bezahlt werden.

Der Herr Kollege Hergt hat am letzten Dienstag sozusagen ein Loblied auf die vierte Wagenklasse gesungen, obgleich er sie nicht in Baden eingeführt wissen möchte (Westreitender Zuruf des Abg. Hergt). Sie haben sie doch gelobt! Ich bin nicht in der Lage, in dieses Loblied einzustimmen. Ich gebe zu, daß die Benützung der vierten Wagenklasse angenehm ist, besonders an einem heißen Tage, wenn nicht viele Leute in einem Wagen dieser vierten Klasse vorhanden sind, wenn nicht mehr Leute drin sind, als sitzen können; dann ist Licht und Luft in diesem Wagen. Wenn aber in einem solchen Wagen sich Leute in größerer Zahl befinden, wenn nicht nur die Sitzplätze sondern auch die Stehplätze belegt sind (und das wird immer der Fall sein in Arbeiterzügen, denn in diese Züge stellt man bekanntlich niemals zu viel Wagen ein), dann ist der Aufenthalt in einem solchen Wagen ein kaum erträglicher! Ich habe in der letzten Zeit wiederholt die Gelegenheit wahrgenommen und bin vierter Klasse gefahren, um die Verhältnisse in dieser vierten

Klasse kennen zu lernen. An der Wand eines solchen Abteils stand: „8 Sitzplätze, 12 Stehplätze“. Solange nur diese Sitzplätze benützt waren, war es im Wagen angenehm; sobald aber auch die Stehplätze mit Beschlag belegt waren, sobald dazu oft statt 12 Reisenden sich deren 13, 14, 15 stehend im Wagen befanden, da war es aber höchst ungemütlich; bei jedem Anfahren und noch mehr bei jedem Halten des Zuges stießen die Leute gegeneinander, trotz der Riemen, die oben an der Decke angebracht waren. Die Luft in einem solchen überfüllten Coupé ist zum Ersticken, besonders wenn noch geraucht wird. Das Wort, das auf diese Wagen geprägt worden ist, das Wort „Viehwagen“, ist in einem solchen Falle wirklich am Platze (Abg. Fröhlich: Bravo! Heiterkeit!), es ist nicht deplaziert. Ich bin ein absoluter Gegner der vierten Klasse, aus humanen, aus sozialen und auch aus verkehrstechnischen Gründen. Ich bin fest überzeugt, wenn heute Baden die vierte Wagenklasse einführen und dieselbe mit Bänken ausstatten würde (wir haben davon ja schon früher gehört), dann würde es uns sicher ergehen, wie es der bayerischen Pfalzbahn ergangen ist (Abg. Fröhlich: Sehr richtig!); dort hatte man die ganze vierte Wagenklasse mit Bänken ausgestattet — und die mußten herausgenommen werden, weil Preußen diese Wagen nicht als Wagen vierter Klasse behandeln wollte!

Wir haben vor einigen Jahren die erste Klasse aus unjeren Personenzügen ausgeschaltet aus sozialen Gründen, um das reisende Publikum einander näher zu bringen, um die Gegensätze etwas mehr auszugleichen. Ich kann nicht einsehen, weshalb wir die Klasse, die wir oben abgeschritten haben, unten wieder anhängen sollen. Der Herr Minister hat in seiner ersten Rede ausgeführt, daß ein Arbeiter, der den ganzen Tag über gearbeitet habe, das Recht habe, rechtzeitig nach Haus zu kommen. Ich habe diesen Ausspruch begrüßt, weil ich daraus schließe, daß in Zukunft unsere Eisenbahnverwaltung den Wünschen der Arbeiter, die jeden Tag die Bahn benützen müssen, um an ihre Arbeitsstätte zu gelangen, immer mehr entgegenkommen wird.

Ich möchte aber glauben, daß die Eisenbahnverwaltung auch dafür sorgen sollte, daß die Arbeiter möglichst bequem nach Hause kommen (Sehr gut!). Die vierte Wagenklasse, die nur dem kleinsten Teile der Reisenden die Möglichkeit zum Sitzen gewährt, kann aber aus den vor mir schon angeführten Gründen unter keinen Umständen als eine bequeme und angenehme Fahrgelegenheit angesehen werden. Nach meiner Ansicht und nach der Ansicht von Hunderten von Bewohnern der Pfalz würde die Einführung der vierten Wagenklasse geradezu als eine Mißachtung unseres Arbeiterstandes angesehen werden müssen. (Sehr richtig!) Wir sollten darauf stehen bleiben, daß jedem Fahrgast, auch dem geringsten Arbeiter, mit der Lösung einer Fahrkarte das Recht auf einen Sitzplatz gewährt wird. Die Bewohner von Weinheim und Umgebung kennen die vierte Wagenklasse schon seit einer Reihe von Jahren. Sie hat aber im Laufe dieser Jahre an Popularität nicht zugenommen.

Der badische Teil der Main-Neckarbahn ist dank des energischen Auftretens dieses hohen Hauses vor zwei Jahren mit der Einführung der vierten Wagenklasse verschont geblieben. (Zuruf: Auf dem Papier!) Sie werden sich noch an jene stürmische Samstagsitzung erinnern, in der die Abstimmung über die Tarifreform auf einen späteren Zeitpunkt verschoben wurde. Der Herr Minister hat nach jener Sitzung an den Herrn Budgetkommissionspräsidenten, den Herrn Abgeordneten Siehler, folgendes Schreiben gerichtet: „Euer Hochwohlgeboren beehre ich mich ergebenst mitzuteilen, daß ich entsprechend meiner in der gestrigen

Sitzung gegebenen Zusage, mit dem Königlich Preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten ins Benehmen zu treten, demselben alsbald mitgeteilt habe, die Großh. Regierung müsse von dem ihr durch Artikel 7 des Staatsvertrages über die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckar-Bahn zustehenden Rechte der Festsetzung der Tarife Gebrauch machen und für den Fall des Zustandekommens der Tarifreform den Fahrpreis der III. Klasse in den Personenzügen für die auf badischem Gebiete gelegenen Strecken dieser Bahn auf 2 Pfennig für das Kilometer festsetzen."

Der neue Tarif trat bekanntlich am 1. Mai v. J. in Kraft. Wie sah es aber auf den badischen Stationen der Main-Neckar-Bahn in den ersten Tagen des Monats Mai im vorigen Jahre aus? Die von Baden vorbehaltenen Rechte, das Schreiben des Herrn Ministers wurde von dem größten Teile des Fahrpersonals in keiner Weise beachtet. Es herrschte auf den Stationen die größte Verwirrung. Auf der einen Station sagten die Beamten: Ihr Arbeiter müßt unbedingt vierte Wagenklasse fahren! Auf andern Stationen, auf denen sich Beamte befanden, die den Verhandlungen dieses Hohen Hauses gefolgt waren und die Erklärung des Herrn Ministers kannten, sagte man: Ihr Arbeiter braucht nicht in die vierte Wagenklasse einzusteigen, beschwert Euch über diese Zustände! Am 4. Mai wurde überall auf den Stationen eine Bekanntmachung der Betriebsinspektion Darmstadt angeschlagen, daß auf der Main-Neckar-Bahn die preussischen Bestimmungen über die Arbeiterbeförderung Anwendung fänden, die Arbeiter also vierter Klasse zu fahren hätten. Man hat mit dieser Bekanntmachung die badischen Rechte einfach mit Füßen getreten. Es wurden damals auch, wie die Herren Kollegen Frühauß und Pfeiffle schon ausgeführt haben, die Fahrkarten 3. Klasse mit roter Tinte in solche 4. Klasse umgewandelt. Statt 3 wurde eine rote 4 aufgeschrieben. Ich habe hier eine solche Karte vor mir.

Daß sich die Arbeiter gegen dieses Ansinnen wehrten, darüber braucht man sich nicht zu wundern. Sie wandten sich auch, nachdem diese Zustände einige Tage angehalten hatten, an mich, teils brieflich, teils persönlich. Ich ging selbst zu einer Zeit auf den Bahnhof Weinheim, als Arbeiter einsteigen, und riet ihnen, sich ja nicht zu Ausschreitungen hinreißen zu lassen, da ich der Ueberzeugung sei, daß die bad. Eisenbahnverwaltung von diesen Zuständen keine Kenntnis habe, und wenn sie Mitteilung davon erhalte, sofort Aenderungen eintreten lassen werde; und es geschah dann auch so. Aber es war doch von großem Glück und zeugt von einer großen Ordnungs- und Friedensliebe dieser Hunderte von Arbeitern, die jeden Tag auf diesen Stationen verkehrten, daß es zu keinen Ausschreitungen kam, besonders an den Tagen, wo sogar die Gendarmerie aufgeboden wurde und diese Arbeiter zu Hunderten wie Hämmer in die Wagen hineingedrängt wurden (Hört, hört!). Die Sache ist jetzt erledigt. Man ist jetzt im allgemeinen zufrieden. Aber damals wurde überall, auch noch nachdem die Sache bereits in Ordnung war, der Vorwurf erhoben, die badische Eisenbahnverwaltung hätte rechtzeitig dafür sorgen sollen, daß von seiten der Direktion Mainz die Main-Neckar-Bahnbeamten auf die Vorrechte Badens aufmerksam gemacht worden wären. Wäre das geschehen, dann hätten solche Zustände nicht eintreten können.

Ich glaube nicht, daß durch Einführung der vierten Wagenklasse unsere Einnahmen irgendwie erhöht werden können. Wir würden nach meiner Ansicht erleben, was in anderen Staaten auch erlebt worden ist. Der größte Teil der Reisenden, die heute dritter Klasse fahren, würden in

die vierte Klasse übergehen und ein anderer Teil von der zweiten in die dritte Klasse. Ich stehe ganz auf dem Standpunkte, den mein Freund Brodman vorhin auf diesem Gebiete eingenommen hat

Ueber die Fahrkartensteuer sind auch schon von verschiedenen Herren Ausführungen gemacht worden. Auch der Herr Minister hat ausgeführt, daß die badischen Vertreter im Bundesrat nur schweren Herzens der Einführung dieser Steuer zugestimmt haben. Der Herr Kollege Pfeiffle hat uns gestern dargetan, daß die nationalliberale Partei der Reichsregierung diesen Gesetzesvorschlag auf dem Präzidententeller entgegengebracht habe. Das trifft ja zumteil zu, aber ich möchte beifügen, daß die nationalliberale Partei damals bei der Abstimmung nicht einstimmig war. Ich für meine Person habe damals dem Gesetzesentwurf nicht zugestimmt. Ich stand damals wie heute noch auf dem Standpunkt, daß diese Steuer, die unbeliebt und nicht zeitgemäß ist, unter keinen Umständen hätte eingeführt werden sollen, und ich glaube, es sollte alles daran gesetzt werden, daß diese Steuer möglichst bald wieder abgeschafft wird.

Eine merkwürdige Erscheinung ist für mich, daß eine Arbeiterwochenkarte von der Station Großsachsen nach Mannheim 2 M. 20 Pf. kostet, während sie von Großsachsen nach Friedrichsfeld und von Friedrichsfeld nach Mannheim je 1 M. kostet. Ich habe drei solcher Karten hier. Eine Karte Großsachsen—Mannheim zu 2 M. 20 Pf. und zwei Karten Großsachsen—Friedrichsfeld und Friedrichsfeld—Mannheim zu je 1 M. Ein Arbeiter, der also von Großsachsen eine Wochenkarte nach Mannheim direkt löst, hat 20 Pf. mehr zu zahlen als derjenige, der sich das Vergnügen leistet, zwei Karten wie gezeigt zu lösen. Das ist doch ein Zustand, der nicht aufrecht erhalten werden kann.

Was die Züge 906 und 906 a anbelangt, so gebe ich zu, daß die Budgetkommission nach den Erklärungen der Gr. Regierung zu keiner anderen Ansicht kommen konnte, wie sie der Herr Berichterstatter Dr. Wildens in seinem Bericht niedergelegt hat. Ich möchte aber doch die Gr. Eisenbahnverwaltung bitten, dafür sorgen zu wollen, daß hier nicht nach dem Buchstaben gehandelt wird, daß nicht rigoros verfahren wird, sondern daß, wenn ein Arbeiter einmal den zu benutzenden Zug veräumt hat, man ihn mit seiner Arbeiterkarte auch einen Zug, der ein paar Minuten später fährt, benutzen läßt.

Der Herr Kollege von Menzingen hat auf die schlechten Anschlußverhältnisse auf der Station Frankfurt hingewiesen, worauf Verspätungen und zahlreiche Unregelmäßigkeiten auf der Main-Neckar-Bahn zurückzuführen seien. Ich kann den Inhalt der Ausführungen des Herrn von Menzingen voll und ganz bestätigen. Ich habe hier einen Brief eines Industriellen von Weinheim vom Juli v. J. Dieser Herr benutzte um jene Zeit den Schnellzug Nr. 44 von Kassel, der morgens 6 Uhr 11 Minuten in Frankfurt ankommen soll. Er beabsichtigte, von dort mit dem Eilzug 6 Uhr 18 nach Weinheim weiter zu reisen. Zug 44 hatte ungefähr 8 bis 10 Minuten Verspätung und mußte vor dem Bahnhof Frankfurt noch einige Minuten warten, obwohl das Einfahrtgleis vollständig frei war. Der Herr hat sich nachher erkundigt und hat gehört, daß der Einfahrt nichts im Wege stand; die Strecke war frei. In demselben Augenblick, wo dann endlich der Zug einfuhr, fuhr auf dem gleichen Perron der Zug nach Weinheim fort. Was blieb dem Mann übrig? Er mußte einige Stunden in Frankfurt zubringen und mit dem späteren Zug weiterfahren. Ich möchte den Herrn Minister bitten, ganz

energisch dafür zu sorgen, daß derartige Mißstände verschwinden.

