

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

200 (27.6.1908) Badischer Landtag. Erste Kammer. 19. öffentliche Sitzung

## Beilage zur Karlsruher Zeitung № 200.

Samstag, 27. Juni 1908.

## Badischer Landtag.

## Erste Kammer.

19. öffentliche Sitzung  
am Montag den 22. Juni 1908.

## Tagesordnung:

1. Bekanntgabe neuer Einläufe.
2. Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget der Verkehrsanstalten und zwar:
  - a. des Eisenbahnbetriebs,
  - b. der Bodenseedampfschiffahrt,
  - c. des Anteils Baden an den Reineinnahmen der Main-Neckarbahn
3. über die Petitionen
  - a. des Verbands der Bureau-, Kanzlei- und Rechnungsgewerkschaften der Groß- Badischen Eisenbahnverwaltung um Verbesserung ihrer Anstellungsverhältnisse,
  - b. des badischen Eisenbahnerverbands um Regelung der Lohn- und Dienstverhältnisse des im Tagelohn beschäftigten Personals der Groß- Staatsbahnen und der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
  - c. des Gemeinderats Neustadt mit einer Anzahl weiterer Gemeinden und Korporationen um Aufhebung des Ausnahmetarifs für die Zahnradstrecke auf der Hölentalbahn,
  - d. der an der Nebenbahn Mosbach-Mudau interessierten Gemeinden um Ermäßigung der Personen- und Gütertarife für diese Bahn und
  - e. der Motorbootgesellschaft Wobman um Gewährung eines Staatszuschusses.

(B.Nr. 320.) Berichterstatter: Geh. Hofrat Prof. Dr. Bunte.

Am Regierungstisch: Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Wirkl. Geh. Rat Frhr. von Marschall, Generaldirektor der Staatseisenbahnen Geh. Rat Roth.

Der Durchlauchtigste Präsident eröffnete die Sitzung um 4 Uhr und teilte dem Hohen Hause folgende Einläufe mit:

1. Entschuldigungsschreiben wegen Nichterscheinens zur heutigen Sitzung vom Grafen von Helmstatt, Frhr. von Göler, Geh. Hofrat Schmidt und Geh. Kommerzienrat Venel.
2. Mitteilungen des Präsidiums der Zweiten Kammer über die Annahme
  - a. des Gesetzentwurfs, die Aufbesserung gering besoldeter Pfarrer aus Staatsmitteln,

- b. des Gesetzentwurfs, die Steuererhebung im Monat Juli 1908,
- c. des Gesetzentwurfs, das Amt des Gemeinderichters und des Schiedsmanns betreffend.

3. Ein Schreiben des Großh. Ministeriums des Innern bezüglich des Programms für die in Aussicht genommene Bereinigung der Rheinregulierungsstrecke.

Zu Ziffer 2 der Tagesordnung (Spezialbudget der Verkehrsanstalten) erhält hierauf das Wort:

Geh. Hofrat Prof. Dr. Bunte: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Namens der Budgetkommission habe ich über das Spezialbudget der Verkehrsanstalten und zwar erstens der Eisenbahnbetriebsverwaltung, zweitens der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung, drittens des Anteils Badens an der Reineinnahme der Main-Neckar-Bahn für die Jahre 1908 und 1909 zu berichten.

Sowohl dem Budget als dem gedruckten Bericht der Kommission sind einige allgemeine statistischen Bemerkungen voraus geschickt, welche über unsere Eisenbahnen und deren Betrieb einige Auskunft geben, und Sie mögen mir gestatten einige Worte an dieselben zu knüpfen. Während der letzten Budgetperiode hat die Länge unseres Eisenbahnnetzes um rund 45 km zugenommen, wovon etwa 19 km auf die neue Strecke Kapfel-Bonnendorf kommen; im Uebrigen ist die Ausdehnung des Bahnnetzes veranlaßt durch die Veränderungen des Mannheimer Bahnhofes. Das Anlagekapital, welches zur Herstellung dieses Bahnnetzes erforderlich war, beträgt 684 Millionen Mark und es würde sich nach den Einnahmen des Jahres 1906 eine Verzinsung des Anlagekapitals von 4,1 Proz. ergeben. Dieses Anlagekapital ist jedoch im Laufe der Zeit erheblich amortisiert worden, 249 Millionen sind abgeschrieben, das sind etwa 36,4 Proz. und es bleibt noch eine reine Eisenbahnschuld von 435 Millionen Mark; etwas mehr als ein Drittel des Anlagekapitals ist also abgeschrieben. Die badischen Bahnen befinden sich, wie ich einer Mitteilung des Herrn Geheimrats Roth verdanke, in dieser Hinsicht in einer relativ günstigen Lage, insofern, als sie eine verhältnismäßig größere Abschreibung als die anderen süddeutschen Bahnen aufweisen. Aus einer Aufstellung ergeben sich folgende Verhältnisse: Bei den bayerischen Eisenbahnen

mit einem Anlagekapital von 1,7 Milliarden Mark sind abgeschrieben 180 Millionen, entsprechend einer Amortisation von 10,75 Proz., während die württembergischen Bahnen mit einem Anlagekapital von 665 Millionen, also nicht erheblich weniger als die badischen Bahnen, 139 Millionen abgeschrieben haben; das macht 21 Proz., gegenüber der Amortisationsquote von 36,4 Proz. der badischen Bahnen. Dagegen steht die preußisch-hessische Staatsbahngemeinschaft erheblich günstiger; von dem Anlagekapital von 9,5 Milliarden sind bereits abgeschrieben 6,7 Milliarden, und es bleibt eine reine Eisenbahnschuld von nur 2,7 Milliarden, es sind also abgeschrieben 71,36 Proz. Immerhin darf man sagen, daß eine Amortisation von 36,4 Proz. zufriedenstellend genannt werden darf.

Wenn wir die Verzinsung der reinen Eisenbahnschuld ins Auge fassen, so ergibt sich eine verhältnismäßig gute Rente von 6,79 Proz., welche sich noch weiter auf 6,9 Proz. erhöht, wenn man die Entschädigung der Reichspost- und Telegraphenverwaltung, welche der Eisenbahnschuldentilgungskasse zugewiesen werden, hinzurechnet.

Die badischen Bahnen haben bekanntlich ein verhältnismäßig sehr hohes Anlagekapital zu verzinsen. Es beträgt der Aufwand für 1 km Bahnlänge 412 521 Mark, während alle übrigen deutschen Bahnen ein weniger kostspieliges Netz zu verwalten haben. Es liegt dies nicht etwa an zu großem Aufwand oder an einem gewissen Luxus, den die badischen Bahnen getrieben haben, sondern an den natürlichen Verhältnissen des Landes, wie vor einigen Jahren in einer Mitteilung über die Höhe des Betriebskoeffizienten, herausgegeben von der Generaldirektion der Verkehrsanstalten, nachgewiesen wurde. Ein großer Teil der badischen Bahnen ist nämlich einerseits Gebirgsbahn mit zahlreichen Tunnels, und schwierigen Kunstbauten, andererseits sind zahlreiche Ueberbrückungen von Flüssen nahe der Mündung im Rheintal notwendig gewesen, welche natürlich einen außerordentlich hohen Bauaufwand erforderten. Ein nur wenig kleineres Anlagekapital besitzt die reichslandische Bahn, bei der im wesentlichen ähnliche Verhältnisse vorliegen, wie bei der badischen Bahn. Es beträgt dort das Anlagekapital 396 000 Mark pro Kilometer. Dagegen besitzt die preußisch-hessische Bahnverwaltung, welche hauptsächlich in der norddeutschen Tiefebene ihre Bahnen hat, nur ein Anlagekapital von 269 000 Mark, das sind nur etwa 65 Proz. des Aufwandes, den unsere badischen Bahnen pro Kilometer erfordern haben.

Im Zusammenhang mit den natürlichen Verhältnissen des Landes steht auch ein verhältnismäßig hoher Verkehrsaufwand, denn die erheblichen Steigungen, die auf den badischen Bahnen zu überwinden sind, bringen es mit sich, daß gerade bei unseren Bahnen ein hohes Maß von Sparsamkeit und Intelligenz erforderlich ist, um einen erheblichen Betriebsüberschuß zu gewinnen. Auch darf darauf hingewiesen werden, daß der allergrößte Teil unserer Bahnen, nämlich 90 Proz., als Nebenbahnen betrieben wird, nur 10 Proz. als Nebenbahnen, und daß 45 Proz. des ganzen Bahnnetzes mit Doppelgleis überlegt sind.

Eine relativ gute Verzinsung, wie ich sie eben genannt habe, ist natürlich nur zu erreichen bei einem außerordentlich starken Verkehr, der sich in der Einnahme pro Kilometer zeigt. Ich muß Veranlassung nehmen, hier einen Druckfehler dahin zu verbessern, daß nicht die Reineinnahme, sondern die Roh-einnahme bei unserer Bahn sich auf 55 000 Mark pro Kilometer beläuft. Eine ähnliche hohe Roh-einnahme haben nur die Reichseisenbahnen und die sächsischen Bahnen, bei letzterer

bedingt durch eine außerordentlich dichte Bevölkerung und durch einen hohen Stand der Industrie, für welche die Bodenschätze sich im Lande finden, über die Baden leider nicht verfügt; die Reichsbahnen haben eine Roh-einnahme von 60 521 Mark, die sächsischen Bahnen 56 455 Mark. Demgegenüber steht die preußisch-hessische Gemeinschaft mit 53 504 Mark zurück.

Was den Betriebskoeffizienten, d. h. das Verhältnis der Einnahmen zu den Ausgaben anbelangt, so hat derselbe im Laufe der letzten Jahre keinen großen Schwankungen unterlegen. Wenn wir absehen vom Jahre 1902, wo er 81,2 betragen hat, d. h. wo 81 Proz. der gesamten Einnahmen wieder ausgegeben wurden, so zeigt er im Jahre 1903 die Zahl 71,9; 1904 sank er auf 68,7, 1905 betrug er 71,07, 1906 70,15 und für 1907 ergibt sich ein Betriebskoeffizient von 72,75 Proz., d. h., es wurden von den gesamten Einnahmen 72,75 Proz. wieder verausgabt. Wenn wir den Voranschlag für 1908/09 in dieser Richtung ansehen, so stellt sich oder würde sich der Betriebskoeffizient stellen auf 77,6, also erheblich höher als derjenige des Vorjahrs 1907. Es ist noch Gelegenheit, darauf zurückzukommen. Daß ein Voranschlag in anderer Weise aufgestellt werden muß als der wirkliche Betrieb, ist natürlich, wenn man die nötige Vorsicht für unvorhergesehene Zwischenfälle nicht außer Acht lassen will.

Der außerordentlich rege Verkehr bei unseren badischen Bahnen macht sich dem Reisenden in der Ausstattung unserer Fahrpläne bemerkbar. Wir haben eine Zugfolge, wie sie wohl nur in wenig Teilen unseres deutschen Vaterlandes zu finden ist und dürfen auch in dieser Beziehung durchaus mit den Anordnungen unserer Eisenbahndirektion unsere volle Befriedigung aussprechen.

Die Dichte des Bahnnetzes, welches unser Land bedeckt, kommt darin zum Ausdruck, daß auf 1135 Einwohner schon 1 Kilometer Bahnlänge trifft, so daß also jeder Badener nicht ganz 1 Meter Länge Anteil an dem Bahnnetz besitzt. Die dichte Ueberdeckung mit Verkehrsmitteln hat die Erwerbsquellen des Landes in außerordentlich günstiger Weise erschlossen, Handel und Wandel gefördert und die Lebenshaltung der ganzen Bevölkerung gehoben. Dieser volkswirtschaftlich wichtige Gesichtspunkt ist von der Verwaltung der badischen Staatsbahnen nie außer Acht gelassen worden; stets war sie bestrebt, nicht die rein fiskalischen Interessen in den Vordergrund zu stellen, sondern im wesentlichen auf den volkswirtschaftlichen Charakter der Bahnen, auf den Dienst der Allgemeinheit, Rücksicht zu nehmen, und wir dürfen der badischen Staatsbahndirektion und ihrem Leiter in dieser Beziehung unsere volle Anerkennung und den Dank aussprechen.