Der Fahrplan auf der Main-Neckarbahn wird, wie auch schon besprochen wurde, in letzter Zeit, statt verbilligt und verbessert, verteuert und verschlechtert. Den Beweis dafür liefert uns die Umwandlung der seither geführten Eilzüge 44 und 21 in teure Schnellzüge. (Hört, Hört!)

Ich hätte dann noch einige Wünsche der Stadt Weinheim vorzubringen. Es wäre zu wünschen, daß von den Zügen Nr. 79 und 23, die morgens 4<sup>21</sup> Uhr und 4<sup>28</sup> Uhr in Weinheim halten, und den D-Zügen, die 7<sup>8</sup> Uhr und 7<sup>21</sup> Uhr in Weinheim einlaufen, je einer als Eilzug geführt wird. Es sind das jetzt alles Schnellzüge und kein einziger ein Eilzug. Zug 94, der als D-Zug geführt wird, sollte auch in Weinheim anhalten. Der Bezirksrat Weinheim, welchem im Februar v. J. eine Vorstellung von Weinheimer Interessenten wegen entsprechender Aenderung des Fahrplanes auf der Main-Neckar-Bahn zur Begutachtung unterbreitet wurde, hat nach eingehender Erörterung der Verhältnisse sich einstimmig dahin ausgesprochen, daß dieser D-Zug Nr. 94 unbedingt halten müßte; das Anhalten sei ein dringendes Bedürfnis für den ganzen Verkehr, für die große Industrie, die in Weinheim vorhanden ist. Dem Wunsche der Stadt wurde von Seiten der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung aber nicht stattgegeben. Ich möchte daher die Großh. Regierung bitten, doch dafür sorgen zu wollen, daß bei Aufstellung des nächsten Fahrplanes dem Wunsche entsprochen wird. Wenn dies nicht der Fall sein kann, vielleicht aus betriebstechnischen Gründen, so dürfte ich doch den Wunsch aussprechen, daß man den D-Zug Nr. 2 in Weinheim anhalten lassen sollte.

Als weiterer Mißstand wird in Weinheim empfunden, daß zwischen 8<sup>18</sup> Uhr (Zug 910) und 10 Uhr (Zug 916) morgens überhaupt kein Zug in südlicher Richtung Weinheim passiert bezw. daselbst anhält, was für die Bedürfnisse einer Stadt, die jetzt 13000 Einwohner, eine hoch entwickelte Industrie und ein Steuerkapital von über 125 Millionen Mark hat, in keiner Weise mehr genügt.

Ferner sollte Zug Nr. 1253 den Anschluß auf den Sonntagszug Nr. 949 abwarten. Der Zug 1253 fährt 2 Uhr 34 Min. in Weinheim ab und der Zug Nr. 949 kommt 2 Uhr 35 Min. in Weinheim an. Also die Mannheimer Ausflügler kommen um 2 Uhr 35 Min. in Weinheim an und der Zug nach dem Odenwald fährt 2 Uhr 34 Min. ab. Dieser Mißstand sollte doch beseitigt werden können.

Unter allen Umständen sollte auch morgens zwischen 5 und 6 Uhr nach Fürth ein Zug geführt werden. Der erste Zug geht zurzeit erst um 8 Uhr 2 Min. ab, und das ist doch unbedingt zu spät.

Als ein weiterer großer Mißstand wird in Weinheim die Tatsache empfunden, daß auf der dortigen Station keine Fahrkarten nach den bedeutenderen Stationen des badischen Oberlandes oder der Nachbarstaaten ausliegen bezw. angefertigt werden können, und daß man von diesen Stationen aus keine direkten Fahrkarten nach Weinheim bekommen kann. Für das reisende Publikum würden viele unliebsame Umständlichkeiten beseitigt, wenn die Gr. Eisenbahnverwaltung diese Fahrkarten auflegen oder die Schalterbeamten zum Schreiben derartiger Fahrkarten ermächtigen würde.

Weinheim ist in den letzten Jahren zu einer Stadt von größerer Bedeutung geworden, und man sollte daher derselben auch den sehr berechtigten Wunsch, den ich schon im Jahre 1902 hier vorgebracht habe, nämlich

einen Vertreter im Eisenbahnrat Frankfurt zu erhalten, erfüllen

Was die Ableitung verschiedener Güterzüge von der Main-Neckarbahn auf die preußisch-hessischen Linien und den dadurch hervorgerufenen Einnahmeausfall von einer halben Million anbelangt, so hat auf die diesbezüglichen Ausführungen des Herrn Kollegen Kolb der Herr Minister eine beruhigende Erklärung abgegeben. Ich möchte aber trotzdem kurz auf dieselben zurückkommen. Ich habe hier eine Zeitung, in der ein Passus aus dem Etat der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung abgedruckt ist. Ich will Sie mit langen Zahlen nicht ermüden, ich will nur das Fazit, das der Redakteur des Blattes aus diesen Zahlen gezogen hat, vorlesen: „Hier ist also mit dürren Worten gesagt: Von Baden bekommen wir 477 000 M. weniger, dagegen haben wir ihm 920 000 M. weniger zu geben. Der Ausfall, der demnach Baden erwächst, beträgt somit nach dem Voranschlag 443 000 M. In Wirklichkeit dürfte er aber noch mehr betragen und sich nach den bisherigen Ergebnissen auf 1/2 Million belaufen. Wir werden bald froh sein müssen, wenn wir Preußen zu den Betriebskosten der Main-Neckarbahn nicht noch zuschießen dürfen auf eine Strecke, die früher zwischen 8—10 Proz. rentierte.“

Ich kann ja die Richtigkeit dieser Zahlen nicht prüfen, ich möchte aber doch den Herrn Minister recht sehr bitten, auf der Hut zu sein, um unsere badischen Interessen gegen etwaige Anschläge der preußisch-hessischen Verwaltung auf Kürzung unserer Rechte und unserer Einnahmen zu wahren. Es ist kein gutes Zeichen für die so oft schon hervorgehobene Loyalität der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung, wenn man Dinge erleben muß, wie sie hier in diesem Hohen Hause von mir und verschiedenen anderen Rednern angeführt worden sind. Mir kommt es immer so vor, als ob unsere badische Eisenbahnverwaltung viel zu nachgiebig sei. Ich möchte daher den Herrn Minister an die Worte des Schmieds von Ruhla erinnern. Der hat gesagt: Landgraf werde hart! Ich sage: Erzellenz, werden Sie hart!

Abg. Pausbach (konf.): Die Petition der an der Nebenbahn Mosbach—Mudau interessierten Gemeinden um Ermäßigung der Personen- und Gütertarife für diese Bahn möchte auch ich unterstützen. Leider haben wir von der Ministerbank gehört, daß dem Wunsche der Petenten nicht stattgegeben werden solle. Auch ist bereits schon in der Kommission über die Petition verhandelt worden, sie ist aber von der Kommission nur zur Kenntnisnahme, statt, wie ich gewünscht hätte, zur empfehlenden Ueberweisung an die Regierung verbeschieden worden. Ich glaube, die Bahnlinie Mosbach—Mudau würde sich viel besser rentieren, wenn man einen billigeren Tarif einführen würde (Abg. Fröhlich: Sehr richtig!). Viele Leute gehen bei den gegenwärtigen Zuständen zu Fuß oder sie benützen das Fahrrad, weil eben die Fahrpreise zu hoch sind. Ich kann es auch gar nicht verstehen, wenn die Orte, die nun einmal nicht das Glück haben, an einer der Hauptverkehrsstraßen zu liegen, höhere Preise auf der Bahn zahlen sollen (Abg. Fröhlich: Damit es mehr Einnahmen gibt, Herr Kollege!). Auch was den Gütertarif anbelangt, so wäre eine Erleichterung nur zu wünschen. So hat mir z. B. ein Geschäftsmann erzählt, daß er, wenn er mit 25 Stk. Holz von der Station Gaimühle nach Mosbach und dann nach Lohrbach kommen will, auf der ersten Strecke 18 M. und auf der kurzen Strecke von Mosbach nach Lohrbach weitere 14 M. zu bezahlen hat. Sie sehen daraus, daß der Tarif unverhältnismäßig

teuer ist, und dann kommen doch auch noch die Umladefkosten dazu. Ich glaube, wenn die Bahn Mosbach—Mudau heute noch einmal zu bauen wäre, so würde sie jedenfalls normalspurig gebaut; denn dieses Umladen ruft sehr viele Unannehmlichkeiten hervor.

Der Güterbahnhof in Mosbach reicht für die vorhandenen Bedürfnisse nicht aus, und so kommt es, daß viele Geschäftsleute aus Mosbach ihr Holz (es kommt hier namentlich Langholz in Betracht) nach der nahen Station Hasbachtal verbringen müssen. Dort sind Schmalspurbahntarife, und besonders durch das Umladen erwachsen den Geschäftsleuten wesentlich höhere Kosten. Man sollte, so lange der Güterbahnhof in Mosbach noch nicht erweitert ist, diesen Geschäftsleuten doch dadurch entgegenkommen, daß man für sie billigere Tarife zuläßt. Darum möchte ich die Grob. Regierung bitten, die Petition der Mosbach—Mudaubahnorte noch einmal zu prüfen u. in nicht allzuferner Zeit auf der Bahn Mosbach—Mudau einen billigeren, der Staatsbahn entsprechenden Tarif zur Einführung zu bringen.

Schon vor zwei Jahren kam eine Petition der Gemeinde Mosbach an das Hohe Haus wegen einer Haltestelle an der Nebenbahn im oberen Stadtteil in der Nähe des alten Turnplatzes. Die Stadt Mosbach zieht sich sehr in die Länge, und infolgedessen haben die Bewohner des oberen Stadtteils einen sehr weiten Weg an den Hauptbahnhof. Außerdem liegen gerade im oberen Stadtteil das Bezirksamt, das Wasser- und Straßenbauinspektionsgebäude, das Landgericht, das Amtsgericht, dort wohnt der Arzt, dort liegt die Apotheke, es sind dort die große Bierbrauerei Hubers und noch viele andere Geschäfts- und Privatgebäude. Es ist auch eine diesbezügliche Petition mit 200 Unterschriften gerade in den letzten Tagen an das Hohe Ministerium gelangt, und Sie sehen daraus, wie notwendig diese Haltestelle ist. Die Stadt Mosbach hat sich überhaupt in letzter Zeit sehr entwickelt, sie ist Luftkurort und wird in der nächsten Zeit auch ein Solbad erhalten. Von dieser Haltestelle im oberen Stadtteil könnte dann bequem in den nahen Hasbachtalwald gefahren werden, was für die Kurgäste und für die Ausflügler sehr zu wünschen wäre. Ich möchte also die Grob. Regierung dringend bitten, diesem Wunsche der Stadt Mosbach zu entsprechen.

Für die neu eingelegten Schnellzüge im Sommerfahrplan möchte ich der Grob. Regierung bestens danken und noch den Wunsch daran knüpfen, daß auch noch einige beschleunigte Personenzüge eingeführt werden.

Es wird sehr darüber geklagt, daß von Neckarelz aus in der Richtung Neckarelz—Nagtsfeld und Neckarelz—Neckesheim so schlechte Verbindungen seien; auch wenn man nach Neudenuau wolle, seien die Zugverbindungen derartig ungünstig, daß man zur Hin- und Rückfahrt einen ganzen Tag brauche, man fahre in derselben Zeit eher nach Karlsruhe und wieder zurück. Neudenuau gehört zum Amt Mosbach und ist nur etwa 4 Stunden von Mosbach entfernt. Die Verbindung nach Neudenuau sei gleich ungünstig, ob man über Osterburken oder über Neckarelz—Nagtsfeld fährt. Ich möchte die Grob. Regierung auch auf diesen Mißstand hinweisen.

Auch über die Frachttaxe für Mehl und Getreide wird sehr geklagt. Es kostet beispielsweise der Transport von Mannheim nach Mosbach bei 100 Sack Weizen genau so viel als bei 100 Sack Mehl. Es läge doch im Interesse der Bahn selber, wenn z. B. für Mehl

ein höherer Tarif eingeführt würde. Besonders aber wäre das im Interesse der Landwirtschaft und namentlich im Interesse der dortigen Kunstmühlerei gelegen, die jetzt kaum mehr konkurrenzfähig sind.

Was das Bahnpersonal anbelangt, so kann auch ich bestätigen, daß das Bahnpersonal sich sehr höflich und entgegenkommend zeigt.