Nicht minder hat die Verwaltung der Staatsbahnen ihre Aufmerksamkeit auch ihrem Personal zugewendet. Alle Beamten und Arbeiter erfreuen sich der Aufmerksamkeit Fürsorge der Regierung, wie ja die großen Bewilligungen, welche in den letzten Budgetperioden für die Aufbesserung der Löhne erfolgt sind, Zeugnis ablegen, in wie weitem Maße es möglich geworden ist, den Wünschen der Arbeiter in bezug auf eine Verbesserung ihrer Lebenshaltung entgegen zu kommen. Auch in diesem Budget sind große Anforderungen in bezug auf die Erhöhung der Entlohnung der Arbeiter, auf die Verrückung derselben, auf Arbeitsverkürzung, auf eine ihren Wünschen entsprechende Dienstverteilung gestellt, und wir dürfen das Vertrauen haben, daß die Staatsbahndirektion stets ihren Beamten und Angestellten, namentlich aber den unteren Klassen, nicht nur die pflicht-

mäßige Aufmerksamkeit sondern ein hohes Maß von Wohlwollen entgegenbringt. Die Budgetkommission ist der Meinung, daß der Verwaltung unserer Staatsbahnen von dem Herrn Präsidenten und obersten Leiter bis herunter zum niedersten Beamten und Bediensteten das aufrichtigste Lob und die volle Anerkennung gebührt.

Wenn ich nun übergehe zu dem Inhalt des Budgets, so habe ich wie im vorigen Jahre an den Bericht eine Tabelle angegeschlossen, welche einen Vergleich der Ausgaben der Eisenbahnbetriebsverwaltung mit den gesamten Einnahmen in den Jahren 1904, 1905, 1906, 1907, also den verfloßenen zwei Budgetperioden und dem Voranschlag für 1908 und 1909 erleichtert.

Bevor ich auf die Einzelheiten eingehe, möchte ich auf zwei Punkte aufmerksam machen, die auch in dem schriftlichen Bericht hervorgehoben sind. Das erste betrifft die Abweichung in der Aufstellung der Rechnungen, welche seit dem 1. Januar 1908 Platz gegriffen hat. Die Position „Lasten und Verwaltungskosten“ ist nämlich aus dem Baubudget verschwunden und in das Betriebsbudget übernommen. Es hat sich diese Maßnahme bei den meisten, ich glaube sogar allen deutschen Staatsbahnbetrieben als zweckmäßig herausgestellt, und zwar aus dem Grunde, weil in der Praxis die Aufwendungen für Bau und Betrieb, sowohl persönlicher als sachlicher Natur, so innig mit einander verwachsen sind, daß nur mit einem großen Aufwand an Mühe und Zeit die Scheidung in Bau- und Betriebsausgaben möglich gemacht werden kann. Trotz eifriger Bemühens gelingt die Ausschreibung der Ausgaben für Bau und Betrieb nur annähernd, weil zahlreiche Dinge dabei gemeinsam sind; ich erinnere nur an das gemeinsame Personal, die Ausgaben für Bureau, Befestigung, Heizung, Bedienung und eine Reihe von Betriebseinrichtungen, welche für den Bau Verwendung finden. Es ist deshalb von der Großen Regierung vorgeschlagen worden, zu dem Bauaufwand bestimmte Zuschläge zu machen, welche nach der Höhe der Bauausgaben zu bemessen sind und je nach den Besonderheiten mit verschiedenen Prozentsätzen in Rechnung kommen. Es sollen für Neubauten ganzer Linien 9 Proz., für größere Bahnhöfe 5½ Proz., für andere Bauausführungen 4½ Proz., für Beschaffung von Betriebsmitteln ¼ Proz. in Rechnung gestellt werden und die sich ergebende Gesamtsumme, in diesem Budget 1 171 000 M., wird in § 20 der Betriebsrechnung vergütet. Es wachsen dem Betriebsbudget diese Einnahmesummen zu; die entsprechenden Ausgaben erscheinen in den einzelnen Positionen geteilt und erhöhen also für dieses Budget um 1 171 000 M. die Gesamtsumme der Einnahme sowohl, wie der Ausgabe. Die dadurch herbeigeführte geringe Verschiebung des Betriebskoeffizienten ist ohne Bedeutung. Ihre Budgetkommission hat deswegen gegen diese Art der Verbuchung durchaus keine Einwendungen zu erheben, sie begrüßt vielmehr den dadurch erreichten Minderaufwand an Zeit und Schreibwerk.

Ein zweiter Punkt betrifft die Aufwendungen für Erneuerungen und Verbesserungen baulicher Art und für kleinere Neubauten. Diese erschienen bisher nur bis zur Höhe von 50 000 M. im Betriebsbudget, kostspieligere Bauten wurden im Baubudget angefordert; es wurde nun die Grenze von 50 000 M. auf 100 000 M. hinaufgeschoben, da es sich als wünschenswert ergab, auch größere Objekte auf den Betrieb zu übernehmen. Auch diese Maßregel muß als zweckmäßig begrüßt werden. Die Summen, mit denen das Eisenbahnbudget rechnet, sind im Laufe der Jahre

ganz außerordentlich gestiegen, so daß nun auch die Einnahmesätze, die zugrunde zu legen sind, etwas hinaufgehoben werden können. In dem vorliegenden Budget sind nur wenig Posten enthalten, welche die Summe von 50 000 M. überschreiten, aber es ist wohl anzunehmen, daß solche Posten in größerer Zahl noch in dem Nachtragsbudget erscheinen werden.

Wenn ich nun auf die eigentlichen Aufstellungen im Budget noch kurz zurückkomme, so ermöglicht die beigegebene Tabelle die Uebersicht über die Steigerungen, welche im Laufe der letzten Budgetperioden in den Einnahmen und Ausgaben stattgefunden haben. Im Jahre 1904/05, also in der vorvergangenen Budgetperiode, betragen die Einnahmen noch 84 bzw. 87 Millionen Mark; am Schlusse des Jahres 1907 betragen dieselben 101 Millionen Mark; sie haben also zum ersten Male die Summe von 100 Millionen überschritten, und zwar ist in der letzten Budgetperiode 1906/07, die jüngst abgeschlossen wurde, eine Steigerung der Einnahmen um 13,8 Millionen gegenüber der vorigen Periode mit 8 Millionen Mark zu verzeichnen. Die Gesamtausgaben stiegen in den beiden vorausgegangenen Budgetperioden um 16,2 Millionen Mark, die Einnahmen um 21,8 Millionen Mark. In dem Voranschlag für 1908/09, also für die kommende bzw. diejenige Budgetperiode, in die wir jetzt eingetreten sind, sind die Einnahmen und Ausgaben sehr vorsichtig veranschlagt, und zwar ist bei den Ausgaben überall angenommen, daß die bis zum verfloßenen Jahre stattgehabte Vermehrung und Steigerung des Verkehrs auch in der künftigen Budgetperiode anhalten wird, während bei den Einnahmen eine vorsichtige Einschätzung in der Weise erfolgt ist, daß die Einnahmen für die beiden Budgetjahre 1908 und 1909 geringer veranschlagt sind, allerdings nur um 40 000 M. als das Ergebnis des letzten Jahres 1907. Wir dürfen also erwarten, daß selbst bei weniger günstiger Lage, als sie sich wohl augenblicklich darstellt, der Voranschlag als ein vorsichtiger bezeichnet werden kann. Wenn ich gesagt habe, daß das Jahr 1907 die höchsten Einnahmen gebracht hat, so gilt das nur im ganzen; es hat auch die höchsten Ausgaben gegenüber den Vorjahren gebracht, und zwar von 1906/07 eine Steigerung von 6,6 Millionen Mark. Es ist wiederholt darauf hingewiesen worden, daß diese Steigerung im wesentlichen durch den gesteigerten Verkehr und die dadurch bedingten Mehrausgaben verursacht worden ist, dann aber auch durch Verbesserung der Löhne der bei den Staatsbahnen angestellten Beamten und Arbeiter, in erster Linie der Arbeiter. Die starke Zunahme der Einnahmen von 5,7 Millionen Mark trifft in der Hauptsache auf den Güterverkehr, der ein Mehr von nahezu 6 Millionen Mark brachte. Durch die größeren Ausgaben hat sich allerdings der Betriebskoeffizient, das Verhältnis von Ausgaben und Einnahmen, etwas weniger günstig gestaltet, als in der vorausgegangenen Budgetperiode; allein es ist besonders hervorzuheben, daß die Einnahmen aus dem Personenverkehr wesentlich, d. h. um rund 1 Million geringer ausfielen, als in dem vorausgehenden Jahre 1906. Es war ja auch zu erwarten, daß eine erhebliche Wenigereinnahme selbst bei gesteigertem Verkehr eintreten werde, weil durch den neuen Tarif eine wesentliche Herabsetzung der Fahrpreise der untersten Klassen eingetreten ist. Die Große Regierung hat diesen Einnahmeausfall auf über 2 Millionen geschätzt, und es wird wohl der tatsächliche Einnahmeausfall, wenn die Personentarifreform vollständig in Wirkung getreten ist, sich kaum auf eine geringere Summe belaufen. Diese Einführung des Zweifermigtarifs in Verbindung mit der Fahrkartensteuer, die ja

schon früher in Kraft getreten war, haben ohne Zweifel eine außerordentlich starke Abwanderung von den höheren in die niederen Klassen herbeigeführt, zumal da mit der Einführung des Zweipfennigtarifs eine Erhöhung der Fahrpreise für die oberen Klassen und der Zuschlag der Steuer noch hinzugetreten war. Es ist also keine unerwartete Erscheinung, der wir gegenüberstehen, und es ist zu hoffen, daß der Ausfall durch die Steigerung des Verkehrs wieder eingebracht werden wird. Allerdings darf man wohl nicht erwarten, daß das so schnell geschehen wird, wie vielleicht manche meinen. Wäre der Preis von 2 Pfennig nicht so nahe an den Selbstkosten für die Beförderung von Personen, wo würde es wohl rascher gehen; allein ich glaube, daß bei dem Zweipfennigtarif der Einnahmehüberschuß über die wirklichen Betriebskosten nicht erheblich sein wird, jedenfalls nicht so erheblich, daß eine schwache Steigerung, wie sie in kurzer Zeit stattfinden kann, den Einnahmefall in Kürze wieder einbringen wird.

Im vorigen Jahre hatte die Budgetkommission sich eingehend mit der Personentarifreform beschäftigt und empfohlen, im Interesse einer übereinstimmenden Tarifierung des Personenverkehrs im ganzen deutschen Reich, auf allen deutschen Bahnen, sich dem Vorschlag zur Einführung der vierten Klasse anzuschließen. Die Einführung der vierten Klasse ist damals abgelehnt worden und Baden befindet sich nun in einer isolierten Stellung, nachdem die angrenzenden Länder mit Ausnahme der kurzen Strecke in Bayern und der südlichen in der Schweiz, die vierte Klasse in ihren Personenzügen führen, während die badische Bahn von der Einführung der vierten Klasse Abstand genommen hat. Es sind nun inzwischen diejenigen Unannehmlichkeiten beim Betrieb und dem Verkehr aufgetreten, die schon im Vorjahre vorausgesehen waren, da ja die badischen Bahnen an mehr als 20 Stellen mit den Nachbarbahnen in Verbindung sind, welche die vierte Klasse führen. Ein Umsteigen der Reisenden, eine Störung in der Ueberleitung durchgehender Wagen ist die natürliche Folge. Ihre Budgetkommission hat deshalb die Ansicht ausgesprochen, daß es wünschenswert ist, dem Beispiel der Nachbarstaaten zu folgen und die vierte Klasse einzuführen bzw. eine Gleichmäßigkeit der Klasseneinteilung und Wagenbezeichnungen wie auf den Nachbarbahnen herzustellen. Tatsächlich sind ja vier Klassen in unseren badischen Zügen vorhanden. Neben der fast aus allen Zügen, mit Ausnahme der dem internationalen Verkehr dienenden, weggefallenen ersten Klasse findet sich noch die zweite Klasse und die beiden Klassen 3a und 3b. Es ist also nur eine andere Bezeichnung, wenn wir die Klasse 3b mit dem Zweipfennigtarif als vierte Klasse bezeichnen. Nach den Mitteilungen der Großh. Regierung, welche auch in dem gedruckten Bericht wieder gegeben sind, hat die Durchführung dieser eigentümlichen Gestaltung der Wagenklassen in Baden zu manchen Unzuträglichkeiten geführt, während in den Nachbarstaaten die Einführung der vierten Klasse sich ohne Anstand vollzogen hat, und man sollte meinen, daß diese Maßregel lediglich eine Betriebsmaßregel ist, aber mit einer sozialen Gliederung oder sozialen Spaltung der Bevölkerung gar nichts zu tun hat. Es wird ferner, falls eine billige Klasse vorhanden ist, die Abwanderung großer Massen von Reisenden nach dieser untersten Klasse stattfinden, und so ist es auch hier gewesen; nach einer Statistik, die die Großh. Regierung vor kurzem bekannt gegeben hat, benutzen 90 Proz. aller Reisenden auf badischen Bahnen jetzt die dritte Klasse, und zwar verteilen sich diese 90 Proz. mit 19 Proz. auf die 3a-Klasse, während die in den Personenzügen verkehrende 3b-Klasse