Ich wurde wiederholt gefragt, wie es denn mit der Mörstelsteiner Haltestelle steht, für welche im vorigen Landtag schon die Gelder bewilligt wurden. Ich möchte die Grob. Regierung bitten, daß wenigstens im Spätjahr noch diese Haltestelle errichtet wird.

Von einigen Bahnwärtern wurde mir darüber geklagt, daß die Bahnwärterhäuser zwar sehr schön gebaut, aber doch in ökonomischer Hinsicht nicht praktisch seien. Die Bahnwärter seien öfter gezwungen, selber noch einen sogenannten Schopf zu bauen, um darin ihr Kleinvieh bzw. die Vorräte für daselbe unterzubringen. Der Bahnwart auf dem Lande ist wegen der teureren Fleischpreise genötigt, sich ein oder zwei Schweine zu halten, um die Abfälle gut verwenden zu können. Ich möchte bitten, den Bahnwärtern in dieser Beziehung entgegenzukommen, auch wenn möglich diesen vom Wärter selbst gebauten Schopf nachträglich zu übernehmen.

Ich habe mich neulich in der Reparaturwerkstätte hier in Karlsruhe umgesehen und mich sehr gefreut über die Wohlfahrtseinrichtungen (freier Kaffee, Bäder usw.), die ich da gesehen habe. Ich bin der festen Ueberzeugung, daß der größte Teil der Arbeiter sich für diese Wohlfahrtseinrichtungen sehr dankbar zeigen wird.

Was die Arbeitszeit dieser Leute anbelangt, so möchte ich zum Schluß noch sagen, daß man da doch auch innerhalb gewisser Grenzen bleiben muß. Wenn ich eine Parallele ziehe zwischen diesen Arbeitern und den Arbeitern in der Landwirtschaft oder den Landwirten selber, so muß ich doch sagen, daß diese letzteren eine sehr viel längere Arbeitszeit haben als die Herren Arbeiter in der Maschinenwerkstätte. Auch der Geschäftsmann, namentlich wenn sein Geschäft nicht so gut reißt, daß er eine Hilfskraft bezahlen kann, muß wesentlich länger und intensiver arbeiten, als dies oft bei diesen staatlich angestellten Arbeitern der Fall ist (Zurufe). Ich möchte um nicht mißverstanden zu werden, selbstverständlich auch für diese Arbeiter eine der Schwere der Arbeit entsprechende kürzere Arbeitszeit und einen entsprechenden Lohn wünschen. Aber es hat doch alles seine Grenzen, und wenn man in der Landwirtschaft die achtstündige Arbeitszeit einführen wollte, so kann ich Sie versichern, daß die Lebensmittel noch viel teurer würden, als sie jetzt schon sind (Zurufe aus den Reihen der Demokraten und Sozialdemokraten).

Hg. Jhrig (Dem.): Ich will mich der Mahnung des Herrn Präsidenten fügen und mich als 31. Redner kurz fassen. Ich darf das um so mehr tun, als meine Fraktionsfreunde, die Herren Muser, Frübaut, Benedey und Vogel, ja in ausgiebiger Weise zum Wort gekommen sind und die Verhältnisse des Eisenbahnbetriebs auch in ausgezeichneter Weise behandelt haben. Ich kann mich insbesondere dem nur anschließen, was von ihnen ausgeführt worden ist über die Verhältnisse der Eisenbahnarbeiter und Eisenbahnbeamten und ihre Wünsche, insbesondere ihre Wünsche nach einer günstigeren Gestaltung der Dienst- und Ruhezeit und nach einer größeren Anzahl etatsmäßiger Stellen. Auch all dem, was sie gegen die vierte Wagenklasse gesagt haben, kann ich mich voll

und ganz anschließen. Was gut an dieser vierten Wagenklasse ist, ist der Zweipfennigtarif, alles andere ist schlecht. Ich hoffe, daß wir unseren württembergischen Nachbarn die Dummheit nicht nachmachen, diese vierten Klassekästen bei uns einzuführen und sie gar noch mit 600 000 M. zu erkaufen.

Ich habe mich insbesondere zum Wort gemeldet, um einige Lokalwünsche hier vorzubringen.

Als das jetzige Stationsgebäude in Sodeneim erstellt wurde, hatte Sodeneim eine Einwohnerzahl von vielleicht noch nicht ganz 3000 Seelen, und es hatte damals eine fast ausschließlich Landwirtschaft treibende Bevölkerung. Für die damaligen Verhältnisse konnte also das Gebäude vollständig genügen. Heute haben sich die Verhältnisse ganz wesentlich geändert. Die Stadt zählt heute 6000—7000 Einwohner, sie ist mit Industrie sehr durchsetzt, es befinden sich dort eine größere Anzahl Fabriken und es ist dort eine starke Arbeiterbevölkerung allmählich zugewachsen. Es wollen daher heute die Verhältnisse des Aufnahmegebäudes durchaus nicht mehr genügen, insbesondere was die Wartesäle betrifft, die noch meiner eigenen Erfahrung unzulänglich sind.

Nun glaube ich, daß die Großh. Regierung in allernächster Zeit wenigstens nicht dazu kommen wird, hier durch einen Neubau Wandel zu schaffen. Ich möchte deshalb bitten, daß man dann wenigstens anderen Wünschen, welche die Gemeinde noch hat, um so mehr entgegenkommen möge.

Es ist zunächst ein Wunsch, der gleichzeitig eine Entlastung des Stationsgebäudes mit sich bringen würde. Die Gemeinde hat schon eine Eingabe an die Generaldirektion gerichtet, in welcher sie wünscht, daß in Norden der Stadt eine Haltestelle für die Vorortzüge errichtet werde, zunächst nur für die, welche in den Hauptverkehrszeiten, am Morgen und am Nachmittag, die Massen der Arbeiter nach bezw. von Schwesingen und Rheinau bringen. Ich glaube, diese Sache ließe sich mit wenig Geld machen, und möchte diesen Wunsch meinerseits nur unterstützen. Man würde damit wirklich etwas Gutes schaffen. Heute müssen die Leute einen viel weiteren Weg zurücklegen, als sie es späterhin, bei Errichtung der Haltestelle, zu tun hätten.

Sodeneim wünscht — ich habe das schon einmal der Großh. Generaldirektion gegenüber vorgebracht — weiterhin, daß die Güterhalle, die auf der der Stadt abgewendeten Seite des Bahnhofs errichtet ist, auf die Stadtseite verlegt werden möchte. Ich gebe zu, daß mit der Errichtung der Ueberführung dort wahrscheinlich eine Besserung der Verhältnisse eintreten wird, aber im allgemeinen ist es doch eine recht unangenehme Sache, wenn man dann mit jedem Wagen zuerst den Berg hinauf und dann wieder herunter fahren muß, um an die Güterhalle zu kommen. Ich glaube, die Großh. Regierung sollte dieser Frage doch näher treten und in absehbarer Zeit die Güterhalle auf die Stadtseite hinüber verlegen.

Die Stadt Schwesingen hat ebenfalls den Wunsch nach einer zweiten Haltestelle auf der Nordseite gegen Rheinau zu. Sie hat eine Petition in diesem Sinne an das Hohe Haus gerichtet, und ich werde später, wenn jene Petition hier zur Verhandlung kommt, für diese Sache noch näher zu sprechen Gelegenheit haben, ich will sie deshalb hier ausscheiden.

Ich habe schon auf einem früheren Landtag auf die Verhältnisse des Stationsgebäudes in Schwesingen hingewiesen, die ganz unzulänglich sind, und auch der Schwesinger Gemeinderat hat in der Zwischen-

zeit durch Eingaben die Sache unterstützt. Nun höre ich, daß seitens der Großh. Bahnverwaltung daran gegangen werden will, die dortigen Mißstände einigermaßen zu beseitigen. Ich will von vornherein sagen, daß nach meiner Auffassung eine wirkliche Beseitigung der Mißstände nur zu erzielen ist, wenn man an die Stelle des heutigen, durchaus unzulänglichen Gebäudes ein neues setzt. In der Zwischenzeit freilich müßte nun doch einige Abhilfe getroffen werden, denn so, wie die Verhältnisse sich heute dort gestaltet haben, sind sie einfach unhaltbar geworden.

Man will nun, wie ich höre, den Expressgüterraum in ein anderes Gebäude verlegen, weil dieser Raum, insbesondere in der jetzigen Zeit, in der der Maschinenverband an Spargel stattfindet, durchaus unzulänglich ist. Man bekommt dann den Platz für andere Zwecke frei; man kann dann wohl den außerordentlich nötigen Durchgang durch das Bahnhofsgebäude dort erstellen. Die jetzigen Durchgänge führen durch die Wartesäle und sind natürlich im Winter außerordentlich unangenehm. Allerdings soll der freiwerdende Platz zu einem erheblichen Teil auch für Bureauzwecke verwendet werden.

Ich höre aber weiter, daß man auch die Restauration zweiter Klasse dort eingehen lassen und diesen Raum dann weiterhin als Wartesaalraum verwenden will. Da möchte ich mich der Bitte, die seitens der Stadtverwaltung und der Wirtschaftspächterin in den letzten Tagen an die Großh. Eisenbahnverwaltung ergangen ist, daß man hiervon Abstand nehmen möchte, doch nur voll anschließen. Es geht doch nicht an, daß ein Platz wie Schwesingen in seinem Bahnhofsgebäude nicht auch eine Restauration zweiter Klasse hat. In der Restauration dritter Klasse geht es manchmal etwas lebhaft zu; Frauen, und andere Leute, die es etwas ruhiger haben möchten, und die in Ruhe eine Erfrischung zu sich nehmen wollen, tun dies nicht gerne in der Restauration dritter Klasse.

Man hat schon daran gedacht, ob nicht vielleicht durch einen Vorbau vor den Mittelbau des Hauses gegen die Stadt zu ein weiterer Raum geschaffen werden könnte. Ich bin nicht imstande, zu beurteilen, ob dadurch vielleicht etwas geschehen könnte, oder ob vielleicht durch einen Anbau seitlich nach Süden eine Erweiterung möglich ist. Jedenfalls möchte ich meinerseits die Bitte an die Großh. Eisenbahnverwaltung richten, man möge bei diesem Umbau den Wünschen der Gemeinde sowohl als auch der dortigen Bahnhofswirtin, welche die jetzige Einrichtung der Restauration zweiter Klasse mit erheblichen finanziellen Opfern vor wenigen Jahren erst erstellt hat, in weitgehendem Maße entgegenkommen.

Es ist mir von Schwesingen der Wunsch geäußert worden, man möge die Vorortzüge Redargemünd-Heidelberg, oder wenigstens einen erheblichen Teil derselben, weiterführen nach Schwesingen. Dieser Wunsch dürfte sich verwirklichen lassen, besonders wenn man den starken Fremdenverkehr, den Schwesingen mit seinem wunderbaren Schloßgarten hat, in Rechnung stellt. Ich möchte auch diesen Wunsch der Großh. Regierung unterbreiten.

Der Herr Minister und auch der Herr Generaldirektor haben vorhin darauf hingewiesen, daß wir, auch wenn hier auf einen Wunsch nicht erwidert werde, doch versichert sein sollten, daß dieser Wunsch im Schoße der Großh. Regierung eine eingehende sorgfältige Prüfung finden werde. Ich kann aus eigener Wahrnehmung bestätigen, daß das der Fall ist; ich habe durch einen besonderen Anlaß Kenntnis davon bekommen, und freue mich, das hier konstatieren zu dürfen. Ich habe auf dem letzten Landtage hier den Wunsch ausgesprochen, man möchte auch den Werk-

stättarbeitern, die keine freie Fahrt zu ihrem Wohnorte hatten, freie Fahrt gewähren. Es ist damals seitens der Großh. Generaldirektion hier im Hohen Hause ein ablehnender Standpunkt eingenommen worden. Es scheint mir aber, daß wahrscheinlich veranlaßt durch das Großh. Ministerium, nachher noch eine Prüfung eingetreten ist, der Wunsch ist zu meiner Freude erfüllt worden.

Ich möchte dann ein gutes Wort einlegen für diejenigen früheren Angestellten und Arbeiter der Bahn, die in ihrem Dienste zu Krüppeln geworden sind. Die Leute sind allgemein übel dran. Nicht nur, daß sie ihre Gliedmaßen verloren haben, der eine ein Bein, der andere einen Arm oder eine Hand, sind sie auch noch finanziell ganz außerordentlich geschädigt. Es tritt da etwas ein, was man eigentlich solchen Leuten gegenüber, die diese hohen Opfer im Dienste der Verwaltung gebracht haben, nicht als angebracht erachten sollte. Sie haben ihre Invalidenrente, erhalten auch noch Zuschüsse von der Eisenbahnverwaltung. Aber im allgemeinen bewegen sich diese doch nur in sehr mäßigen Grenzen, und das Bedauerliche für die Leute ist insbesondere das, daß sie eben nicht wie ihre Kameraden, denen ein Unglück nicht widerfahren ist, in eine besser bezahlte Stelle einrücken können, sondern daß sie ein für alle Mal auf ein bestimmtes gleichbleibendes Einkommen angewiesen sind. Einen Teil dieser Leute verwendet man allerdings noch zu leichten Arbeiten auf den Bahnhöfen und in den Bureaus, aber diese Leute bekommen dafür nur eine sehr geringe Bezahlung und haben, wie mir mitgeteilt wird, eine außerordentlich lange tägliche Dienstzeit. Man sollte sich dieser Leute doch etwas mehr annehmen! Man wird sich doch sagen müssen, wenn solch ein krüppelhafter Mann den Dienst nicht versehen würde, müßte man einen anderen, gesunden Mann hinstellen, den man so bezahlen müßte, daß er davon leben kann. Man wird also diese Leute nicht mit so ganz kleinen Summen entlohnen dürfen und sie im übrigen auf ihre Bezüge aus der Invalidenrente hinweisen. Man sollte nach der Richtung hin besonders nobel sein und sollte die Wünsche dieser Leute besonders wohlwollend entgegennehmen.

Der Herr Generaldirektor hat gegen meinen Freund Vogel vorhin eine sehr entschiedene Verwahrung ausgesprochen über etwas, was er bezüglich des Kranenführers Holzwarth in Mannheim behauptet hat. Der Herr Generaldirektor befindet sich in einem Irrtum — das darf ich wohl, da ich mit Herrn Vogel über die Sache vorher gesprochen habe, richtig stellen —, wenn er meint, daß irgend jemand annehmen würde, daß von seiner Seite aus diese Zurücksetzung des Holzwarth, veranlaßt worden sei. Das ist durchaus nicht der Fall; ebenso wenig auch — das darf ich beifügen —, daß man etwa das Kollegialmitglied der Generaldirektion, den Herrn Regierungsrat Landenberger in Mannheim, in diesem Verdacht hätte. Man nimmt nur an, daß Leute in untergeordneter Stellung, die sich ein rotes Köckchen bei den höheren Beamten verdienen wollten oder in besonderem Uebereifer handeln zu müssen glaubten, vielleicht seine Zurücksetzung veranlaßt haben. Besonders muß ich auch meinerseits konstatieren, daß der Fall bei den Arbeitskollegen und Freunden des Holzwarth in der Richtung aufgefaßt worden ist, daß man ihn in a h r e g e l n w o l l t e. Das ist es, was Herr Vogel zum Ausdruck bringen wollte. Die Sache selbst ist mir ganz so geschildert worden, wie mein Freund Vogel sie hier vorgetragen hat. Ich muß es auch für meinen Teil außerordentlich hart finden, wenn ein Mann, der jahrelang einen gewissen Bezug gehabt hat, auf einmal in seinem an und für sich nicht sehr hohen Einkommen außerordentlich be-

chränkt wird. Es ist sehr schwer, die Lebenshaltung einer Familie, die nun einmal ein gewisses Niveau einnimmt, rückwärts zu schrauben, und ich möchte den Wunsch aussprechen, daß man hier eine Abänderung eintreten lassen möge, daß man den Mann, der sich nichts hat zu schulden kommen lassen, der vier Jahre lang den Dienst zur Zufriedenheit seiner Vorgesetzten versehen hat, dessen Behandlung seine eigenen Kameraden als ungeracht empfunden haben, wieder auf seinen Platz zurückführt.

Ich habe dann zum Schluß noch eine Unstimmigkeit hier vorzutragen. Ich habe mich auf einem früheren Landtage hier schon einmal bemüht, für die Ausflüge unserer Schulkinder günstigere Fahr-taxen, als sie heute sind, zu erzielen. Die Regierung hat dem nicht stattgegeben. Im ganzen deutschen Reich fahren im Gegenteil die Schüler heute billiger als gerade im Großherzogtum Baden. Ich habe zunächst die Sache nicht glauben wollen, mußte aber dann auf Grund des Reichskursbuches und des grünen badischen Kursbuches die Tatsache anerkennen. Nach dem Reichskursbuch und nach der dort angegebenen Verkehrsordnung werden befördert in Eil- und Personenzügen zum halben Preise: a. Studierende der höheren Lehranstalten usw., b. Schüler öffentlicher und sonstiger Anstalten bei Ausflügen, c. Kinder, die in Ferienkolonien entsandt werden usw. Nach unserer badischen Verkehrsordnung (im grünen Kursbuch) ist die Bestimmung anders. Es werden dort in Eil- und Personenzügen „zum halben Preis für die Eilzüge“ — nicht für Personenzüge, sondern für Eilzüge — befördert die Schüler der akademischen Lehranstalten, Schüler der öffentlichen und staatlich konzeptionierten Schulen bei Ausflügen und die Kinder, die in Ferienkolonien befördert werden. Dadurch haben nun diese Schüler im badischen Lande eine Vergünstigung, die tatsächlich keine Vergünstigung mehr ist. Wenn heute eine Klasse von Mannheim nach Schwetzingen fährt, so haben die Schüler zu zahlen 25 Pf., andere Leute zahlen 30 Pf.; so stellt sich also die ganze Ermäßigung nur noch auf 5 Pf. Und wenn z. B. unsere Mannheimer Ferienkolonisten in den Odenwald fahren (ein sehr großer Teil unserer Ferienkolonien fährt von Mannheim nach Eberbach, das sind 50 Kilometer), so haben sie dann für diese 50 Kilometer in dem Personenzug dritter Klasse, die immer benützt wird, zu zahlen: 50 mal 1 1/2 Pf., das sind 75 Pf., und dazu kommt noch die Fahrkartensteuer mit 5 Pf., macht also 80 Pf. für den Schüler. Erwachsene zahlen für diese 50 Kilometer nur 1 M. Die ganze Ermäßigung besteht also in 20 Pf. und wenn man nun dazuhält, daß diese Schülerklassen jeweils so in einen Wagen hineingepfercht werden, daß kein freier Platz mehr darin bleibt, daß auf jede Bank fünf Schüler gesetzt werden, dann muß man sagen, diese Schüler werden eigentlich teurer befördert als die gewöhnlichen Reisenden. Von irgend einer Vergünstigung kann dann füglichweise keine Rede mehr sein. Es scheint mir das eine Unbilligkeit. Vonseiten der Eisenbahnverwaltung sollte man doch den Bestrebungen, die bei solchen Schülerreisen in Betracht kommen, entgegenkommen. Unter den Schülern beispielsweise in Mannheim, aber auch sonst in der Rheinebene, landauf, landab, werden viele sein, die in ihrem Leben noch keinen Berg gesehen haben, bis sie eben einmal mit ihrem Lehrer einen Ausflug ins Gebirge gemacht haben. Und es ist doch unbedingt nötig, ein unterrichtliches Bedürfnis, daß ein Schüler einmal einen Berg, ein Tal wirklich gesehen hat, daß er weiß, wie es tut, wenn man den Berg hinauf-, und wie es tut, wenn man den Berg hinuntergeht. Das muß ein Bub einmal mitgemacht haben, der von Gebirgen so viel im Unterricht hört. Es ist eben nicht ein

jeder in der glücklichen Lage, daß sein Vater ihn am Sonntag mitnehmen und mit ihm einen Ausflug ins Gebirge hinüber machen kann. Man sollte daher von Seiten der Großh. Regierung diese Bestrebungen durchaus unterstützen und die Preise nach Möglichkeit heruntersetzen. Aber wie die verlesenen Bestimmungen zeigen, gehen die Fahrpreise bei uns sogar über dasjenige hinaus, was sonst im Reiche nach dieser Richtung hin festgesetzt ist. Ich möchte daher hier den Wunsch und die bestimmte Erwartung aussprechen, daß auch seitens unserer Großh. Regierung doch wenigstens so weit gegangen wird, als man sonst im Reiche auch geht, und daß auch bei uns die Bestimmungen des Reichsfuhrerbuchs in Geltung kommen, wonach die Schüler in Personenzügen zum halben Preise der Personenzüge, nicht aber nur zum halben Preise der Güterzüge befördert werden können.

Die Abgg. **Breitner** (Ztr.) und **Kopf** (Ztr.) verzichten auf das Wort.

**Abg. Dieterle** (Ztr.): Ich möchte mich mit einigen Worten der armen Gegend annehmen, welche die Bahn Müdau-Mosbach durchfährt. Diese Bahn wurde s. Z. von uns genehmigt, damit der Bevölkerung des Odenwaldes in Anbetracht der besonders gedrückten wirtschaftlichen Lage, in welcher sie sich befindet, möglichst Berücksichtigung zuteil werde, wenn dieses auch große Opfer koste. Auch die Regierung hat sich auf diesen Standpunkt gestellt, indem sie erklärte, um der ökonomischen Lage dieses von der Natur wenig begünstigten Landesteils aufzuhelfen, sei in der Unterstützung des Staates hier wesentlich weiterzugehen, als es bisher üblich gewesen sei, wenn das beabsichtigte Ziel erreicht werden solle. Dieses ist also der ideale Zweck bei dem Bau dieser Bahn gewesen.

Wenn man nun demgegenüber den da geltenden Personentarif ansieht, so muß man sagen, daß das, was auf der einen Seite erstrebt wird, eben doch auf der andern Seite erschwert wird. Für den Kilometer in der dritten Klasse auf der Strecke Mosbach-Fahrenbach müssen 3,75 Pfennig bezahlt werden, und von Fahrenbach ab nach Müdau 3 Pfennig; also fast 4 Pfennig auf einer größeren Strecke dieser Bahn. Es ist in dem an die Kommission gelangten Schreiben der Regierung darauf hingewiesen, woher das komme; es ist da teilweise auf die Fahrkartensteuer abgehoben, welche jetzt, nachdem die Rückfahrkarten aufgehoben seien, wenn es sich um Karten handelt, die mehr als 60 Pfennig kosten, doppelt bezahlt werden müsse. (Abg. Fröhlich: Hört, Hört!) Dieses macht nun natürlich für die Leute schon etwas aus. Es heißt dann weiter, teilweise komme es auch von der Aufrundung auf 5 Pfennig her. Nun meine ich, hätte man eben auch statt einer Aufrundung eine Abrundung vornehmen können. Und wenn die Fahrkartensteuer hier zu diesem Mißstand so wesentlich beiträgt, so ist dies eben auch nur ein Grund mehr, der Frage der Abschaffung derselben näherzutreten. Abg. Fröhlich auf: Und das Zentrum sonst!

Es wird dann aber auch über die hohen Transportkosten der Güter geklagt, und da bringt die Regierung in ihrem Schreiben einen Satz, den ich lieber nicht darin gesehen hätte. Wenn es nämlich heißt: Berücksichtigt man dagegen, welche hohe Beförderungskosten die Interessenten vor dem Bestehen der Bahn aufzuwenden hatten, ganz abgesehen von den sonstigen Umständen und Nachteilen, die mit den weiten Landtransporten von den nächsten Staatsbahnstationen verbunden gewesen sind, so wird zugegeben werden müssen, daß dem an der Bahn Mosbach-Müdau gelegenen Landesteil durch dieses Verkehrsmittel eine namhafte Erleichterung und

Berkehrsverbilligung zuteil geworden ist." Ei, um die Kosten zu verbilligen, baut man ja die Bahnen, und daß durch den Bau einer Bahn die Landtransportkosten wegfallen, überhaupt die Kosten dadurch billiger werden sollen, das ist ja selbstverständlich! Wenn der angeführte Satz geschrieben ist, um die Leute über die Höhe der jetzt noch zu zahlenden Tarifkosten zu trösten, so ist dies eine Auffassung, die die Leute fast beleidigen muß (Sehr richtig!)

Es wird dann allerdings darauf hingewiesen, daß die Bahn sich eben nicht rentiere. Nun, bei einer früheren Debatte hat der Herr Abg. Dr. Obkircher ohne Widerspruch seitens der Regierung mit großem Nachdruck meinen Darlegungen gegenüber behauptet, daß mit jener Bahn auch die Unternehmerrgesellschaft zufrieden sei, weil schon im ersten Betriebsjahr eine Rente herausgekommen sei. In dem erwähnten Schreiben der Regierung heißt es aber, die Gesellschaft hätte mit einem Verlust von 12 000 M. abgeschlossen. Diese zwei Dinge kann ich nicht miteinander vereinbaren.

Wenn aber wirklich die Bahn so wenig rentiert, so ist dies nur ein Zeichen dafür, daß es wirklich eine durchgehends arme Gegend ist, durch welche die Bahn fährt, und daß ihr insbesondere alle Industrie fehlt, welche die Bahn rentabler machen könnte. Wenn dieses der Fall ist, so ist es kein allzu unbilliges Verlangen, wenn die Petenten bitten, es möge der Staat eintreten, wenn die Gesellschaft nicht auf ihre Rechnung kommen sollte, damit die Leute billiger fahren und ihre Güter billiger befördern können. Wenn es einmal so ist, und es ist tatsächlich so, daß eben in manchen Häusern dort oft 14 Tage und länger kaum ein Pfennig Geld vorhanden ist, so kommt bei diesen Leuten schon der Pfennig in Betracht. Deswegen ist ihre Bitte nicht gar so sehr zu verwerfen, wenn sie darum anhalten, es möge der Staat auch fernerhin das Wohlwollen bezeugen, das er durch die Erbauung der Bahn gezeigt hat, er möge es bezeugen dadurch, daß er zur Verbilligung der Tarife verhilft. Ich möchte die Leute nicht warten lassen, wie es da heißt, bis später wesentlich günstigere Verhältnisse in den Betriebsergebnissen sich gezeigt hätten, nein, ich möchte die arme Gegend recht sehr dem Wohlwollen der Regierung empfehlen und bitten, daß sie recht bald an die Prüfung der Frage herantritt, auf welche Weise den Leuten geholfen werden kann.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich dann noch zwei andere Beschwerden erwähnen, die mir vorhin übergeben worden sind.