71 Proz. des Personenverkehrs aufnimmt. Fast genau derselbe Prozentsatz befindet sich bei einer früheren Statistik, wo 71 Proz. in der billigeren dritten Klasse verkehrt haben, 25 Proz. in der zweiten und 3½ Proz. in der ersten Klasse. Durch den Zweipfennigtarif ist also eine sehr starke Abwanderung von der zweiten Klasse in die dritte bzw. der dritten in die vierte Klasse eingetreten. Es soll damit nicht befürwortet werden, daß vier Wagenklassen unter allen Umständen und überall verkehren sollen. Im Gegenteil, es wird sich, so viel sich übersehen läßt, von selbst machen, daß eine Verminderung der Wagenklassen eintritt. Bei der außerordentlichen Entwicklung unseres städtischen Verkehrs durch die elektrischen Bahnen, wo man nur eine Klasse hat, bei den großen Stadtbahnen, z. B. der Untergrundbahn in Berlin, die nur zwei Klassen führt bei der großen Ausdehnung, die die Ueberlandzentralen annehmen, liegt es auf der Hand, daß man in bezug auf die Zahl der im Zug zu führenden Klassen eine mögliche Beschränkung eintreten läßt. (Sehr richtig!) Ich bin überzeugt, daß die Statistik am besten zeigt, nach welcher Richtung sich die Vereinfachung und die Verbilligung des Verkehrs vollziehen läßt. Es ist ja schon Jahrzehnte her, daß man in England dieselben Erfahrungen gemacht hat. Schon vor 15 Jahren war in vielen Zügen in England keine zweite Klasse mehr zu finden, es war nur eine erste und eine dritte Klasse, und wie es dort bei der überwiegend kaufmännischen Bevölkerung für gentlemanlike gilt, in der ersten Klasse zu fahren, um keinen Kredit nicht zu schädigen (Geierkeit), so scheidet sich die Bevölkerung in eine reichere und in eine anspruchslosere Klasse, also in zwei Klassen. Dieselben Verhältnisse finden wir in Amerika. Dort führen die Züge häufig nur eine einzige Klasse, und für solche Reisende, die besondere Ansprüche haben, ist der Pullmancar da, der natürlich eine höhere Besteuerung der bequemer reisenden herbeigeführt.

Es fragt sich nur, wie unsere badische Staatsbahnverwaltung zu einer solchen Entwicklung rascher kommt, ob es zweckmäßig ist, sich außerhalb der Vereinbarung zu stellen und gewissenmaßen auf eigenen Wegen das Bessere zu erreichen, oder ob es besser ist, innerhalb der Gemeinschaft aller übrigen deutschen Bahnen dem Ziele zuzustreben und im ganzen den Verkehr zu vereinfachen.

Ich glaube, die Zahlen über die Verteilung der Reisenden auf die einzelnen Klassen, die von einer durch den Herrn Minister gegebenen Aufstellung herrühren, dürften deutlich dafür sprechen, in welchem Maße die höhere Klassen an dem Reiseverkehr teilnehmen, so daß eine Vereinfachung der Wagenklassen in die Wege geleitet werden kann, was ja auch bei uns in Baden, wie ich schon sagte, durch Weglassung der ersten Klasse aus einer ganzen Reihe von Zügen geschehen ist.

Die Störungen im Grenzverkehr sind wohl auch mit Ursache mancher Verspätung. Bei diesem Grenzverkehr dürfen wir in Sonderheit auch auf diejenigen Stationen abheben, die über das deutsche Vaterland hinaus, in die Schweiz und in die Nachbarstaaten führen; da ist die Verzögerung vielfach veranlaßt durch die Zollrevision, die einen außerordentlich großen Zeitaufwand erfordern. Die Zeit, welche man braucht, um am Schweizer Bahnhof in Basel einzufahren u. am bad. Bahnhof wieder abzufahren, also für eine Strecke von 10 Minuten, ist von einer Stunde nicht weit entfernt. Um das Versäumte wieder hereinzubringen, ist eine Steigerung der Zugsgeschwindigkeit notwendig, die weder für die Sicherheit des Betriebs, noch für den Reisenden einen Vorteil bietet. Es ist zweifellos angenehmer, von vornherein zu wissen, daß man eine halbe Stunde später ankommt.

als daß man eine Verspätung von 20 Minuten hat, denn mit diesen Verspätungen sind eine ganze Reihe von Unannehmlichkeiten, die sich manchmal zu sehr empfindlichen Störungen des Reiseverkehrs auswachsen, verbunden, ganz abgesehen von der Sicherheit des Betriebs, die dadurch erheblich leidet. Es dürfte also zweckmäßig sein, die Spannungen im Fahrplan nicht so groß zu machen, daß sie nicht mehr eingehalten werden können. Allerdings hat diese Spannung des Fahrplans, also die Herabsetzung der Fahrzeiten auch etwas Gutes; sie hat die Maschinentechnik zu Leistungen angespornt, die man vor wenigen Jahren kaum für möglich gehalten hätte. Die große Last der Züge, namentlich der internationalen Schnellzüge, mit einer so großen Geschwindigkeit, wie wir sie heute fordern, fortanziehen, würde man vor 10 bis 15 Jahren nicht leicht für erreichbar gehalten haben. In dieser Beziehung ist auch die badische Staatsbahn in rühmlichster Weise vorangegangen und hat in der Ausstattung ihrer Betriebsmittel Neuerungen eingeführt, die in weiten Kreisen der Eisenbahntechnik nicht nur in Deutschland Anerkennung und Beifall gefunden haben.

Bei der Einführung dieser großen Maschinen und schweren Züge ist auch ein Mißverständnis entstanden, welches dadurch veranlaßt worden ist, daß die Inangabe solcher Züge einige Schwierigkeiten bereitet, selbst bei den mächtigsten Zugmaschinen. Die in Bewegung zu setzende Masse ist so groß und die Beschleunigung, die diese Masse erfordert, veranlaßt einen so großen Kraftaufwand, daß die Züge nur langsam anfahren können. Es ist deshalb bei vielen Bahnen auf den Haltestellen üblich geworden, im Interesse einer raschen Erreichung der Geschwindigkeit, welche diese Züge führen, Nachschubmaschinen zu benutzen. Werden diese Nachschubmaschinen nicht benutzt, so entsteht häufig ein Gleiten der großen Triebäder der Maschine, und der Laie gewinnt den Eindruck, als ob die Maschine zu schwach wäre, den Zug fortzubewegen. Das ist nicht der Fall, es ist nur die Reibung der Triebäder auf der Unterlage der Schienen eine zu geringe, und dem hilft die Nachschubmaschine ab. Auf weitere solche Einzelheiten einzugehen, möchte ich unterlassen; ich möchte aber nicht versäumen, der Verwaltung sowohl wie auch dem Betrieb der badischen Staatsbahnen das volle Lob auszusprechen, daß sie nicht nur in Baden genießt, sondern das ihnen auch von anderen sachverständigen Verwaltungen zuteil wird.

Bezüglich der weiteren Behandlung des Budgets möchte ich mir gestatten, bei den einzelnen Titeln noch einige Bemerkungen zu machen, um bei dieser Gelegenheit auch auf die Petitionen näher einzugehen.

Ich habe namens der Budgetkommission den Antrag zu stellen, das vorliegende Budget unverändert zu genehmigen.

Nach Eintritt in die allgemeine Beratung erhalten das Wort:

Freiherr Rüdiger von Collenberg: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Ich möchte mir zunächst nur erlauben, mich der Anerkennung anzuschließen, welche die Budgetkommission unserer Eisenbahnverwaltung ausgesprochen hat für das, was durch dieselbe geleistet wird. Ich glaube, wir können jeden Vergleich mit jedem Nachbarland und mit jedem Auslande in Bezug auf unseren Eisenbahnbetrieb aushalten. Ich möchte insbesondere diese Anerkennung auch ausdehnen auf das Eisenbahnbetriebspersonal von oben bis unten, von dem Mann mit der roten Mütze bis zum einfachen Bahnstabschaffner.

Die Leute sind bei uns von einem Entgegenkommen, das manchmal wohl Bewunderung erregt. Es können ja auch Ausnahmen vorkommen, aber im großen Ganzen findet man bei unserem Personal ein Entgegenkommen wie bei anderen Bahnen nicht. Man braucht nur über die Grenze hinauszukommen, um zu sehen, wie einem ein Schaffner kaum eine Antwort gibt; es wird dort selten eine wirkliche Auskunft von einem solchen Schaffner zu erhalten sein. Ich habe mich gefreut, wenn ich sah, wie so ein Zug- oder Bahnstabschaffner bei uns mit aller Geduld einem Auskunfts wünschenden Reisenden gegenüber sein grünes Büchlein zur Hand genommen und mit aller Geduld ihm die Auskunft gegeben hat, die jener gewollt.

Auf einer anderen Bahn hätte man sehr wahrscheinlich die Antwort bekommen, dort hängt der Fahrplan! Ich glaube also, daß man die Anerkennung gegenüber dem Personal mit gutem Gewissen aussprechen kann; das selbe ist gut geschult, tut seinen mühsamen Dienst mit einer Aufopferung, die nur anzuerkennen ist. Auch was das Material betrifft, können wir uns, glaube ich, überall sehen lassen. Unsere badischen Wagen sind gut ausgestattet, und wenn man von auswärtig kommt, so freut man sich, wenn man wieder in einen badischen Wagen einsteigen darf, weil eben dort die Bequemlichkeiten nicht geboten sind, wie bei uns.

Wenn ich nun gerade von dem Material spreche, so möchte ich 2 Punkte hervorheben; der eine betrifft die Rauchfrage, die schon früher erörtert worden ist. Ich habe in letzter Zeit die Wahrnehmung gemacht, daß es in dieser Beziehung nicht viel besser geworden ist, daß der Rauch immer noch einen sehr unangenehmen Geruch verbreitet. Ich bin nicht sachverständig genug, um beurteilen zu können, ob da eine Remede eintreten kann; aber das ist sicher, daß ich mich wohl erinnere, daß es eine Zeit gegeben hat, wo diese Belästigung nicht so groß war und daß es Bahnen gibt, auf denen dieselbe nicht so stark hervortritt. Es ist mir auch vorgekommen, als ob auf einzelnen Strecken diese Belästigung eine größere wäre wie auf anderen, und ich möchte bitten, daß man auf diesen, manchmal wirklich großen Uebelstand sein Augenmerk richtet. Ich brauche weiter keine Begründung dafür als die, daß wenn man im Sommer infolge davon die Fenster schließen muß, das gewiß ein peinlicher Zustand ist.

Ein 2. Punkt, der auch in der 2. Kammer zur Sprache gebracht worden ist, den ich mir schon notiert hatte, bevor das geschah, ist zwar kein großer Gegenstand, sondern gehört zu den kleinen, zu dem, was das Reisen angenehm machen soll, er betrifft die Vorhänge, die nicht so eingerichtet sind, daß sie bequem sind. Sie werden seitlich zugezogen und man trifft oft, daß die Dese abgerissen ist und man sie nicht anknüpfen kann, und wenn man sie zuzieht, so sieht man von der ganzen Gegend nichts. Ich weiß nicht, warum das so ist, ich meine aber, mich zu erinnern, daß man früher Vorhänge hatte, die man herunterziehen konnte, so daß durch sie das halbe Fenster geschützt und die Sonne abgehalten war und man doch hinaus sehen konnte. Ich weiß nicht, ob das nicht abzuändern wäre. Der Herr Generaldirektor hat in der Zweiten Kammer die Auskunft gegeben, daß das ungeheure Kosten machen würde, daß aber bei neuen Wagen er die Sache im Auge behalten werde.

Wir haben auch einen sehr gut ausgestatteten Fahrplan; auf einzelne Punkte in dieser Beziehung möchte ich dann am Schlusse eingehen. Auch ist wohl zu begrüßen,

daß in der letzten Zeit die Zugverspätungen abgenommen haben. Früher hat man von fahrplanmäßigen Zugverspätungen gesprochen. Ich gebe zu, daß sie nicht immer auf unser Konto zu schreiben waren, sondern daß sie oft von weither übernommen worden sind. Es ist in dieser Beziehung besser geworden, aber ich meine, man könnte auch in der umgekehrten Richtung in dieser Beziehung zu weit gehen. In der Zweiten Kammer ist schon ein Fall aus dem Oberland erwähnt worden, und ich bin in der letzten Zeit auch mehrfach in die Lage gekommen, solche Fälle mitzuerleben, wo die Abfahrt eines Zuges vielleicht doch etwas zu sehr beschleunigt worden ist. Erst vor ein paar Tagen ist es mir begegnet, daß ich, vom Oberrhein kommend, den Zug benutzen wollte, der 6 Uhr 55 Minuten in Heidelberg abgeht. Unser Zug hatte Verspätung; als wir in Heidelberg ausstiegen, habe ich auf die Bahnuhr gesehen und da war es gerade 7 Uhr, also 5 Minuten über Abgangszeit des Sitzzuges und in dem Moment ist der Zug hinausgefahren und wir hatten das Nachsehen. Für uns hat es ja nicht viel ausgemacht, wir sind mit dem Bummelzug nachgefahren und eine Stunde später angekommen, das Unglück war für uns also nicht sehr groß. Ob Reisende dabei waren, die weitergewollt haben, weiß ich nicht; für diese wäre die Sache sehr wenig angenehm gewesen, denn sie hätten alle Anschlüsse, jedenfalls die nach dem Schwarzwald, veräumt. Also wenn der Zug 3 Minuten länger gewartet hätte, so hätte er uns noch mitnehmen können. Es ist mir auch mehrfach bei dem gleichen Zuge passiert, daß ich einsteigen mußte in dem Moment, als der Zug losrollte. Ich meine also, man könnte auch in dieser Beziehung etwas mehr abwägen. Wenn dieser Zug nur 5 Minuten später abgegangen wäre, hätte er immer noch seinen Anschluß erreicht.

Ich komme nun auf einen anderen Punkt, das ist die Frage der Einführung der 4. Klasse. Es gehört ja heutzutage ein gewisser Mut dazu, wenn man für die 4. Klasse eine Lanze einlegen will, und es hat mich deshalb gefreut, daß die Budgetkommission das getan hat. Es wird ja leicht gesagt, man sei rückständig, feudal, ein Feind der Ausgleiche der sozialen Unterschiede usw. Ich kann das nicht finden. Wir haben zwar die 4. Klasse nicht eingeführt, tatsächlich haben wir sie aber doch, nur in anderer Form. Ob nun diese Form die bessere ist, das möchte ich sehr bezweifeln. Ich will nicht auf die allgemeinen Erörterungen dieser Sache eingehen, die schon von dem Herrn Berichterstatter erwähnt worden sind, nicht auf den Umstand, daß die 4. Klasse schon an 20 bis 30 Orten ins badische Land hereinfährt, aber im badischen Lande selbst nicht existiert, auch nicht auf die Schwierigkeiten eingehen, die sich ergeben beim Uebergang usw., sondern ich möchte nur die Mißstände erwähnen, die innerhalb des Landes sich ergeben. Wir haben jetzt eine Klasse 3a und eine solche 3b. Ein einfacher Mann muß sich schon recht im Fahrplan auskennen, um zu wissen, ob er 3b oder 3a fahren muß. Es ist schon das eine Arbeit, herauszubringen, ob man sich eine Fahrkarte 3b oder für 3a lösen muß. Er nimmt sich also eine Karte 3b. Es gibt ja eine Anzahl Strecken, auf denen keine 3a-Wagen fahren, sondern nur 3b. Der Mann kommt nun auf eine Uebergangsstation, vielleicht nach Raftatt oder Heidelberg, er hat Fahrkarte 3. Klasse, sieht nun hier einen Wagen 3. Klasse und will einsteigen. Da heißt es nun aber, da dürfen Sie nicht herein, das ist 3a. Diese 3a ist äußerlich nicht gekennzeichnet; der Mann wird vorgeführt vor den Mann mit der roten Mütze und hat alle möglichen Unannehmlichkeiten. Er ist dazu gekommen, in 3a ein-

zusteigen, gewissermaßen durch eine falsche Vorspiegelung: Der Staat hat ihm ein Billet 3. Klasse gegeben, sagt ihm aber, in diese 3. Klasse darfst Du nicht einsteigen, sondern in die Wagen, die da drüben stehen. Solche Fälle kann man in Stationen wie Heidelberg, Raftatt usw. häufig beobachten. Ein Mann, der wenig reist, steigt eben ein, und glaubt sich in vollem Recht; er wird dann vorgeführt und hat, wenn er auch nicht bestraft wird, doch immerhin große Unannehmlichkeiten.

Ein weiterer Uebelstand besteht darin, daß man in unserem Lande genötigt ist, sehr oft eine Strecke, die garnicht sehr groß zu sein braucht, teilweise, 3a teilweise 3b zu fahren. Beispielsweise bei der Murgtalbahn gibt es keine 3a-Billete. Ich fahre vom Murgtal bis Raftatt 3b, muß mir dann, wenn ich in Raftatt auf den Sitzzug übergehen will, ein neues Billet nehmen; will ich von Karlsruhe aus dann nach Bretten gehen, so muß ich mir wieder ein neues Billet nehmen für 3b. Ich glaube, es wäre nicht schwer, Beispiele zu konstruieren, wo man fünfmal hintereinander die Billete wechseln muß, um an das gewünschte Ziel zu gelangen. Ich habe, um mich darüber zu vergewissern, wie die Sache gehandhabt wird, in letzter Zeit mich selber bemüht, sie näher kennen zu lernen. Ich habe bei einer Reise in den Oberrhein für meine Dienstboten, die teilweise mit uns reisten, teilweise weiter, die Billete selbst besorgt. Ich gehe also hier an den Schalter und verlange Billet für die eine nach Seelach, für die andere nach Königshofen. Nun heißt es schon: ja, das können Sie nicht, Sie müssen 3a nehmen, das geht nun bis Heidelberg, in Heidelberg müssen Sie ein frisches Billet nehmen. Nun gut, man vertröstet mich und sagt: in Heidelberg haben Sie Zeit, außerdem ist auf dem Perron ein Billetschalter. In Heidelberg bekomme ich also richtig das Billet für 3b. Ich hätte ja recht gut die ganze Strecke 3a abfahren können, aber man wird nicht gerne dem Staat mehr zahlen, als man durchaus muß. Nun möchte ich bei dieser Gelegenheit noch etwas anderes erwähnen; in Heidelberg am Perronschalter verlange ich ein Billet nach Königshofen: „tut mir leid, da müssen Sie an den Hauptschalter, das habe ich nicht.“ Ich muß also durch den Durchgang, nach dem Hauptschalter, um ein Billet nach Königshofen zu bekommen. Das sind ganz gewiß Mißstände. Wenn man genötigt ist, 2- oder 3mal an den Schalter zu gehen, so gehört das bekanntlich nicht zu den Annehmlichkeiten des Lebens, sich am Schalter herumzudrücken und sich seine Billete zu holen. Das ist ein Mißstand, der wirklich ziemlich groß ist, und über den ich auch schon von auswärtigen Reisenden, besonders Norddeutschen, Äußerungen gehört habe, die nicht sehr schmeichelhaft für unsere Bahnverwaltungen waren. Soll es also bei dem Zustand verbleiben, daß 3a und 3b in getrennten Zügen fahren, so möchte dafür gesorgt werden, daß man kombinierte Billete erhalten kann.

Aber, Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herrn, ist denn die 4. Klasse tatsächlich so gräßlich, wie da verschiedentlich gesprochen wird. Wir haben den gleichen Preis wie die 4. Klasse; darin sind wir einig. Wir haben auch die Tatsache, daß die 3b-Wagen nur mit Personenzügen fahren, aber nicht mit Schnellzügen. Der Unterschied besteht nur noch darin, daß die Wagen 4. Klasse, die man in Norddeutschland führt, etwas anders gebaut sind als bei uns; sie haben ringsherum Bänke und in der Mitte einen Stehplatz. Ist das für das Publikum etwas so Entsetzliches? Sehen wir nicht tagtäglich, daß auf den Lokalbahnen und auf der Straßenbahn das Publikum außen steht und die Sitzplätze leer läßt? Was ist denn das so Arges, wenn man einmal 2, 3 Stationen

stehen muß! Die 4. Klasse dient nur dazu, den Lokalverkehr zu bewältigen, und hat nicht für weite Entfernungen zu dienen. Und wenn jemand auf weite Entfernung reist, so ist das Publikum in der 4. Klasse so fluktuierend, daß man darin immer wieder Sitzplätze findet dadurch, daß der eine oder der andere aussteigt. Ich habe in den letzten Tagen auch einen Fall erlebt, über den ich mir auch so meine Gedanken gemacht habe. Es war auf einer kleineren Station der Hauptbahn. Da kommt eine alte Frau mit einem großen Pack auf dem Rücken, Kleidungsstücke oder was es sonst ist, und wollte in die 3. Klasse einsteigen. Geht nicht, sie muß ihren Pack vorschriftsgemäß vorbringen in den Packwagen. Der Aufenthalt ist ganz kurz. Es war eine kleine Station. Die alte Frau muß im Galopp vorfahren, muß den Pack abgeben und muß im Galopp wieder zurück, während der Zugführer da stand mit der Peise in der Hand, um das Signal zur Abfahrt zu geben. Ich dachte, du wärest froh, wenn die 4. Klasse da wäre, da könntest du einsteigen und deinen Pack da unterbringen.

Es wird viel davon gesprochen, daß die 4. Klasse die sozialen Unterschiede verschärfe. Ich habe diesen Anspruch nie recht begriffen. In einer Zeit, wo die verschiedenen Gesellschaftsklassen in so manchen Beziehungen zusammenkommen, wo kommunale und staatliche Organisationen, wo Vereine, Feste und alle möglichen sonstigen Veranstaltungen alle Gesellschaftsschichten zueinander bringen, da werden die paar Stationen, während deren zwei miteinander fahren, auch nichts weiter ausmachen. Und wenn einer so unvernünftig ist, sich absondern zu wollen, so wird er es auch erreichen, wenn er in der gleichen Klasse fahren muß; er wird sich auch da absondern und damit seine Mitreisenden mehr ärgern als wenn er in einer anderen Klasse fährt. Also diesen Grund habe ich nie recht begriffen; ich weiß nicht, reicht mein Verstand nicht so weit? Aber daß das eine so große Gefahr sei, daß die gesellschaftliche Klust dadurch verschärft wurde, das habe ich nie verstehen können.

Ich glaube also, daß alles zusammen genommen und in Berücksichtigung des Umstandes, daß wir ein kleines Land sind und die 4. Klasse von allen Seiten herein kommt, daß wir über kurz oder lang das tun müssen, was wir von Anfang an hätten tun sollen, daß wir auch die 4. Klasse einführen, und je früher es geschieht, umso besser wird es sein für die Bevölkerung. Es wird niemand mehr erwarten, daß die Staaten, die sie schon lange eingeführt haben, und daß die Staaten, die sie jetzt eingeführt haben und gute Erfahrungen damit gemacht haben, daß diese die 4. Klasse wieder ausschneiden. Also ich möchte wünschen, daß man in dieser Beziehung nicht nur wegen der Allgemeinheit, sondern wegen der großen Mißstände, die der jetzige Zustand zeitigt hat, sobald wie möglich dazu übergeht, die 4. Klasse einzustellen, so daß auch in den Personenzügen nicht nur die eine (dritte) Klasse, sondern beide Klassen vorhanden sind.