Sämtliche badischen Bahnarbeiter in Würzburg sollen nach der Lohnordnung in die zweite Ortsklasse eingereiht worden sein, während die Beamten dort in der ersten Wohnungsgeldklasse seien. Die Arbeiter müßten aber alle ihre Ekwaren und ihre anderen Gebrauchsgegenstände ebensotauer bezahlen wie die Beamten. Sie wünschen deswegen, daß sie auch in die erste Ortsklasse aufgenommen würden.

Weiter beklagen sich die Rangierer in Osterburken, sie hätten noch ein 14stündige Arbeitszeit; der Nachtienst dauere von abends 6 Uhr bis morgens 8 Uhr, was für ihren gefahrvollen und verantwortungsvollen Dienst zu hoch sei.

Schließlich möchte ich wieder einmal, es betrifft dies meine Heimatgegend, anregen, ob es nicht möglich ist, den Zug Nr. 1630 von Säckingen auch an Werktagen bis Waldshut zu führen. An Sonntagen wird er bis dahin geführt, an Werktagen aber nur bis Säckingen. Da bleibt er dann gerade so lange liegen, wie wenn er inzwischen nach Waldshut und zurück geführt würde. Ich möchte deshalb die Großh. Regierung bitten, daß

sie diesen Zug auch an Werktagen ganz bis Waldshut durchführen lasse. Es braucht hierzu ja nicht mehr Personal, nicht mehr Zeit, nicht mehr Material, sondern es würden nur das rollende Material und die Personen, die sich jetzt zwei Stunden in Säckingen aufhalten, dafür in Waldshut eine kürzere Aufenthaltszeit haben. Dadurch könnte das Publikum zwischen Basel und Waldshut bequem die Kreisstadt erreichen, und von dort wieder rechtzeitig zurückkehren. Wer in die Schweiz reisen will, hätte bequemen Anschluß an den halb drei Uhr Zug nach der Schweiz. Waldshuter Ausflügler wäre er sehr erwünscht. Mit dem zurückfahrenden Zuge könnte das Publikum von Waldshut an abwärts die nach fünf Uhr von Basel abgehenden Schnellzüge erreichen. Wie ich beobachtet konnte, wird dieser Zug auch immer, so oft er geführt wird, zahlreich benützt.

Abg. Wittmann-Donaueschingen (Zentr.): Welch große Bewertung die Bahn als Kultur- und Wirtschaftsfaktor ersten Ranges in diesem Hohen Hause erfährt, das wurde mir so recht klar am letzten Freitag, als ich mich bei Beginn der Debatte eine Stunde nach dem Anfang derselben zum Wort meldete und sah, daß bereits 33 Redner sich angefangen hatten. Ich muß daher, wenn ich nicht als 34ter schon Vielgefragtes einfach wiederkämen will, meine Rede anders fassen, als ich sie gehalten hätte, wenn ich früher an der Reihe gewesen wäre. Die Zitrone ist gewissermaßen ausgepreßt. Ich will mich kurz dem anschließen, was zugunsten der Bahnarbeiter und Bahnbediensteten wegen besserer Bezahlung, wegen der Abstellung von Mängeln der Lohnordnung, über günstigere Arbeits- und Ruhezeit, bessere Fürsorge für die Pensionierten, für Invaliden, Witwen- und Waisenversorgung, für Schaffung stabilerer Arbeitsverhältnisse, für Ueberführung in die Stellung als Beamte usw. gesagt worden ist.

Ich habe bedauert, daß man die Eisenbahnreform in diesem Hohen Hause so allgemein abfällig behandelt hat. Die Eisenbahnreform hat, wenn man mit der landwirtschafttreibenden Bevölkerung, auch mit den kleinen Gewerbetreibenden in engere Fühlung tritt, hier doch nicht die schlechte Bewertung gefunden, die ihr in diesem Hohen Hause im großen und ganzen zuteil geworden ist. Man ist dort recht zufrieden mit dieser Reform; denn die Vorteile, die sie durch den Zweifelnigtarif und die beschleunigten Personenzüge brachte, sind so erheblich in die Augen springend und werden so allgemein anerkannt, daß man draußen auf dem Lande das Opfer der Steuer recht wohl in den Kauf nimmt, umso mehr, als man ja im großen und ganzen durch diese Steuer garnicht betroffen wird. Man sieht in der Reform einen wesentlichen Fortschritt und eine Verbilligung und nimmt das dankbar an.

Gegenüber der Einführung einer 4. Wagenklasse möchte ich mich dem, was gegen eine solche ausgesprochen worden ist, ebenfalls anschließen und möchte zu den vielen Steinen, die auf die 4. Wagenklasse schon geworfen worden sind, auch meinerseits noch einen recht kräftigen Stein dazu werfen.

Die Bahnsteigsperrung wird allgemein als eine Belästigung empfunden, man kann sich nicht recht mit ihr befreunden. Man würde es in den allerweitesten Kreisen begrüßen, wenn die Bahnsteigsperrung heute wieder aufgehoben würde. Der Staat würde meines Erachtens dabei noch ein recht gutes Geschäft machen, wenn er die Kosten und Einrichtungen, die nötig sind, um sie vollends durchzuführen, sich ersparen würde. Kein Mensch würde dieser Bahnsteigsperrung eine Träne nachweinen.

Für die gesetzliche Festlegung des Eisenbahnrates und den Bezug aller Stände und Berufsarten, insbesondere auch von Arbeitern, dazu bin ich gleichfalls, und ich befrühorte das, was in diesem Hohen Hause diesbezüglich ausgeführt worden ist.

Der Herr Kollege Banfshach hat sich für eine differenzielle Tarifierung von Mehl und Getreide ausgesprochen. Was er hier vorbrachte, ist ein Wunsch, der auch mir aus den Kreisen der Landwirte und aus den Kreisen der Müller schon vielfach zugetragen worden ist, und ich kann das, was der Herr Kollege Banfshach hier vorgebracht hat, meinerseits nur warm unterstützen.

Ich will nunmehr zu einzelnen Wünschen übergehen und diese in aller Kürze vortragen.

Man hat es in Bonndorf mit Freuden begrüßt, daß das, was ich der Hohen Regierung seinerzeit vorgetragen habe, wenigstens in einzelnen Richtungen bei Beginn des Sommerfahrplanes schon Berücksichtigung gefunden hat. Man hat aber noch einige Wünsche. So wünscht man, daß der letzte Zug, der abends nach Neustadt geht und jetzt nur an Sonn- und Feiertagen fährt, womöglich jeden Tag geführt wird. Ich weiß nicht, welche Erfahrungen die Großh. Generaldirektion mit dem Zug, der auf meine Befürwortung hin anders gestaltet worden ist, als früher im Fahrplänenwurf vorgeesehen war, gemacht hat. Ich glaube aber, es könnte dem Wunsche Erfüllung gebracht werden. Man wünscht sodann auch eine etwas raschere Fahrzeit, die übrigens gegenüber dem Winterfahrplan schon etwas kürzer geworden ist. Man hat den langen Aufenthalt in Lenzkirch abgekürzt, bei einzelnen Zügen beträgt derselbe jetzt 5 bis 6 Minuten, bei anderen aber noch 10 bis 12 Minuten. Ich glaube, es ließe sich diese kürzere Aufenthaltszeit von 5 Minuten bei allen Zügen recht gut einführen, dann wäre schon etwas gewonnen.

Die Gemeinde Gündelwangen hat durch die neue Bahn Neustadt-Bonndorf auch einen Bahnhof bekommen. Dieser Bahnhof liegt aber sehr ungünstig für die Gemeinde. Es beklagt nun die Einwohnerschaft in erster Reihe, daß der Zugang vom Ort zum Bahnhof sich in geradezu schauerhaftem Zustand befindet, es läßt hier die Beschaffenheit des Weges sehr viel zu wünschen übrig. Man muß bei besonders ungünstigen Witterungsverhältnissen geradezu von einem Stein zum andern hüpfen, um zum Bahnhof zu kommen. Der Weg ist sehr schmal, er ist gegen die Abhangseite durch ein Geländer geschützt; dieses Geländer ist aber heute schon nur noch ruinenhaft und stückweise vorhanden. Sodann ist die Beleuchtung eine derartige, daß, wenn nicht der Mond eine Einsicht hat, eine Beleuchtung überhaupt nicht da ist. Ich glaube, es könnte hier leicht Abhilfe geschaffen werden. Das Vorderdorf Gündelwangen hat über eine halbe Stunde zum Bahnhof Gündelwangen, teilweise bis zu 40 Minuten. Der vordere Ortsteil hätte bis zu dem Vogelbuck, der nach dem Einschnitt der Bahn gegen Bonndorf sich befindet, nur wenige Minuten. Bedenken gegen eine Haltestelle hier würden wohl bei der großen Fahrzeit, die die Bahn auf dieser Strecke hat und die, ohne daß irgend welche Bedenken vorliegen, allgemein verkürzt werden könnte, kaum vorgebracht werden können.

Dem, was bezüglich der Aufhebung der Ausnahmetarife auf der Bahnradstrecke auf der Hölentalbahn vorgebracht worden ist, muß ich mich wieder anschließen. Ich habe schon im letzten Landtag und auch in diesem Landtag für die Aufhebung dieser Sonder-

tarife plaidiert, und ich möchte das bei dieser Gelegenheit wiederholen.

Es hat mein Kollege Görlacher bereits ein Wort dafür eingelegt, daß auch auf der Schwarzwaldbahn beschleunigte Personenzüge eingeführt würden. Ich kann das nur warm unterstützen und kann die Großh. Regierung nur bitten, auch diese Strecke mit beschleunigten Personenzügen zu beglücken.

Es wird auch gewünscht, daß das zweite Gleis der Schwarzwaldbahn bald ganz ausgebaut werde, man verpricht sich davon Vorteile für die Bevölkerung.

Was die Einreihung der Stadt Donaueschingen in den Ortsstarif der Lohnordnung anbelangt, so wurde schon erwähnt, daß Donaueschingen in die Ortsgruppe IV mit einem Anfangslohn von 2,60 M. eingereiht worden ist. Diese Einreihung entspricht den Verhältnissen, wie sie in Donaueschingen bestehen, nicht. Man könnte meinen, Donaueschingen sei ein recht billiger Ort, wenn man die Lohnordnung betrachtet. Tatsächlich gehört aber Donaueschingen zu den teureren Orten, und es ist dringend zu wünschen, daß die Einreihung Donaueschingens in eine andere Ortsgruppe erfolge, als es bis jetzt tatsächlich der Fall ist.

Man wünscht in Donaueschingen auch, daß die weiteren Bahnsteige außer dem Hauptbahnsteig direkt beim Bahnhof gleichfalls gedeckt würden oder wenigstens Schutzhallen bekämen. Um nach Konstanz zu fahren, muß man auf einen Freibahnsteig, man muß auf einen weiteren solchen, um nach Freiburg zu kommen, und wiederum auf eine weiteren, um nach Furtwangen zu gelangen. Die Verhältnisse sind da namentlich nach Regenwetter schandbar; man wadet im Schmutz. Es müßte hier mindestens durch Anlage von Schutzhallen für das Publikum gesorgt werden, zumal sich der Bahnhof in einer zugigen Lage befindet, sodaß für schwächliche und kranke Personen eine Vorkehrung getroffen werden muß.

Ich habe mit Freude begrüßt, daß heute erklärt wurde, daß der Steg bei der Josefsstraße, der einer dringenden Notlage abhelfen soll, in Bälde erstellt wird. Ich wünsche, daß dieser Steg möglichst bald komme. Wer gewohnt ist, wie ich, häufig in der Josefsstraße in der Richtung nach Hüfingen seinen Spaziergang zu machen, und da oft  $\frac{1}{4}$  bis  $\frac{1}{2}$  Stunde warten muß, bis er weiter kann, dem ist das nicht angenehm; Geschäftsleute aber sind durch diesen Zustand materiell geschädigt, denn auch für die Donaueschinger gilt das Wort, daß Zeit Geld ist. Der Steg allein wird aber auf die Dauer nicht genügen, eine Unterführung wird im Laufe der Zeit ein so dringendes Bedürfnis sein, daß damit gar nicht lange wird zugewartet werden können. Wenn nicht die Umsicht der Bediensteten und Beamten auf dem Bahnhof Donaueschingen eine geradezu ausgezeichnete wäre, so wäre bei kleinen Unfällen, bei denen ich schon dienstlich tätig war, oder von denen ich dienstlich Kenntnis erhielt, das Unglück schon manchmal größer geworden. Allen Beamten und Bediensteten Anerkennung, die die Wiederholung solcher Fälle und sogar schwererer verhinderten!