Ich komme dann schließlich noch zu einigen Spezialwünschen betreffend den Fahrplan. Ich habe schon vorher gesagt, daß im Allgemeinen der Fahrplan gut ausgestattet ist. Das schließt natürlich nicht aus, daß da und dort sich einige Unebenheiten befinden. In der 2. Kammer ist schon erwähnt worden die Verbindung nach der Pfalz hinüber. Ich will darauf nicht näher eingehen. Es ist dort das nötige schon gesagt worden. Was mir persönlich am Herzen liegt und was ich auch zu vertreten ausdrücklich gebeten worden bin, ist die mangelhafte Verbindung oder vielmehr ich will sagen die stiefmütterliche Behandlung, die wir Karlsruher erleben, wenn wir

in den Obenwald reisen, die Mißere beginnt schon in Heidelberg. Wir haben nach dem Obenwald 6 Züge. Von diesen 6 Zügen haben nur zwei einen guten Anschluß, d. h. zwei Züge außer den Durchgangszügen. Bei den übrigen variiert der Aufenthalt in Heidelberg zwischen 21 Minuten und über  $\frac{1}{2}$  Stunde. Sogar bei einzelnen Durchgangszügen, also bei den Schnellzügen, ist der Aufenthalt in Heidelberg nicht gering, bei einem sogar 57 Minuten. In der Richtung von Würzburg her ist es etwas besser; immerhin hat der eine Durchgangszug, und das ist der Nachtzug, in Heidelberg einen Aufenthalt von über einer Stunde. Alle diese Züge gehen glatt nach und von Mannheim durch, also für Mannheim ist hier kein Unterschied in dem Aufenthalt wie bei jedem Zug. Ich meine, man könne Licht und Schatten etwas besser verteilen und auch den Karlsruhern etwas günstigere Verbindungen beschaffen.

Dann kommt etwas, was speziell von den Anwohnern der Säckach-Balldärner Bahn gewünscht wird. Auch dort ist es der schlechte Anschluß in Säckach. Wenn man von Heidelberg nach Säckach fährt, so hat man schon bei den meisten Zügen die Gelegenheit, mehr als einmal die Schönheiten von Säckach zu bewundern und den Perron in seiner ganzen Länge nach rechts und links abzumessen. Es sind aber auch verschiedene Züge, und das ist besonders der Fall, wenn man von Balldärn herkommt, die nach Heidelberg einen ganz schlechten Anschluß haben. Es ist auch ein Zug, der überhaupt keinen Anschluß hat, und zwei Züge, die einen Aufenthalt haben von 1—2 Stunden. Umgekehrt ist die Sache etwas besser; wenn man Würzburg zufährt, ist der Anschluß günstiger, und das hat eine Folge, die nicht ohne Gefahr für die badischen Interessen ist. Unsere Leute besorgen viele Geschäfte lieber in Würzburg, weil sie nach Würzburg einen viel besseren Anschluß haben. Wenn ich z. B. einen Mechaniker brauche, so lasse ich ihn aus Würzburg kommen, weil er infolge der besseren Anschlüsse länger arbeiten kann, als wenn ich ihn aus Heidelberg kommen lasse. Das ist so ein Gesichtspunkt, der nicht nur die Bequemlichkeit betrifft, sondern auch die Interessen unserer badischen Geschäftsleute. Es ist das eine Frage, die für mich persönlich irrelevant ist, weil ich, wenn ich nach Säckach fahre, mit dem Wagen hinfahren kann, also für mich persönlich ist es einerlei, ob der Zug Anschluß hat oder nicht. Dagegen für die weiter Herkommenden, für die Leute von Buchen oder für die Leute von Balldärn wäre es von großem Wert, wenn die Anschlüsse etwas besser wären und wenn auch hier Licht und Schatten gleichmäßig verteilt wären.

Und noch ein Wunsch, der mir von Buchen und Balldärn dringend an's Herz gelegt wurde und dem ich mich vollständig anschließe. Es haben früher, in der ersten Zeit, alle Schnellzüge in Säckach gehalten. Einer nach dem andern wurde Säckach genommen und jetzt halten nur noch zwei. Und auch die Eilzüge, die neu eingelegt wurden, haben dort keinen Aufenthalt. Es ist ein dringender Wunsch und er ist der Generaldirektion schon wiederholt ausgesprochen worden, daß 2 Schnellzüge wieder in Säckach halten sollten; das sind die Züge 36 und 37. Ich möchte glauben, daß dies nicht schwer zu ermöglichen wäre. Der eine Zug, das ist der Zug Nr. 37, hat in Osterburken einen Aufenthalt von 12 Minuten. Wenn also dort dieser Aufenthalt um die 3 Minuten für Säckach gekürzt würde, so würde das kein großes Unglück sein. Es würde das Halten dieses Zuges den großen Vorteil haben, daß die Leute von Balldärn und Säckach auch einmal einen Ausflug nach Heidelberg machen und nicht schon um 7 Uhr zurückfahren müßten. Ebenso ver-

hält es sich mit Zug Nr. 36, der von Würzburg herkommt. Da dieser Zug zum Anschluß nach Ludwigshafen in Mannheim einen Aufenthalt von 20 Minuten hat, so würde es sich auch dort leicht machen lassen, die 3 Minuten herauszubringen, die das Halten in Seckach möglichst machen sollen. Es wird allerdings das Anhalten dieser beiden Züge eine Verlegung der andern Züge nach und von Wallbörn notwendig machen, aber es würde das keinem großen Anstand unterliegen, weil die betr. Anschlußzüge nicht weiter als Wallbörn gehen. Ich möchte also die Großh. Generaldirektion im Interesse der dortigen Gegend bitten, der Sache näher zu treten. Die Bevölkerung der dortigen Gegend hat ja f. Zt. große Opfer gebracht, um die Bahn zustande zu bringen, sie hat das Gelände gestellt und hat doch auch Anspruch auf Berücksichtigung ihrer Wünsche.

Damit bin ich am Schlusse angelangt. Ich habe mir erlaubt, die paar Bemängelungen vorzutragen, die aber meinem allgemeinen günstigen Urteil keinen Abbruch tun sollen.

Präsident des Großh. Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Wirtl. Geheimer Rat Freiherr von Marshall: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Ich danke Ihrer verehrlichen Budgetkommission und insbesondere auch dem Herrn Berichterstatter für die klare, verständnisvolle Berichterstattung über das Eisenbahnbetriebsbudget wie auch für die Worte des Lobes und der Anerkennung, welche er der Großh. Eisenbahnverwaltung hat zuteil werden lassen. Diese freundlichen Worte sollen für die Eisenbahnverwaltung in allen ihren Gliedern ein weiterer Ansporn sein, auf dem betretenen Wege fortzuschreiten und insbesondere auch sich zu bemühen, diejenigen Mißstände abzustellen, die hier — ich gestehe es vollständig zu — mit Recht zur Sprache gebracht worden sind. Die Abstellung dieser Mißstände würde ja viel leichter sein, wenn sie nicht in so vielen Beziehungen die Aufwendung weiterer Kosten bedingen würde, und ich glaube doch und ich lese es zwischen den Zeilen in Ihrem Bericht: wir müssen uns weiser Sparsamkeit befleißigen. (Sehr richtig!) Wenn ich den schriftlichen Bericht lese, so muß ich sagen, er enthält eine Mahnung zur Sparsamkeit. Wenn ich auch dem in so knapper und konziser Form gefaßten gedruckten Bericht meinerseits eine Signatur geben soll, so geht sie dahin: die Ausgaben für den Eisenbahnbetrieb zeigen allenthalben eine steigende Tendenz und die Steigerung der Einnahmen hält damit nicht gleichen Schritt. (Sehr richtig, sehr wahr!) Das müssen wir uns immer sagen und müssen uns auch nicht irre machen lassen, wenn gerade vielleicht in den allerletzten Jahren eine nicht unerhebliche Steigerung der Einnahmen namentlich auf dem Gebiete des Güterverkehrs eingetreten ist; denn man muß immer einen größeren Zeitraum ins Auge fassen. Ueberschauen wir das letzte Vierteljahrhundert, so können wir, wenn wir nur runde Summen anführen, sagen: die Reineinnahmen sind um 200 Proz. gestiegen, die Reineinnahmen nur um 100 Proz. Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren, das gibt zu denken! Der Betriebskoeffizient, der uns das Verhältnis der Gesamteinnahmen zu den Gesamtausgaben in einer Zahl angibt, ist in dem letzten Jahre wieder auf 72,75 Proz. gestiegen, nachdem er im Jahre 1906 nur 70,15 Proz. betragen hat. Im Hinblick auf die große Steigerung der Materialpreise und der Arbeitslöhne in dem vergangenen Jahre wird der Betriebskoeffizient in diesem Jahre eine weitere erhebliche Steigerung erleiden. Berechnen wir den Betriebskoeffizienten, wie er sich darstellen wird nach dem

vorliegenden Budget — es hat dies der Kommissionsbericht ausdrücklich erwähnt — so wird er, für den Fall, daß Ausgaben und Einnahmen sich in den im Budget dargestellten Grenzen halten, sich auf mehr als 77 Proz. belaufen. Und wenn wir einerseits anerkennen, daß die Einnahmen vorsichtig in diesem Budget veranschlagt sind, so müssen wir uns andererseits wieder gegenwärtig halten, daß gerade die bedeutende Steigerung der Gehälter, die die neue Beamtengehaltgebung im Gefolge haben wird, diesen Betriebskoeffizienten noch weiter erheblich steigern wird. Wenn wir nicht schon gegenwärtig mit einem höheren Betriebskoeffizienten zu rechnen haben, als mit 72,75 Proz., so ist das zurückzuführen auf die ganz unerwartete, hoch erfreuliche Steigerung der Einnahmen aus dem Güterverkehr. Diese Einnahmen sind im vorigen Jahre allein von 57 Millionen auf 61 Millionen in runder Summe gestiegen. Es ist dies ungefähr die gleiche Steigerung, die wir im Jahre 1906 gegen 1905 zu verzeichnen hatten. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr zeigen aber keineswegs dieselbe steigende Tendenz. Hier haben wir im letzten Jahre mit einer kleinen Mindereinnahme zu rechnen. 1906 haben wir aus dem Personenverkehr eine Einnahme von 28 700 000 M. gehabt, 1907 nur eine solche von 28 100 000 M.; es sind demnach die Einnahmen aus dem Personenverkehr im Jahre 1907 gegenüber dem Jahre 1906 um mehr wie 1/2 Million zurückgegangen. Einen Trost haben wir allerdings dabei: es ist diese Mindereinnahme in keiner Weise auf eine verminderte Frequenz im Personenverkehr zurückzuführen. Im Gegenteil, ich glaube, jeder, der die Eisenbahn häufiger benützt, wird mir zugeben, daß die Frequenz sich ganz erheblich gehoben hat. Woher stammt also die Mindereinnahme? Ich glaube, wir müssen da ganz offen sagen: sie ist auf die Wirkungen der Personentarifreform zurückzuführen, und uns die Frage vorlegen, haben wir nicht für die größte Zahl der Reisenden den Tarifsatz etwas zu sehr herabgesetzt, und sollten wir uns nicht Maßnahmen anschließen, welche, ohne die Bevölkerung zu belästigen, doch geeignet sind, diese Einnahmen aus dem Personenverkehr wieder etwas zu heben? Und ich nehme keinen Anstand, hier zu erklären, daß ich in der Einführung der 4. Klasse, welche Ihre Kommission befürwortet hat, eine solche Maßnahme erblicke. Ich muß auch dem verehrten Herrn Vorredner vollständig darin zustimmen, daß die Einführung einer 4. Klasse in keiner Weise die sozialen Gegensätze verschärfen wird. Ich habe mich vielmehr, so oft ich 4. Klasse fahre — und ich bin nicht allein in Süddeutschland auf den preussisch-hessischen Bahnen, sondern auch in Pommern 4. Klasse gefahren — davon überzeugt, daß diese Einrichtung der 4. Klasse dazu dient, daß gewisse Bevölkerungsteile einander näher kommen, indem sie sich gegenseitig unterstützen. Ich habe namentlich beim Marktverkehr gesehen, wie hilfreich da die verschiedenen Bevölkerungsklassen sich entgegengekommen sind, um den zum Markt fahrenden oder von dort zurückkehrenden Personen das Fortbringen ihrer Waren zu erleichtern. Von einer antisozialen Wirkung der 4. Klasse ist für mich niemals etwas zu Tage getreten. Die Großh. Regierung steht aber noch auf dem Standpunkt, der in dem Bericht der Zweiten Kammer über das Eisenbahnbetriebsbudget niedergelegt ist. Sie hat zunächst weitere Erhebungen über die finanziellen Wirkungen der Personentarifreform angeordnet, sie hat verschiedene Eisenbahnverwaltungen ersucht, ihr darüber nähere statistische Mitteilungen zu machen. Leider sind wir bis jetzt noch nicht im Besitze der bezüglichen Angaben, wir hoffen aber, dieselben bald zu erhalten und werden davon unsere weiteren Entschlüsse abhängig machen.

Es ist hier insbesondere auch darauf abgehoben worden, daß vielleicht die Geschwindigkeit der Züge vielfach etwas zu gespannt ist. Der Herr Berichterstatter hat in dieser Beziehung mir aus der Seele gesprochen. Ich beklage es aufrichtig, wenn gerade infolge einer zu großen Spannung der fahrplanmäßigen Geschwindigkeit Anschlüsse, die zu erreichen verheißten worden ist, verfehlt werden. Ich glaube, wir sollten uns hier immer auf den Standpunkt des realen vorsichtigen Gewerbetreibenden stellen, der damit rechnet, daß er seine Versprechungen — und die Fahrpläne sind in diesem Falle Versprechungen — auch wirklich einhält. Ich glaube, wir sollten den Tendenzen, die dahin gehen, die Fahrzeit der Züge immer weiter zu beschleunigen, Widerstand leisten, und sollten weitere Errungenschaften auf dem Gebiete des Lokomotivbaues vielmehr dazu verwenden, um Verspätungen, wenn sie auftreten, wieder einzuholen und damit trotz der eingetretenen verspäteten Abfahrt eines Zuges, den Anschluß am Ziele desselben doch zu erreichen.

Ich darf mir, bezw. dem Herrn Generaldirektor vorbehalten auf einzelne Punkte, die noch zur Sprache gebracht werden sollten, weiter einzugehen. Ich schließe, womit ich begonnen habe, mit dem Ausdruck meines Dankes für die freundliche Anerkennung, die die Eisenbahnverwaltung hier gefunden hat und mit dem Versprechen, daß wir uns nach allen Kräften auch weiterhin bestreben werden, den Anforderungen, die man an eine Staatsbahnverwaltung mit Recht stellen kann, nach allen Seiten hin gerecht zu werden.

Fabrikdirektor Dewitz: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Den Ausführungen des Herrn Berichterstatters in seiner Rede und in dem gedruckten Bericht kann ich mich fast in jeder Beziehung anschließen, besonders auch darin, was über die Einführung der vierten Klasse gesagt ist. Ich glaube, daß die Verhandlungen dieses Hohen Hauses schon vor 2 Jahren ergeben haben, daß ein Widerstand gegen die Einführung der vierten Klasse hier in diesem Hohen Hause nicht vorhanden ist, und ich glaube daher auch, der Großh. Regierung nur empfehlen zu können, das recht bald zu tun, was doch nicht zu vermeiden, schon damit der nie ruhenden Agitation gegen die vierte Klasse endlich der Boden entzogen wird. Einen Fortschritt kann ich es zwar nicht nennen, aber ein Unglück für das Land und eine Entwürdigung ist es jedenfalls nicht, wenn die vierte Klasse kommt. Also auch ich muß unter den obwaltenden Verhältnissen die Einführung derselben empfehlen.

Sehr bedauerlich ist es, daß die Betriebsmittelgemeinschaft nicht zu erreichen gewesen ist, ja, daß sogar die Güterwagengemeinschaft auch nicht einmal zu Stande gekommen ist. Ohne diese ist die sogenannte „Reform“ vom 1. Mai 1907 eigentlich eine Reform nicht zu nennen. Ein Wagenmangel ist allerdings, wie ich konstatieren kann, jetzt nicht mehr vorhanden. Ich weiß nicht, ob das darauf zurückzuführen ist, daß die sinkende Konjunktur die Industrie weniger Ansprüche machen läßt, oder aber, ob es der vermehrten Einstellung von Güterwagen zu danken ist. Jedenfalls möchte ich die Großh. Regierung bitten, ihr Augenmerk darauf zu richten, daß auch beim Wiederaufblühen der Industrie, das hoffentlich in nicht zu langer Zeit doch wieder erfolgen wird, nicht wiederum der abscheuliche Zustand eines chronischen Wagenmangels eintritt.

Wünsche lokaler Art sind mir auch in erheblicher Menge zugekommen; ich verzichte aber darauf, sie hier vorzutragen, weil ich der Meinung bin, daß darüber in diesem Hohen Hause nicht verhandelt werden sollte. Ich

rate den Gemeinden und sonstigen Interessenten, in solchen Fällen sich direkt an die Großh. Regierung zu wenden oder aber sich der Vermittlung der Handelskammern zu bedienen, die wohl mit Vergnügen bereit sein werden, alle dahin zielenden Wünsche bei der Großh. Regierung zu unterstützen, wenn sie ihnen berechtigt erscheinen.

Dann kann ich auch aus eigener Erfahrung konstatieren, daß persönliche Vorstellungen, die ich in dieser Beziehung bei der Großh. Generaldirektion machte, stets ein bereitwilliges Ohr gefunden haben und daß auch meistens abgeholfen worden ist. Ich kann auch Anderen empfehlen, diesen Weg zu beschreiten.

Dann habe ich noch eine Frage zu stellen. Es war bei der Debatte über die Kohlennot davon die Rede, daß eine Verbilligung der Frachtsätze für die englische Kohle herbeigeführt werden sollte, um dem Mißstand der Kohlenteuerung zu begegnen. Ich möchte mir erlauben anzufragen, ob diese Konferenz der Verwaltungen darüber stattgefunden hat und ob und welche Resultate dieselbe gezeitigt hat?

Dann hätte ich noch einige Wünsche, und zwar dahingehend, ob es nicht möglich wäre, der Gültigkeit der Fahrkarten eine längere Dauer zu geben. Nach meinem Dafürhalten sollte es gleichgültig sein, ob gekaufte Fahrkarten in vier Tagen, oder in einigen Wochen oder sogar in einigen Monaten abgefahren würden. Ich glaube, eine Verlängerung der Gültigkeit würde zur Vereinfachung des Schalterbetriebes wesentlich beitragen.

Ebenso würde ich es für sehr erwünscht halten, wenn eine größere Anzahl von Fahrtunterbrechungen auf ein Billet gestattet würde, das mehrfache Billetlösen verteuert das Reisen und trägt ebenfalls dazu bei, den Dienst an den Schaltern zu erschweren. Wenn nicht betriebstechnische Bedenken dagegen sprechen, so wäre es der Bevölkerung wohl sehr erwünscht, wenn eine Aenderung in der angeregten Art eintreten könnte.

Generaldirektor der Staatseisenbahnen Geh. Rat Roth: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Die Beanstandungen, die Herr Freiherr von Müdt bezüglich der Rauchbelästigung im fahrenden Zug durch die Lokomotiven erhoben hat, sind gewiß in vielen Fällen berechtigt. Zum großen Teil wird die Rauchbelästigung damit zusammenhängen, daß die Züge immer schwerer werden, was in der Hauptsache auf Erfüllung der Wünsche nach weiteren direkten Wagen zurückzuführen ist, und daß bei dem immer stärker werdenden Streben nach Erhöhung der Zugsgeschwindigkeiten und bei der zunehmenden Schwierigkeit, die fahrplanmäßigen Zeiten einzuhalten, die Lokomotiven häufig bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit anstrengt werden müssen, so daß dann der Heizer nicht mehr in der Lage ist, in einer die Rauchbelästigung möglichst vermeidenden Weise die Heizung zu bewerkstelligen, daß er vielmehr froh ist, wenn er nur den Zug fahrplanmäßig von der Stelle bringt. Zum Teil mag aber die Belästigung auch auf die leider nicht zu bestreitende Tatsache zurückzuführen sein, daß wir bei der Lieferung von Kohlen nicht immer genau die gewünschte Qualität erhalten. (Zuruf: Saarkohle!) Die Saarkohle spielt bei unserem Lokomotivenbetrieb keine sehr beträchtliche Rolle mehr. Wir erhalten von den Saarbergwerken weitaus nicht mehr so viel Kohlen wie früher; in der Hauptsache sind wir auf die Ruhrkohlen angewiesen. Aber dort sind Veränderungen bei dem Bezug eingetreten, die in der Ausschaltung der freien Konkurrenz bestehen, was die zwar unerwünschte, aber erklär-

liche Folge hat, daß wir in bezug auf die Qualität bisweilen Beanstandungen zu erheben haben. Wir haben deshalb Einrichtungen getroffen, die eine verschärfte Prüfung der Kohlenqualität ermöglichen sollen, und zwar sowohl im Laboratorium als auch in der Praxis. Wir hoffen, auf diese Weise unanfechtbare Zahlen zu erhalten, mit denen wir nötigenfalls gegen die Kohlenlieferanten, wenn wir nicht immer die gewünschten Qualitäten erhalten, auftreten können.

Den Wunsch des Herrn Freiherrn von Müdt bezüglich der Vorhänge in den Personenwagen werden wir gewiß gerne im Auge behalten. Bis zur Vergebung von neu zu beschaffenden Wagen vergeht immer noch einige Zeit, so daß wir in der Lage sein werden, Erfahrungen mit den 10 neuen Schnellzugswagen, die bis jetzt mit den neuen Vorhängen ausgerüstet sind, zu sammeln.

Auf die Spezialwünsche bezüglich des Fahrplans im Einzelnen einzugehen und namentlich zu erörtern, ob etwa die Aufenthalte in Heidelberg durch eine geänderte Führung der Züge verkürzt werden könnten, ebenso auf die bemängelten Anschlüsse in Sedach hier näher einzugehen, ist mir leider nicht möglich, weil dazu doch eingehendere Fahrplanstudien unter dem Zuzug der Fahrplantechniker gemacht werden müßten. Ich möchte nur bezüglich der Halte der Schnellzüge in Sedach erwähnen, daß es kaum wird angehen, den Aufenthalt in Osterburken zu Gunsten eines Haltes in Sedach abzukürzen; soweit wenigstens meine Erfahrungen gehen, reicht dieser Aufenthalt häufig nicht aus, und wir sind ja jetzt in dem Streben begriffen, die Züge bestmöglichst fahrplanmäßig durchzuführen. Die Halte in Sedach haben aber auch noch ein anderes Bedenken. Die Schnell- und Eilzüge der Strecke Heidelberg—Würzburg entwickeln sich immer mehr als sehr wesentliche Glieder des großen, innerdeutschen Verkehrs, des Verkehrs, der von Metz bis Sachsen und bis Berlin geht und der begründete Aussicht hat, auch ein Glied des internationalen Verkehrs zu werden, wenn von Metz nach Paris gute Anschlüsse gefunden werden. Auf einem doch verhältnismäßig untergeordneten Punkt wie Sedach Halte einzuführen, hat große Mängelheiten. Es sind ja nicht die drei oder vier Minuten, die wir für den Halt in Sedach brauchen schließlich allein ausschlaggebend, obwohl man in den Fahrplan Konferenzen oft lange Zeit um einzelne Minuten feilscht, weil es oft auf drei oder vier Minuten ankommt, um die gewünschten Anschlüsse zu ermöglichen. Wenn wir aber für Sedach Ansprüche erheben, so ist es begreiflich, daß Bayern für seine unterfränkischen Orte und Preußen für seine thüringischen Orte dieselben Ansprüche erhebt. Wollte man nachgeben, so bringen wir den Zug nicht mehr so durch, daß er zwischen Metz und Dresden bezw. Berlin die Anschlüsse an den Hauptendpunkten erreicht. Wir haben z. B. wiederholt von Bayern verlangt, daß es seine Halte an den kleinen unterfränkischen Städten aufgibt, worauf wir immer auf den Halt in Sedach hingewiesen wurden. Deshalb haben wir darauf verzichten müssen, neuerdings in Sedach Halte vorzusehen. Wenn es uns möglich ist, den Wünschen nach Zugshalten zu entsprechen, so ist es niemand lieber als uns, weil wir dadurch in die Lage kommen, den Lokalverkehr, an dem uns sehr viel liegt, besser bedienen zu können. Aber unter den dermaligen Verhältnissen halte ich es nicht für aussichtsvoll, in Verhandlungen einzutreten, um in Sedach Halte der Schnellzüge herbeizuführen.