Dem, was mein Freund Geppert über die Behandlung des Obfies durch billigere Tarife und durch raschere Beförderung gesagt hat, muß ich mich anschließen als Vertreter eines Gebiets, zu dem der obfibaumreiche Klettgau gehört. Das, was mein Freund Geppert vorgebracht hat, ist auch im Interesse des Klettgauer gelegen. Es wird der Eisenbahnrat ja, wie wir gehört haben, Gelegenheit haben, sich damit zu beschäftigen, und es wird das, was angeregt wurde, hoffentlich zu dem gewünschten Erfolg führen.

Ich habe der Großh. Regierung schon bei anderer Gelegenheit verschiedene andere Eisenbahnwünsche vorgebracht, aber ohne Erfolg. So besteht der Wunsch, daß der Zug, der um 9 Uhr 3 Min. abends in Schaffhausen abfährt und der 9 Uhr 35 Min. in Erzingen hält und Griesen überfährt, auch in Griesen anhalten möge. Dieser Wunsch scheint mir gerechtfertigt zu sein insofern, als Griesen ein sehr reger, nicht unbedeutender Ort mit großem Hinterland ist und für dieses ein wirtschaftliches Verkehrszentrum ist. Schwierigkeiten wird es nicht haben; und die eine Minute oder auch zwei Minuten Zeit, die man höchstens für einen derartigen Aufenthalt rechnen muß, lassen sich durch einen Eilzug recht gut wieder einholen.

Dann wird da oben auch Folgendes gewünscht: Es wäre zweckmäßig, daß der Eilzug, der nachmittags 1 Uhr 4 Min. in Singen abfährt und 1 Uhr 22 Min. in Schaffhausen ankommt, hier hält und dann 1 Uhr 33 Min. als gewöhnlicher Personenzug weiterfährt, in Erzingen um 2 Uhr 6 Min. ankommt und dann nach Schaffhausen zurückfährt und an den Zug 3 Uhr 5 Min. nach Singen Anschluß hat, nach Oberlauchringen durchgeführt werden könnte und dort Anschluß hätte an den Zug, der von Immendingen herunterkommt und nach Waldshut weiterfährt. Dann könnte man von Oberlauchringen mit dem Zug wieder nach Schaffhausen oder Singen zurückfahren, und in Singen hätte man wieder Anschluß an den Eilzug 5 Uhr 1 Min. nach Konstanz und den Eilzug 5 Uhr 4 Min. nach Immendingen—Stuttgart. Durch Weiterführung dieses Zuges wäre es möglich, daß die Orte Griesen, Erzingen, Geißlingen, Niedern, Oberlauchringen, Weiskel usw., die hierher tangieren, verschiedene Bahnverbindungen, die sie zu bekommen den Wunsch haben, bekämen. Ich möchte auch diesen Wunsch der Generaldirektion befürwortend vortragen.

Man hat in Zeitungen und in Versammlungen dort oben die Frage ventilert, ob es nicht möglich wäre, für Waldshut und für Singen Sonntagszüge mit dem billigen Tarif einzuführen, wie das für die Strecken Karlsruhe—Mannheim und Mannheim—Heidelberg geschehen ist. Was für die Mannheimer möglich und recht ist, das muß auch der Bevölkerung da oben billig und recht sein. Auch die Bevölkerung da oben hat das Bedürfnis, in den landschaftlich schönen Punkten da oben sich bei einem billigen Fahrpreis ergehen zu können. Das Publikum, welches diese billigen Züge frequentieren würde, wäre gewiß da. Ich kann der Regierung nur erklären, wenn sie sagen würde, daß die Kosten zu hoch wären, die Masse wird es sicher bringen.

Damit will ich meine Ausführungen schließen.

Abg. Duffner (Zentr.): Es ist eine undankbare Aufgabe, aus einer ausgepreßten Zitrone, wie mein Freund Wittemann die gegenwärtige Debatte genannt hat, noch mehr herauspressen zu wollen, allein ich muß es schon versuchen, um einigen Wünschen Rechnung zu tragen, die mir zur Vertretung hier im Hohen Hause und bei der Großh. Regierung übergeben worden sind.

Zunächst einen Lokalwunsch der Stadt Löffingen. Sie hat darum gebeten, daß die beiden Eilzüge 383 und 384 in Löffingen halten. Der Wunsch ist aber seitens der Großh. Generaldirektion als unerfüllbar abgewiesen worden. Ich wäre dafür dankbar, wenn bei der nächsten Aufstellung des Fahrplanes darauf Rücksicht genommen und die Zeiteinteilung so getroffen würde, daß diese beiden Eilzüge für die Zukunft in Löffingen halten.

Ich möchte weiter noch wünschen, daß der Zug 1430 im Winterfahrplan, der um 1 Uhr 39 Min. in Offen- burg abgeht und jetzt nur bis Hausach geführt wird, für die Zukunft bis nach Triberg geführt werden möge, damit das Hinterland von Triberg auch von diesem Personenzug profitieren kann. Nach dem bis- herigen Fahrplan sind die Reisenden, die von Offen- burg kommen und in die Furtwanger Gegend reisen, auf die späteren Züge um 3 Uhr 9 Min. und 4 Uhr 35 Min. angewiesen, mit denen sie aber auf dem weiten Umweg über Donaueschingen erst um 10 Uhr 47 Min. nachts in Furtwang ankommen, um dann erst ihre Fußwanderung in ihren Bestimmungsort zu beginnen. Und das ist unter Umständen, ich nenne nur Glötenbach und Neu- kirchen, ein ziemlich langer Weg. Aber auch Furt- wangen, Schönwald, Schonach usw. würden davon profitieren. Ich wäre dankbar dafür, wenn da für eine Aenderung gesorgt würde.

Ich habe die möglichste Berücksichtigung unserer heimischen Industrie durch Zuweisung größerer Aufträge für die Staatsbetriebe schon früher hier im Hohen Hause empfohlen, und es ist auch im Laufe der gegenwärtigen Debatte von anderer Seite namentlich in Bezug auf Waggonlieferungen darauf hingewiesen worden. Ich bin der Meinung, daß unsere Schwarzwaldbindustrie leistungsfähig genug ist, um bei Vergabungen ausgiebig berücksichtigt zu werden. Es wird nun aber gerade von seiten der Fabriken, soweit sie sich an den seiten der Generaldirektion ausgeschriebenen Submissionen beteiligen können, beklagt, daß die Lieferfristen zu kurz bemessen seien. Ich habe da speziell die Vergabung von Arbeiten für die Großh. Telegraphenwerkstätten im Auge. Wenn unsere Fabriken von Bedeutung sollen mitkonkurrieren können, so müssen die jetzt bestehenden kurzen Lieferungs- fristen verlängert werden; es tritt sonst der ungewünschte Erfolg ein, daß große Aufträge über die Grenzen des badischen Landes hinausgehen und namentlich den Riesen- etablissements im Norden und Osten, denen es auf eine mehr oder weniger kurze Lieferfrist nicht ankommt, zufallen. Hierdurch gehen natürlich große Summen unserem badischen Heimatland verloren. Die Großh. General- direktion ist ja nun an und für sich, wie mir mitgeteilt wird, mit der Erteilung von Fristverlängerungen, wenn darum nachgehrt wird, sehr entgegenkommend. Es wurde mir aber hierzu auch folgendes geschrieben: „Es muß anerkannt werden, daß die Großh. Generaldirektion in foulanter Weise Fristverlängerungen gewährt, aber der Lieferant sucht nur ungern darum nach in der Meinung, es würde dadurch das Vertrauen auf seine Leistungsfähigkeit herabgemindert und seine Aussicht auf Zuweisung neuer Aufträge geschwächt.“ Es hat also mit diesem Entgegenkommen und mit der nachträg- lichen Fristverlängerung doch einen Haken! Darum scheinen mir auch die Wünsche um eine entsprechende lange Festsetzung der Lieferungsfrist schon bei der Ver- gabung der Arbeit doppelt berechtigt zu sein.

Ich glaube, in dieser Beziehung auch anregen zu sollen, daß diejenigen Budgets, bei denen es sich um die Ver- gabung von Arbeiten und Lieferungen handelt, wie die Budgets des Eisenbahnbetriebs und des Eisenbahnbaues, für die Folge von der Großh. Generaldirektion etwas früher aufgestellt werden möchten, damit sie früher an die Kommission des Hohen Hauses gelangen, um dann auch früher im Plenum beschließen werden zu können. Wenn man das möglich macht (und ich möchte diesen Wunsch hier aussprechen), dann wäre dem Wünsche der Fabrikanten, längere Lieferfristen zu be- kommen, von vornherein leichter zu entsprechen.

Ich kann dann ferner darauf hinweisen, daß eine weitergehende Bevorzugung der badischen In- dustrie, namentlich der vorhin genannten Fabrikate, immerhin schon mit Rücksicht auf das Verhalten der an- deren Bundesstaaten gegenüber der badischen Industrie geboten wäre, deren Eisenbahnverwaltungen gar nicht so tolerant sind wie die unsrige gegenüber der nichtbadischen Industrie. So ist mir eine bedeutende Telegraphenfabrik im Schwarzwald bekannt, der es trotz mündlicher und schriftlicher Ver- wahrungen nicht gelungen ist, außerhalb Badens zum engeren Wettbewerb aufgefordert zu werden, trotzdem diese Firma als eine außerordentlich leistungsfähige be- zeichnet werden muß. Es scheint mir deshalb, daß die Courtoisie unserer Verwaltung in dieser Hinsicht bei unseren Bundesfreunden nicht die gebotene Gegenliebe findet, daß wir freigebiger damit sind, als es uns gegen- über der Fall ist.

Ich möchte dann weiterhin wünschen, daß eine kleine Preisdifferenz bei Angeboten niemals der Anlaß sein möge, daß die Submission zu Ungunsten der badischen Fabrikanten entschieden wird. Wenn vielleicht der badische Fabrikant eine Kleinigkeit teurer ist bei gleich- guter Qualität der Ware, dann wäre doch alles zu ver- suchen, daß die Aufträge im Lande behalten werden können. Von einer Stärkung unserer heimischen Industrie profitiert doch unser Staatsleben nicht zum wenigsten selbst sehr viel!

Nun ein paar Worte zu der Petition um Auf- hebung des Entfernungszuschlags auf der Höllethalbahn. Diese Petition um Aufhebung des jetzt noch bestehenden Restes des Entfernungsuschlags auf der Höllethalbahn ist von der Kommission der Großh. Regierung empfohlen worden, und das Haus wird ja zweifellos diesem Antrag zustimmen. Es hat damit die Kommission die gleiche Auffassung festge- halten, wie sie der letzte Landtag sowohl in der Kommis- sion wie auch im Plenum vertreten hat. Trotzdem glaubt die Großh. Regierung, an ihrem ablehnenden Stand- punkt festhalten zu sollen, obgleich der einstimmige Wille der Kammer von der Großh. Regierung die Beant- wortung hinwegnehmen will, die sie in der Preisgabe des noch bestehenden Teiles des Entfernungs- zuschlags auf der Höllethalbahn erblickt. Vom rein fis- kalischen Standpunkt aus betrachtet (der allerdings nicht immer das letzte und entscheidende Wort sprechen sollte), kann man ja der Großh. Regierung in ihrer Begrün- dung, die sie der Ablehnung dieses Wunsches nach Auf- hebung des Entfernungsuschlages mitzugeben pflegt, wohl recht geben. Andererseits kann aber der Entfernungs- zuschlag deswegen eine Berechtigung nicht beanspruchen, weil er eben eine ausnahmsweise Behandlung eines be- stimmten Interessentkreises unseres Landes bedeutet. Es ist seinerzeit gerade im Hinblick auf diesen Ausnahmetarif von einem privilegium odiosum gesprochen worden, des- sen sich der agrarische Bezirk dort oben erfreue. Der Herr Abg. Fröhlich ist es meines Erachtens gewesen, der ge- sagt hat, man müsse alles tun, um derartige Vorwände für künstliche agrarische Prätensionen zu beseitigen. Hier stehen aber agrarische Interessen gar nicht allein im Vor- dergrund. Die gesamte Industrie des Höllethals mit sei- nem großen Hinterland bis über Lenzkirch und Bonndorf hinaus hat das größte Interesse daran, daß es gegen- über der an Adhäsionsbahnen wohnenden Konkurrenz nicht benachteiligt wird. Aber es gibt noch andere Gründe für die völlige Aufhebung des Entfernungs- zuschlags, und das sind nicht zum wenigsten Billigkeits- gründe gegenüber jenen, die seinerzeit zum Bau der

Bahn mit hohen Summen herangezogen worden sind und auf denen heute noch die Hauptlast dieses Ausnahmetarifs liegt. Ich habe das schon auf dem letzten Landtag des näheren ausgeführt und will nicht wiederholen, was damals alles gesagt worden ist. Ich möchte aber doch darauf hinweisen, daß die Voraussetzung, die seinerzeit mitgesprochen hat, um den Entfernungszuschlag einzuführen, die voraussichtliche geringe Rente der Bahn, mit der großen Entwicklung des Verkehrs auf der Höllentalbahn gefallen ist; demgemäß könnte auch die Großh. Regierung von ihrem ablehnenden Standpunkte abgehen und den Entfernungszuschlag vollends aufheben. Wenn die Schwierigkeiten beim Bau einer Bahn und die mangelnde Rente einen Tarif ungünstig beeinflussen dürfen, dann müßte eine ganze Reihe von Bahnen in Baden — ich nenne hier speziell die Schwarzwaldbahn — mit einem ähnlichen Zuschlag belastet werden. Daß es nun einzig und allein die Höllentalbahn ist, die einen besonderen Tarifzuschlag zu tragen hat, das macht für die Interessenten die Sache nicht schmachvoller, im Gegenteil, der Ausnahmezustand tritt dadurch nur um so krasser hervor. Ich will mit Rücksicht auf die knappe Zeit die Frage nicht weiter spinnen. Mir scheint, wir stehen hier vor einer abgeschlossenen Angelegenheit. Es hängt einzig und allein noch am guten Willen und der Einsicht der Großh. Regierung, ob der Entfernungszuschlag vollends abgeschafft werden soll oder nicht. Ich möchte aber meinerseits und auch im Auftrage meines Freundes Kopf die Großh. Regierung noch einmal bitten, doch zu erwägen, ob sie nicht zu dieser Einsicht gelangen und ob sie den Wünschen der Petenten nicht Rechnung tragen kann.