Herr Fabrikdirektor Dewitz hat den Güterwagenmangel erwähnt. Es besteht ja zurzeit kein Güterwagenmangel. Das rührt zum Teil davon her, daß wir gegenwärtig keinen besonders starken Güterverkehr ha-

ben, eine Tatsache, die sich aus dem nur schwachen Steigen der Einnahmen ergibt. Unsere mutmaßlichen Mehreinnahmen aus dem Güterverkehr im Monat Mai 1908 gegenüber 1907 belaufen sich nicht einmal auf 100 000 Mark. Hier wirken verschiedene Einflüsse mit. Zum Teil ist der Verkehr noch beeinflusst durch die Nachwehen des Lohnkampfes im Holzgewerbe in Mannheim, welcher uns namhaften Schaden zugefügt hat, zum Teil wirkt auch der gute Wasserstand des Rheins, der es gestattet, mit voller Belastung auch zu den oberrheinischen Häfen hinauf zu fahren. Wenn aber dieser mäßige Umfang im Güterverkehr mit einer Ursache sein mag, daß gegenwärtig ein kleiner Ueberschuß an Güterwagen vorhanden ist, so rührt der Ueberschuß zum großen Teil auch davon her, daß wir den Güterwagenpark sehr beträchtlich vermehrt haben und fortgesetzt noch stark vermehren. Wir werden die Frage des Wagenmangels, die ja so außerordentlich einschneidend für Handel und Industrie ist, unausgesetzt im Auge behalten. Auch die Eisenbahnbetriebsverwaltung hat den dringenden Wunsch, daß die Güterwagengemeinschaft recht bald ins Leben treten möge, weil auch davon eine Besserung der Wagengestellung zu erwarten ist.

Auf die weitere Frage des Herrn Direktor Dewitz nach der Frachtbegünstigung der englischen Kohlen möchte ich erwidern, daß für unseren inneren Verkehr diese Frage insofern keine besondere Rolle spielt, als wir die englische Kohle zu denselben ermäßigten Frachttarifen befördern wie die inländische Kohle, wenn sie in unseren Häfen gelöscht wird. Ob bei Löschung in anderen Häfen insbesondere in den Nordseehäfen eine Frachtbegünstigung von den beteiligten norddeutschen Bahnen zu erreichen sein wird, weiß ich nicht. Verhandlungen in dieser Hinsicht haben nicht stattgefunden; ich möchte bezweifeln, daß die preussischen Staatsbahnen der englischen Kohle gegenüber der rheinisch-westfälischen oder der Saarkohle einen Frachtvorprung einräumen werden.

Die Fragen der Verlängerung der Gültigkeit der Fahrkarten und der häufigeren Möglichkeit der Unterbrechung der Fahrt werden wohl kaum im gegenwärtigen Stand der Angelegenheit neuerdings oder in kurzer Zeit wieder auf der Bildfläche erscheinen können. Nachdem mit Wirkung vom 1. Mai 1908 ab im ganzen deutschen Personenverkehr Erleichterungen durchgeführt worden sind, ist kaum zu erwarten, daß, wenn auch badiſcherseits ein Antrag bei den Regierungen gestellt würde, wiederum in Verhandlungen einzutreten, dies den gewünschten Erfolg haben würde. Man hat wohl allseits den dringenden Wunsch, einmal in diesen Verhältnissen Ruhe zu bekommen und abzuwarten, ob die spätere Zukunft auf Grund neuer Erfahrungen vielleicht dazu führen wird, auf diese Fragen wieder zurückzukommen.

Es wurde hierauf die allgemeine Beratung geschlossen und zum Aufruf der einzelnen Titel geschritten. Dabei erhielt das Wort:

Zu Ausgabe Titel I und Petition a:

Geh. Hofrat Dr. Bunte: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Zu dem gedruckten Bericht Titel I habe ich zu bemerken: Der Verband der Bureau-, Kanzlei- und Rechnungsgehilfen der Großh. badischen Eisenbahnverwaltung ist mit einer Petition an den Landtag herantretend, worin der Wunsch ausgesprochen wird, daß außer den im vorliegenden Budget neuangeforderten 70 Stellen weitere 70 Stellen einzusetzt werden möchten. Die Begründung ist lediglich darauf gestützt, daß eine große An-

zahl von Bureauassistenten noch auf etatmäßige Anstellung wartet. Die Kommission hat im Hinblick darauf, daß der Gehaltstarif noch eine erhebliche Vermehrung der etatmäßigen Stellen in Aussicht nimmt, beschlossen, die Petition mit dem Hinweis darauf, daß für die Anforderung neuer Stellen lediglich das dienstliche Bedürfnis maßgebend sein soll, der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen; ich bitte das Hohe Haus, in diesem Sinne beschließen zu wollen.

#### Zu Ausgabe Titel II und Petition b:

Geh. Hofrat Dr. Bunte: Zu Titel II (Anderer und persönliche Ausgaben und Löhne) ist zu bemerken, daß die erheblichen Mehranforderungen von 3 Millionen Mark zum großen Teil von einer veränderten Buchung herrühren, nämlich davon, daß früher die Kosten der Stellvertretungen unter Titel III § 4 geführt wurden, während nun in Titel II § 3 eine Summe von 1 699 000 M. für diese Stellvertretung aufgenommen ist. Der Hauptteil des Mehraufwandes wird veranlaßt durch die Lohnaufbesserungen, die wiederholt besprochen worden sind. Die Lohnaufbesserungen im vorigen Jahre haben sich als unzureichend erwiesen, und die Großh. Regierung hat unter Wenderung der Lohnordnung nun neuerdings eine weitere Aufbesserung der Löhne eintreten lassen, deren Betrag zum Teil hier eingestellt ist, zum Teil auf andere Paragraphen sich verteilt.

Hierzu ist eine Petition eingekommen von dem Badischen Eisenbahnerverband, welche den Mitgliedern ebenfalls gedruckt zugegangen ist. Es ist eine ziemlich umfangreiche Druckschrift, enthaltend die Bitte um Regelung der Lohn- und Dienstverhältnisse des in Tagelohn beschäftigten Personals der Großh. Badischen Staatsbahnen und der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung, die mit eingehenden Erläuterungen versehen sind. Die Großh. Regierung hat die einzelnen Punkte der Petition, welche sich auf die Lohnordnung, Dienst- und Ruhezeit, Arbeiterauschüsse, Invaliden- und Hinterbliebenenversorgung, Abänderungen von Dienst- und dienstliche Verhältnisse der Reservebezieher usw., sowie die Pensionsverhältnisse beziehen, eingehend geprüft und darüber Bericht erstattet. Dieser Bericht ist abgedruckt in dem Kommissionsbericht der Budgetkommission der Zweiten Kammer. Es erübrigt, auf die einzelnen Punkte hier einzugehen, nachdem die Budgetkommission zu der Ueberzeugung gekommen ist, daß die Petition, soweit sie berechnete Wünsche der Arbeiter enthält, von der Großh. Regierung nach eingehender Prüfung berücksichtigt werden will. Ihre Kommission empfiehlt daher die Ueberweisung der Petition zur Kenntnisnahme.

#### Zu Ausgabe Titel III:

Geh. Hofrat Dr. Bunte: Der Titel III (Tagegelder, Reise- und Umzugskosten, sowie andere Nebenbezüge) zeigt eine Wenigeranforderung aus dem Grunde, daß, wie eben besprochen, 1 699 000 M. auf den Titel II § 3 abgeschoben worden sind.

#### Zu Ausgabe Titel IV:

Geh. Hofrat Dr. Bunte: Für Wohlfahrtszwecke, Zuwendungen an die Arbeiterpensionskasse und die Unterstützungskasse und das Friedrich-Gilda-Gesundheitsheim sind als einmalige Zuwendung 40 000 M. und ein laufender Zuschuß von 25 000 M. vorgesehn. Ihre Kommission war mit diesen Zuwendungen durchaus einverstanden, und betrachtet gerade diesen Punkt der Ein-

terbliebenenversorgung und Pensionsberechtigung, welche den Arbeitern zugewiesen wird, als eine besonders erfreuliche und zu begrüßende Erscheinung.

#### Zu Ausgabe Titel V:

Geh. Hofrat Dr. Bunte: Hier kommt die Kohlenfrage, welche einen erheblichen Mehraufwand aufweist. Ich will auf diese Kohlenfrage nicht näher eingehen, nur möchte ich bemerken, daß die rauchfreie Verbrennung der Lokomotivkohlen außerordentliche Schwierigkeiten macht. Es ist von verschiedenen anderen Staatsbetrieben sowohl, wie auch von Privatbahnverwaltungen und von Seiten des Staates auf eine Rauchverminderung hingedrängt worden, dadurch, daß man für die Verwendung innerhalb der Station, namentlich der großen Städte, ein rauchfreies Brennmaterial vorgeschrieben hat. Das würde aber zu großen Weiterungen führen, und ich glaube, man sollte nicht erlahmen, mit weiteren Versuchen zur rauchfreien Feuerung der Lokomotiven vorzugehen. Für das reisende Publikum wie für die Städte, in deren Mitte die Lokomotiven verkehren, wie in Karlsruhe, ist die Rauchbelästigung eine außerordentlich große für die Nachbarschaft. Es sollte in dieser Hinsicht irgend etwas geschehen, und die Großh. Staatsbahnverwaltung dürfte dafür auf allgemeine Anerkennung rechnen. Es ist ferner die Frage aufgeworfen worden, ob bei der in Aussicht stehenden Nutzbarmachung der Wasserkräfte für den Betrieb der Bahnen nicht eine Minderung des Kohlenbedarfes eintreten könnte. Auch in der Kommission hat man sich mit dieser Frage beschäftigt, sowie mit der Frage, ob man vielleicht durch gesteigerten Abbau der heimischen Kohle in der Nähe von Offenburg einen Druck auf die Preisgestaltung der westfälischen Kohle ausüben könnte. Man ist aber zu der Ueberzeugung gekommen, daß kein brauchbares Mittel vorliegt, um nach irgend welcher Seite einen Druck auszuüben. Was die Wasserkräfte anlangt, so dürfte die Gewinnung solcher motorischer Kraft vielleicht in den nächsten Jahren nur dazu dienen, den Mehraufwand von Kohlen zu übernehmen; eine größere Leistung wird in absehbarer Zeit kaum zu erwarten sein. Dagegen wäre darauf hinzuweisen, daß die häufigen Halte vielleicht dadurch überflüssig gemacht werden könnten, daß man diese Wasserkräfte zur Hilfe heranzieht, um Lokalbahnen zu betreiben neben den durchgehenden großen Zügen, welche die Hauptstationen berühren. Da wäre es wohl wünschenswert, daß man auf den Zwischenstrecken zwischen den Haltepunkten auf elektrischem Wege den Personen- und Frachtverkehr vermittelt, wie es in den großen Städten auch der Fall ist. Es würde das meines Erachtens eine außerordentlich zukunftsreiche Anwendung des elektrischen Stromes für die Personen- und Güterbeförderung und die Verteilung des Verkehrs über das Land sein. Die besonderen Einrichtungen für die Gewinnung der Kräfte werden wohl bei anderer Gelegenheit zu besprechen sein.

#### Zu Ausgabe Titel VI:

Geh. Hofrat Dr. Bunte: Bei Titel VI möchte ich mir eine Anregung erlauben, welche dahin geht, daß die Stationsnamen deutlicher bezeichnet werden mögen, als das bis jetzt der Fall ist. Sowie ich weiß, ist es bereits in Aussicht genommen. Ich möchte damit noch einen weiteren Wunsch verbinden, daß an den Stationen Höhenmarken angebracht werden; man legt heutzutage auf die Höhenlage der Orte soviel Gewicht, namentlich im Schwarzwald und in den Gebirgstälern, daß es zweckmäßig wäre, in ähnlicher Weise, wie auf anderen Bahnen, die Höhenlage anzugeben.