Ich habe früher schon die Frage des Zufahrtsweges zur Station Hölzlebrud hier im hohen Hause besprochen. Es ist dem letzten Landtag auch eine Petition der Gemeinden Hölzlebrud, Biertbaler, Langenordnach und Waldbau vorgelegt worden, die sich damit beschäftigte; sie wurde der Großh. Regierung empfehlend überwiesen. Ueber das Stadium der Verhandlungen ist aber die ganze Angelegenheit bis heute noch nicht hinausgekommen, obgleich der Betrieb durch diese durchaus unzulänglichen Verhältnisse, wie sie an der Station Hölzlebrud bestehen, den denkbar größten Schwierigkeiten begegnet. Nun wurde den Bauern, welche mittels Hundefuhrwerks ihre Milch an die Station Hölzlebrud fahren, das Befahren des einzigen, bisher eigentlich verbotenen Weges über das Schienengleis, das von den Himmelsbachschen Sägewerken herüber zur Station führt, durch die Gendarmerie neuerdings verboten. Die Bauern sind infolgedessen genötigt, den einfachen Fußweg zu benutzen, der quer durch die Wiese auf die Straße führt und der die Gütach auf einer Furt überfährt. Nun ist vor kurzem ein Knecht, der diesen Weg mit seinem Karren machen mußte, vom Hochwasser fortgerissen worden, und es ist lediglich dem Umstand, daß es Tag gewesen ist, zu verdanken, daß der Mann mit seinem Karren nicht verloren gegangen ist. Das sind doch beschämende Zustände, die bei einer Staatsanbahnung nicht bestehen sollten, und ich möchte die Großh. Generaldirektion dringend bitten, ihrerseits auf eine Regelung dieser Angelegenheit zu drängen, sei es, daß sie selbst die Sache in die Hand nimmt, oder daß sie die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues ersucht, durch Schaffung einer brauchbaren Zufahrtsstraße nun endlich Wandel zu schaffen. Es ist nach meinem Dafürhalten die allerhöchste Zeit!

Der Herr Berichterstatter hat in seinem interessanten und sehr erschöpfenden Bericht uns mitgeteilt, daß die

Gehaltskommission bestrebt war, gegenüber der ursprünglichen Gehaltsvorlage in einer ganzen Reihe von Punkten die Gehaltsverhältnisse auch zugunsten unseres Eisenbahnpersonals wesentlich zu verbessern. Inwiefern nun diese Verbesserungen eintreten werden, wird uns ja der Bericht, den wir in den nächsten Tagen erwarten dürfen, zeigen. Ich will die Gehaltsfrage abmachungsgemäß hier nicht weiter behandeln, möchte mich aber dem, was mein Freund Gölacher in bezug auf die Eisenbahnbeamten und die Eisenbahnarbeiter der Schwarzwaldbahn gesagt hat, nur anschließen und daran noch einige Wünsche knüpfen, die ich im Auftrage einer Anzahl Bahnwärter der Schwarzwaldbahn hier vorzubringen habe.

Es wird gewünscht, daß bei den Versetzungen die Dienstzeit und die Familienstärke mehr berücksichtigt werde, als es jetzt der Fall ist, daß also dienstältere Wärter leichtere Posten bei Freiwerden derselben zugewiesen bekommen. Diese älteren Wärter glauben namentlich, daß sie, wenn sie den Tunneldienst auf dem Schwarzwald zu besorgen hätten, dann auch Anspruch darauf haben, bei der Besetzung leichter und gesünderer Posten bevorzugt zu werden. Sie empfinden es als eine Zurücksetzung, wenn ihnen in diesen Fällen jüngere Kräfte vorgezogen werden oder neuanzustellende Wärter derartige Stellen bekommen. Es scheint mir auch angezeigt zu sein, daß freiwerdende Weichenwärterstellen den unteren Stellen zur Bewerbung bekannt gegeben werden, damit die Wärter, die glauben, aus gesundheitlichen Gründen Anlaß zu haben, um eine Versetzung einzufommen, sich um diese Stellen auch bewerben können.

Es wird dann darüber geklagt, daß bei den Versetzungen nicht immer nach den Grundfäden verfahren werde, wie man es im allgemeinen wünschen möchte. Diesbezügliche Bitten scheinen auch nicht immer das Gehör zu finden, wie es den Intentionen des Herrn Ministers sicherlich entspräche. So hat ein Wärter mit 19 Dienstjahren gebeten, in Rücksicht auf seine Gesundheit und auf seine Familie von der Tunnelstrecke weg, und auf die offene Strecke versetzt zu werden. Es wurde seinem Gesuche nicht nur nicht nachgegeben, sondern es wurde ihm ein Wärter mit 6 Dienstjahren vorgezogen. Der Wärter hat sich an die vorgesetzte Stelle gewendet und hat angefragt, warum man ihm seinen Wunsch nicht erfüllt habe, ob man nicht mit ihm zufrieden sei. Man hat ihm kurzer Hand erklärt, daß man keinen Anlaß habe, auf diese Frage eine Antwort zu geben.

Ähnlich ging es einem anderen Wärter, einem Katholiken, der längere Zeit in einer protestantischen Gegend bedienstet war, in welcher er keine Gelegenheit hatte, seinen religiösen Bedürfnissen nachzukommen, weil eine katholische Kirche nicht vorhanden war. Dieser hatte gebeten, daß er bei der Versetzung einer Stelle in katholischer Gegend, wo ihm Gelegenheit gegeben sei, seinen religiösen Pflichten und seinen kirchlichen Bedürfnissen nachzukommen, berücksichtigt werden möge. Er ist mit der wenig geschmackvollen Antwort abgepeist worden: Die Protestanten hätten ja auch eine Seele! Ich glaube, der katholische Wärter hat diese Belehrung von seinen Vorgesetzten durchaus nicht gebraucht. Der Mann ist aber geblieben, wo er nun einmal war. Namen stehen zu Diensten, wenn es gewünscht werden sollte. Es scheint mir derartiges nicht geeignet zu sein, das dienstliche Einvernehmen zwischen Vorgesetzten und Untergebenen und ein friedliches Auskommen untereinander zu fördern. Ein solches Auftreten eines Vorgesetzten gegenüber dem abhängigen Untergebenen scheint mir nament-

lich in den Fällen, in denen es sich um die Hochhaltung idealer Güter handelt, für die der Herr Minister gestern so warmherzige und freundliche Worte gefunden hat, des schärfsten Tadel würdig zu sein, und ich möchte sehr wünschen, daß derartige konfessionelle oder politische Attaken, mögen sie nach der einen oder anderen Seite gehen, da mache ich gar keinen Unterschied, für die Folge denn doch ausbleiben.

Was die Dienstzeit der Tunnelwärter an und für sich anbelangt, so scheint mir die jetzige durchschnittlich dreijährige Dienstzeit als Tunnelwärter zu lange zu sein. Bei den schwierigen klimatischen Verhältnissen des Schwarzwaldes würde beim Tunneldienst eine 1½- bis 2jährige Dienstzeit aus gesundheitlichen Rücksichten wohl genügen, worauf dann ein leichter Posten auf der offenen Strecke zu folgen hätte. Das ist namentlich der Fall bei dem Kehlertunnel zwischen Triberg und Niederwasser. Ich glaube, daß hier schon eine Dienstzeit von einem Jahre genügt, um auf die Gesundheit eines Wärterers einen ungünstigen Einfluß auszuüben. Ich habe selbst beobachtet, wie namentlich bei nassem Wetter die dicken Rauchschwaden am Tunneleingang zurückschlagen, wie sie Funken mit sich führen und den Beamten und Arbeitern die Augen beizen, wie das Tropfen vom Gestein die Kleider durchdrängt und der Dampfschleier sie durchstößt. Das bedeutet neben der an und für sich gefährlichen und anstrengenden Arbeit der Tunnel- und Streckenarbeiter auf der Schwarzwaldbahn eine stete Gefahr auch für die Gesundheit und das Leben. Dem dürfte bei Verfestigungen und beim Urlaub von der vorgesetzten Behörde wohl Rechnung getragen werden.

Bei Verfestigungen sollte auch die Wohnungsfrage etwas mehr berücksichtigt werden. Es ist doch nicht gleichgültig, ob eine Familie nur aus 2 oder aus 6 bis 8 Köpfen besteht. Ich möchte bitten, daß die Behörden bei Verfestigungen der Wärter die Wohnungsfrage nicht aus den Augen lassen.

Noch eine kurze Bemerkung zum Urlaub. Es sind jetzt für die Wärter im ganzen Jahre 8 Tage für Urlaub vorgesehen, gleichgültig, um welches Dienstalter es sich handelt. Hiervon werden dann die einzelnen Urlaubstage noch abgezogen, die ausnahmsweise, z. B. bei einem Sterbefall, bei einer Taufe u. s. f., eintreten. Dieser Urlaub scheint mir sehr kurz bemessen zu sein, und ich glaube, für eine 10- oder 15jährige Dienstzeit wäre ein Urlaub von etwa 14 Tagen kein Luxus, den Leuten aber sehr zu gönnen. Vier bis fünf Nächte hintereinander nachts 2,8 Kilometer hin und her und dazu am Tage 1,4 Kilometer als Tunnel- und Streckenwärter dreimal zu begehen, ist eine Aufgabe, die an die Gesundheit große Anforderungen stellt. Diesen Wärtern gehört doch auch die notwendige Erholung, schon im Interesse des reisenden Publikums und der Allgemeinheit; nicht zum wenigsten liegt es natürlich auch im Interesse des betreffenden Beamten selbst, daß er als Mensch und Familienvater auch seine Erholung hat.

Bisher haben die Wärter im Monat einen Sonntag frei. Ich bin gebeten worden, die Bitte an die Großh. Regierung zu richten, es mögen zwei Sonntage im Monat freigegeben werden, oder wenigstens ein Sonntag und ein Sonntagvormittag, damit die Leute ihren religiösen Bedürfnissen nachkommen und an zwei Sonntagen des Monats den Gottesdienst besuchen können.

Ich möchte diese wie die anderen gewiß nicht unberechtigten Bitten der Großh. Regierung wärmstens zur Berücksichtigung empfehlen. Der Betrieb wird zweifellos darunter nicht leiden und auch keine große Belastung er-

fahren. Die Arbeitsfreudigkeit des Wärterpersonals aber wird jedenfalls dadurch gehoben, und der Dienst wird den Vorteil davon haben! (Beifall beim Zentrum.)

Abg. Weisshaupt (Ztr.): Mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Zeit und auf die Geschäftslage des Hauses möchte ich mich darauf beschränken, mich lediglich dem anzuschließen, was gestern vom Herrn Kollegen Benebey über die schlechten Verkehrsverhältnisse in meinem Wahlkreise gesagt worden ist. Ich möchte ferner die Eingaben, die in letzter Zeit aus meinem Wahlkreise und überhaupt aus der Seegegend an die Großh. Regierung wegen der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse gelangten, nochmals warm empfehlen und damit aufs Wort verzichten. (Beifall.)

Abg. Meyer-Lahr (natl.): Es ist naturgemäß, daß beim Eisenbahnbetriebsbudget auch bezüglich des Fahrplanes sehr viele Wünsche geltend gemacht werden, wenn dieser Fahrplan, der erst zurzeit der Beratung dieses Budgets in Kraft getreten ist, eine Reihe von Wünschen offen läßt.

Ich bezweifle nicht, daß die Herstellung eines guten Fahrplanes eine außerordentlich schwierige Arbeit ist. Aber ebenso naturgemäß ist es auch, daß Gegenden, Bezirke und Orte, welche durch den neuen Fahrplan sich benachteiligt glauben, die Bitte um Abhilfe vorbringen.

So ist mir ein Wunsch zugegangen von der Gemeinde Gutach in meinem Wahlkreise, die unmittelbar oberhalb Hausach an der Schwarzwaldbahn liegt. Die Gemeinde zählt über 2000 Einwohner und treibt vorwiegend Landwirtschaft und Industrie. Es geht dort nachmittags 3.55 wirtschaft und Industrie. Es geht dort nachmittags 3.55 ein Zug ab und dann keiner mehr bis abends 8.58; für eine Gemeinde von dieser Bedeutung ist das doch zu wenig. Nun fährt nachmittags 5.55 der Zug 1442 als Personenzug von Offenburg ab, der aber nur bis Hausach geführt wird. Der Wunsch der Gemeinde Gutach geht nun dahin, man möge diesen Zug als Personenzug etwa bis St. Georgen weiterführen. Es wäre dadurch dem Bedürfnis der Gemeinde Gutach und noch vieler anderer Gemeinden, die auch Klagen, Genüge getan. Wie mir die Gemeinde mitgeteilt hat, ist sie schon mehrfach bei der Großh. Generaldirektion vorstellig geworden, hat aber bis jetzt einen Erfolg nicht erzielt. Ich möchte also diesen Wunsch der Gemeinde Gutach der Großh. Regierung zur wohlwollenden Berücksichtigung empfehlen.

Dann einen Wunsch in anderer Richtung. In Offenburg geht ein Schnellzug morgens 4 Uhr 57 Min. in den Schwarzwald ab, der bis Konstanz fährt und an verschiedenen wichtigeren Stationen, wie Triberg, Billingen, Donaueschingen, Immendingen, Singen usw., hält, dagegen an Hausach, wo doch die Bahn von Freudenstadt-Wolschach einmündet, vorbeifährt. Auch hier hat die Gemeinde Gutach den Wunsch, daß dieser Zug in Hausach halten möge, wodurch nur eine Verzögerung von höchstens zwei Minuten herbeigeführt würde. Es liegt dieser Wunsch nicht nur im Interesse der Gemeinde Gutach sondern auch im Interesse vieler benachbarter Gemeinden, welche gern diesen frühen Zug benutzen würden, da sie für die Beförderung ihrer Geschäfte im Schwarzwald alsdann einen ganzen Tag zur Verfügung hätten.

Es wird von Seiten der Großh. Regierung viel im Interesse des Fremdenverkehrs getan, und die Fremden, welche durch unser Land fahren, können sich in bezug auf die Bequemlichkeit des Reisens und die guten Fahrlichen Verkehrsbedürfnisse nicht beklagen. Aber auch auf die ländlichen Verkehrsbedürfnisse muß Rücksicht genommen werden, und ich möchte die hier vorgetragenen berechtigten Wünsche der Großh. Regierung zur Berücksichtigung nochmals empfehlen.

Ich habe noch einen Wunsch der Gemeinde St. Georgen im Schwarzwalde, die ebenfalls zum meinem Wahlkreis gehört. Ich habe bereits im letzten Landtage darauf hingewiesen, daß die Gemeinde St. Georgen eine elektrische Beleuchtung des dortigen Bahnhofes wünscht. Es ist ein Elektrizitätswert vorhanden, das einer Gesellschaft in Triberg gehört, und, wie mir von St. Georgen aus mitgeteilt worden ist, wurden bereits Verhandlungen gepflogen. In der Station Hornberg soll bereits die Installation eingerichtet sein. In St. Georgen ist aber noch nichts geschehen. Auch wird mir mitgeteilt, daß, wenn ein hoher Besuch nach St. Georgen kommt, wenn z. B. Se. Majestät der Kaiser dort auf die Jagd geht, eine provisorische elektrische Beleuchtung hergestellt, aber dann wieder entfernt würde. Die Gemeinde St. Georgen wünscht nun, daß eine dauernde elektrische Beleuchtung hergestellt wird, und ich möchte auch diesen Wunsch der Großh. Regierung zu einer wohlgeleiteten Prüfung und Berücksichtigung anheimgeben. (Beifall bei den National-liberalen).

Abg. Neck (natl.): Ich möchte zuerst, ehe ich auf die Lokalwünsche eingehe, die Frage ansprechen, ob es nicht angezeigt wäre, auf den Strecken, auf welchen keine Schnellzüge verkehren können, den Preis für die Abonnementskarten niedriger zu stellen als auf jenen Strecken, wo den Inhabern Gelegenheit zur Schnellzugsbenützung geboten ist. Es liegt hier entschieden eine gewisse Härte gegenüber jenen vor, die sich mit den schlechteren Zügen begnügen müssen. Jetzt zahlt derjenige, der von Rastatt, Durlach oder Bruchsal ab mit einem Schnellzug verkehren kann, denselben Preis wie jener ab Blantenloch, Knielingen oder Durmerheim, der mit seinem Abonnement die Bummelzüge benutzen muß.

Sodann möchte ich noch anfragen: Es ging vor einigen Tagen eine Zeitungsnotiz durch das Land, wonach der Kohleneinkauf bis 31. März 1909 seitens der Großh. Generaldirektion betätigt worden ist. Die Preise seien jetzt um 9 M. bzw. 14 M. für 10 Tonnen höher als im letzten Jahre, was für das Budget eine Erhöhung von annähernd einer halben Million bedeutet.

Was nun die Lokalwünsche anbetrifft, so ist es mir eine angenehme Pflicht, dem Großh. Ministerium für die Verbesserung, die mit 1. Mai auf der Har dtbahn in Kraft getreten ist, im Auftrage der Har dtbewohner herzlichsten Dank zu sagen. Mit Einführung des neuen Fahrplanes sind hier zwei weitere Züge eingelegt worden. Es ist ferner an Sonn- und Feiertagen eine Verschiebung eines Abendzuges vorgenommen worden. Die Einlegung wie die Verschiebung entsprechen dem Bedürfnis und dem Wunsche der Har dtbevölkerung, und man hat mich deshalb beauftragt, hierfür, wie gesagt, dem Großh. Ministerium Dank zu sagen.

Herr Kollege Dr. Binz hat schon darauf hingewiesen, daß die Verbindung mit der Pfalz herzlich schlecht ist. Der Herr Minister hat hierzu in Aussicht gestellt, daß er bestrebt sein werde, diese Verbindungen möglichst zu verbessern. Ich möchte hier nur kurz auf einen Mifstand hinweisen, dem wohl mit Leichtigkeit abgeholfen werden kann. Der Zug Nr. 1338 von Winden nach Karlsruhe trifft um 9 Uhr 02 Min. abends am Mühlburger Tor hier ein. Der letzte Zug der Har dtbahn nach Graben geht 8 Uhr 56 Min. am Mühlburger Tor ab, und so erlebt man es fast regelmäßig, daß, wenn wir das Mühlburger Tor verlassen, der Pfalzzug in den Mühlburger-Torbahnhof einfährt. Ich glaube, daß hier wohl leicht Abhilfe geschaffen werden kann, indem man die Fahrzeit des Zuges, der von Winden bis nach Karlsruhe geht, um etwa 5 Minuten kürzt, den Har dtbahnzug nach Graben-Germersheim um etwa vier oder fünf Minuten später abläßt und ihm die Fahrzeit

bis dorthin um ebenso viel kürzt. Dann ist ein weiterer Anschluß der Har dt mit der Pfalz hergestellt, und dabei ist kein Anschluß in Bruchsal und ebensowenig ein solcher in Germersheim verloren.

Ferner hat mich die Gemeinde Knielingen ersucht, hier einen Wunsch vorzutragen. Sie hat auch schon eine diesbezügliche Bitte an die Generaldirektion gerichtet. Früher ging der letzte Zug von Knielingen in Richtung Maxau zwischen 9 und 10 Uhr ab, heute schon um 7 Uhr 50 Minuten. Die Gemeinde Knielingen ist ein industriereicher Ort von annähernd viertausend Einwohnern, und sie hat wohl Anspruch darauf, daß man ihr in dieser Beziehung möglichst weit entgegenkommt.

Unter § 23 ist für Knielingen eine Güterstation vorgesehen. Schon jahrelang, schon damals, als die Bahn der Stadtgemeinde Karlsruhe gehörte, hat sich die Gemeinde hierum beworben; jetzt ist die Großh. Generaldirektion, das Ministerium hier entgegengekommen, und ich möchte nur den Wunsch aussprechen, den Plan der Erstellung dieser Güterhalle auch zu verwirklichen und der Gemeinde diese Wohltat zu erweisen.

Auf der Har dtbahn ist es für die Stationen Eggenstein und Linckenheim ein Bedürfnis, daß dort Schutzhallen errichtet würden. Wir haben jetzt an diesen beiden Stationen verschiedene Kreuzungen, und die Arbeiter, die massenhaft da verkehren, sind nun gezwungen, jedem Unwetter standzuhalten, sie sind dem Unwetter völlig schutzlos ausgesetzt.

Bei der Gelegenheit möchte ich gleich noch eine Anregung geben. Im Eisenbahnbaubudget finden wir wieder eine Summe von annähernd 600 000 Mark für die Station Graben vorgesehen. Nun fehlt auch dort jegliche Schutzhalle, und ich möchte es der Großh. Generaldirektion anheimgeben, diese Station, wenn dort der Gleisumbau vollendet ist, ähnlich wie die Station Appenweier einzurichten. Graben ist eine so wichtige Durchgangsstation und hat einen so reichen Zugverkehr, daß es sowohl im Interesse der Beamten und Arbeiter als auch im Interesse des reisenden Publikums gelegen ist, wenn man den Bahnhof dort so ausstattet, wie jener in Appenweier ausgestattet ist (Beifall).

Generaldirektor Geh. Rat Roth: Ich möchte nur rasch auf die Anfrage des Herrn Abg. Neck bezüglich der Kohlenvergebung eine Antwort geben, damit nicht etwa durch ein Mißverständnis eine Beunruhigung in weitere Kreise getragen wird.

Für die letzte Beschaffungsperiode haben wir bei Ruhrkohlen — was ja der Menge nach weitaus der wichtigste Kohlenbezug der Eisenbahnverwaltung ist — für die Tonne frei Eisenbahnwagen Mannheim, wobei die Kosten des Transports von der See bis zum Rheinhafen, ferner die Wassertransportkosten, sowie das Einladen auf den Wagen in Mannheim inbegriffen sind, 15 M. 60 Pfg. bezahlt. Der neue Vertrag beruht auf einem Einheitsfuß von 16 M. 50 Pfg., der Mehraufwand beträgt deshalb für die Tonne 90 Pfg.

Die Angabe, die der Herr Abg. Neck gemacht hat, daß, wenn ich ihn recht verstand, ein Mehraufwand von 14 Mark für die Tonne erwachse . . . (Abg. Neck: Von 9 Mark und von 14 Mark!). Es wurden zweierlei Kohlenforten genannt, Ruhrkohlen und Saarkohlen! Dann sind diese 9 Mark wahrscheinlich für den Wagen, nicht für die Tonne gemeint! (Abg. Neck: Ja, für 10 Tonnen!). Also, wie gesagt der Mehraufwand für die Tonne Ruhrkohlen beträgt 90 Pfennig. Saarkohlen spielen bei uns keine bedeutende Rolle mehr, ich unterlasse es deshalb, Zahlen dafür anzugeben.

Der Abg. Bächner (Zentr.) verzichtet auf das Wort.

Hierauf wird abgebrochen.

Das Haus erklärt sich noch damit einverstanden, daß der Gesetzentwurf, betreffend die Verlegung der badisch-schweizerischen Landesgrenze bei Leopoldshöhe, sofort im Plenum behandelt wird, und daß in die Versicherungskommission anstelle des Abg. Neuhaus (Zentr.) der Abg. Schüler (Zentr.) eintritt.

Schluß der Sitzung kurz nach 1/4 9 Uhr abends.

\* Karlsruhe, 4. Juni. 86. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Freitag den 5. Juni 1908, nachmittags 4 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

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

- a. der Eisenbahnbetriebsverwaltung,
- b. der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
- c. über den Anteil Badens am Reinertrag der 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

- a. der süddeutschen Verkehrscommission des Verbands reisender Kaufleute Deutschlands in Betreff des Fahrplans und der Eisenbahnreform,

- b. der Stadtgemeinde Neustadt um Aufhebung des Ausnahmetarifs für die Zahnradstrecke auf der Hällentalbahn,
- c. der an der Nebenbahn Mosbach—Mudau interessierten Gemeinden um Ermäßigung der Personen- und Gülertarife für diese Bahn, — Drucksache „Zu Nr. 15 I“ —

3. die Petitionen

- a. der Landesverwaltung Baden des Verbandes süddeutscher Eisenbahner um Abänderung bzw. Umwandlung der Lohnordnungen in einen auf korporativer Grundlage aufgebauten Lohnarif sowie um Verbesserung der Dienst- und Einkommensverhältnisse, außerdem um größere Fürsorge für die Invaliden und Hinterbliebenen,
  - b. des Badischen Eisenbahnerverbandes um Regelung der Lohn- und Dienstverhältnisse des im Taglohn beschäftigten Personals der Groß- Staatsseisenbahnen und der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
  - c. der Invaliden der Bad. Staatsseisenbahnen um Erhöhung ihrer Gnadenrenten,
  - d. der Bahnarbeiter des Bahnmeisterbezirks Bilsferdingen 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. Geck 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 — Berichterstatter: Abg. Dr. W i l d e n s (Fortsetzung).

Verantwortlich für den Bericht über die Verhandlungen der Zweiten Kammer: Dr. Otto Wallt  
Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei. Beide in Karlsruhe.