Präsident des Großh. Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Wirkl. Geh. Rat Freiherr von Marshall: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Ich will hier gern die Zusage geben, daß die Anregung des Herrn Vorredners von uns geprüft und daß ihr, wenn irgend tunlich, stattgegeben werden soll. Es ist allerdings für den Reisenden, namentlich den denkenden Reisenden, außerordentlich angenehm, wenn er auf der Station sich überzeugen kann, in welcher Höhenlage er sich befindet und es ist in dieser Beziehung auf anderen Bahnen vielfach die Übung, daß an der Stelle, an der die Höhenmarke sich befindet, zugleich auch die Höhe der Station über Normal 0 angegeben ist.

Zu Einnahme Titel I und zu der Petition:

Geh. Hofrat Dr. Vunte: Zu der Stelle im Bericht, welcher über den Personentarif und über die Einführung der 4. Klasse handelt, habe ich zu bemerken, daß dort mißverständlich gesagt worden ist, daß ein einheitlicher Beschluß der Budgetkommission vorliegt. Es haben sich aber, wie mir nachträglich bekannt wurde, Stimmen geltend gemacht, welche den derzeitigen Zustand für einen nicht beklagenswerten halten und auch in anderer Richtung eine einheitliche Gestaltung des Personenverkehrs für möglich halten. Diese Bemerkung glaubte ich im Hinblick auf die mir von anderer Seite gewordenen Mitteilungen hier machen zu müssen.

Die Stadtgemeinde Neustadt mit 56 Gemeinden und Vereinen hat schon wiederholt um Aufhebung des Entfernungszuschlags für die Zahnradstrecke auf der Höllentalbahn nachgesucht und hat jetzt wieder eine Eingabe überreicht, welche den Mitgliedern des Landtags gedruckt zugegangen ist. Diese Angelegenheit hat den Landtag schon früher beschäftigt und die Großh. Regierung ist den Wünschen der Petenten insofern entgegengekommen, als sie den Zuschlag auf die Zahnradstrecke beschränkt und denselben von 12 auf nur 8 Kilometer herabgesetzt hat. Eine weitere Ermäßigung halte sie jedoch nicht für angängig.

Die Kommission hat nach Prüfung der Angelegenheit beschlossen, namentlich in Rücksicht darauf, daß die in Aussicht genommene Adhäsionsbahn noch nicht so bald erstellt werden wird, zu beantragen, die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnissnahme zu überweisen.

Fabrikdirektor Dewitz: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Ich habe bereits vor 2 Jahren, als diese Petition dem Hohen Hause auch vorlag, Veranlassung genommen, sie der Großh. Regierung warm zu empfehlen. Ich möchte nun die Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, ohne die Regierung wiederholt zu bitten, den Petenten in irgend einer Weise entgegenzukommen. Ich beantrage diese Unterstützung der betr. Gemeinden nicht etwa freudigen Herzens, denn ich bin mir der Verpflichtung wohl bewußt, die jeder Abgeordnete hat, die Einnahmen der Eisenbahnen möglichst zu steigern und die Ausgaben zu verringern. Ich habe mich deshalb auch nur schwer entschlossen, hier noch einmal das Wort zu ergreifen, da ohne Zweifel eine Verringerung der Einnahmen aus einer Berücksichtigung der Petition resultieren würde. Aber es handelt sich hier doch um ein Prinzip. Wenn die Höllentalbahn auch größere Herstellungskosten verursacht hat, so kann man doch die Tarife nicht nach der Höhe der Herstellungskosten bestimmen, denn es sollten doch durchweg

gleiche Tarife gelten, ohne daß die Herstellungskosten dabei maßgebend sind. Also in diesem Sinn möchte ich die Petition nochmals warm befürworten.

Präsident des Großh. Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Wirkl. Geh. Rat Freiherr von Marshall: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Ich kann nicht in Aussicht stellen, daß dieser Petition entgegengekommen wird. Die Gr. Regierung ist der im vorigen Landtag eingereichten Petition insofern entgegengekommen, als sie den Streckenzuschlag auf der Höllentalbahn lediglich auf die Zahnradstrecke beschränkt hat. Diese Zahnradstrecke ist bekanntlich die einzige in unserem Lande, und es rechtfertigt sich durchaus, sie etwas anders zu behandeln, als die übrigen Eisenbahnstrecken. Dabei spielen in keiner Weise die Baukosten dieser Bahnstrecke eine Rolle, sondern die Betriebskosten, die hier ganz ungewöhnlich hohe sind. Es handelt sich auf dieser etwa über 7 Kilometer langen Zahnradstrecke darum, einen Höhenunterschied von 326 Meter zu überwinden. Um hier die nicht beträchtliche Zahl von 110 Tonnen Verkehrslast zu befördern, sind zwei Lokomotiven, eine Zug- und eine Schiebelokomotive, letztere als Zahnradlokomotive, erforderlich. Es werden dadurch die Betriebskosten außerordentlich gesteigert: anstatt einer Lokomotive braucht man zwei Lokomotiven; das Lokomotivpersonal, welches nötig ist, ist doppelt so groß. Ich bitte, sich auch gegenwärtig zu halten, daß der Zug nur eine beschränkte Länge haben kann, so daß man vielfach zwei Züge führen muß; währenddem man sonst mit einem Zuge und mit einer Lokomotive auskommen könnte, muß man hier zwei Züge und vier Lokomotiven verwenden. Ich halte es daher innerlich für durchaus gerechtfertigt, daß hier ein Streckenzuschlag erhoben wird.

Der Herr Vorredner hat auf die Schwarzwaldbahn exemplifiziert. Wir wollen einmal den Betrieb auf der Höllentalbahn mit demjenigen der Schwarzwaldbahn vergleichen. Die Bergstrecke der Schwarzwaldbahn von Hausach bis Sommerau hat eine Länge von 35,5 Kilometer und überwindet einen Höhenunterschied von 590 Meter. Eine Lokomotive derselben Bauart, wie sie auf der Höllentalbahn als Zuglokomotive Verwendung findet, kann auf der Schwarzwaldbahnstrecke einen Zug von ebenfalls 110 Tonnen Verkehrslast ohne Nachschub und ohne Vorspann befördern. Nun handelt es sich hier auf der Bergstrecke der Schwarzwaldbahn um einen Höhenunterschied von 590 Meter. Zum Vergleiche wollen wir hier ins Auge fassen, wie ein Höhenunterschied von 326 Meter — um den handelt es sich bei der Zahnradstrecke der Höllentalbahn — auf der Schwarzwaldbahn überwunden werden kann. Ein Höhenunterschied von 326 Meter wird überwunden auf einer Streckenlänge von 19 Kilometer. Der Materialaufwand ist hier viel geringer wie auf der Höllentalbahn. Auf der Höllentalbahn stellt er sich um mindestens 30 Proz. höher. Dann kommt aber, wie ich schon vorhin erwähnt habe, noch in Betracht der Aufwand für das Personal auf der Höllentalbahn. Es muß weiter in Rücksicht gezogen werden, daß die Schiebelokomotive, die von Sträßsprung nach Hinterzarten den Zug befördert, immer wieder leer zurückkehren muß. Es kommt dann endlich noch in Betracht der Aufwand für die Verzinsung der Kosten des Kapitals, welches in den Zahnradlokomotiven angelegt ist; das sind Speziallokomotiven, die nur eine beschränkte Verwendbarkeit gestatten, und man muß, weil ohne sie die Züge nicht befördert werden können, einen verhältnismäßig hohen Reservebestand an solchen Lokomotiven bereit halten. Sie ergeben also daraus, daß die Kosten der

Zugbeförderung auf der Höllethalbahn außerordentlich viel höher sind, als die Förderungskosten des Zuges auf einer entsprechenden Strecke der Schwarzwaldbahn.

Zum Schluß möchte ich noch darauf aufmerksam machen, daß, wenn man trotz dieser gewichtigen Gegenstände, den Zuschlag aufheben würde, man später den Fahrpreis um mehr als das Doppelte würde erhöhen müssen, sobald man etwa die Zahnradstrecke beseitigen und eine naturgemäß kilometrisch viel längere Adhäsionsstrecke zu ihrem Ersatz erbauen würde. Aus diesen Gründen kann die Regierung nicht in Aussicht stellen, auf diese Petition einzugehen.

#### Zu Petition c:

Geh. Hofrat Dr. Bunte: Die an der Strecke Mosbach—Mudau gelegenen Gemeinden haben petitioniert um Ermäßigung der Personen- und Gütertarife. Der Bericht, welcher darüber von dem Abgeordneten Herrn Dr. Wilkens in der Zweiten Kammer erstattet worden ist, enthält den Plan, welcher die Lage dieser Strecke Mosbach—Mudau angibt. Die Großh. Regierung hat in einer an die Budgetkommission der Hohen Zweiten Kammer gerichteten und in dem Bericht des Abgeordneten Herrn Dr. Wilkens abgedruckten Zuschrift die Verhältnisse der von der Firma Behring & Wächter betriebenen Nebenbahn Mosbach—Mudau ausführlich geschildert und kommt zu dem Schluß, daß die derzeitigen Tarifverhältnisse als angemessen bezeichnet werden müssen und daß eine Aenderung derselben ohne Erschütterung der Grundlagen und Voraussetzungen, auf denen das Gesetz über die Erbauung der Bahn beruht, bei den jetzigen Verhältnissen als ausgeschlossen zu betrachten ist. Die Kommission ist deshalb nicht in der Lage, der Regierung diese Petition zur Kenntnisnahme zu überweisen, sondern beantragt Uebergang zur Tagesordnung.

Fabrikdirektor Dewitz: Ich bin allerdings auch hier nicht in der Lage einen Antrag stellen zu können, der anders lautet, als der der Kommission. Nach Lage der Verhältnisse muß ich einsehen, daß den Petenten nicht zu helfen ist. Doch aber muß ich sagen, daß ich die Beschwerden, die die Petenten vorbringen, sehr wohl verstehe. Ich bin im allgemeinen kein Freund der Privatbahnen, ich bin vielmehr der Meinung, daß die gesamten Eisenbahnen in Staatsbesitz gebracht werden sollten. Durch die Privatbahnen kommen eben die Ungleichheiten in den Tarifen und die schweren Benachteiligungen der betreffenden Gemeinden. Die Regierung selbst hat übrigens ihren Standpunkt in Betreff der Privatbahnen wiederholt geändert. In den neunziger Jahren wurde als Prinzip aufgestellt: es werde überhaupt keine Staatsbahn mehr gebaut, sämtliche etwa noch zu erstellenden Bahnen müßten den Privatunternehmungen überlassen werden; die rentablen Bahnen seien sämtlich gebaut, und jetzt würde damit Schluß gemacht. Das hat Finanzminister Ellstätter seiner Zeit einer Kommission, zu der ich auch gehörte, klipp und klar gesagt. Und ferner noch müßten die Gemeinden bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit mit Beträgen herangezogen werden. Alle diejenigen Bahnen, die unter der Herrschaft dieses Prinzips erstellt sind, sind in doppelter Weise benachteiligt; erstens durch die hohen Tarife,

die zugestanden wurden, und zweitens durch die großen Schulden, die die Gemeinden für den Bahnbau machen mußten. Nun, dieses Prinzip hat sich nicht halten können, es ist längst über Bord geworfen, aber die Gemeinden, die zu jener Zeit gebaut haben, haben den bleibenden Nachteil, und ich kann ihnen nur mein warmes Mitgefühl aussprechen. Mehr kann ich leider nicht tun. Im übrigen kann ich nur wünschen, daß, sobald sich Gelegenheit dazu bietet, die Privatbahnen verstaatlicht werden sollten, ohne daß ich dabei der in Betracht kommenden Firma Behring u. Wächter einen Vorwurf machen oder ihr Ungünstiges nachsagen könnte, denn sie ist im allgemeinen foulant. Aber im Prinzip halte ich das Privatbahnsystem für schädlich, weil dadurch ganze Gegenden und Industrien stark benachteiligt werden.

#### Zu Petition e:

Geh. Hofrat Dr. Bunte: Die Motorbootgesellschaft Bodman sucht als Unternehmerin der Ueberfahrtsanstalt Bodmann—Ludwigshafen in einer Eingabe um Gewährung eines Staatszuschusses nach. Die Petition führt aus, daß die Benutzung der Ueberfahrt ziemlich konstant ist, die Betriebs- und Unterhaltungskosten dagegen von Jahr zu Jahr steigen, die maschinellen Einrichtungen sich allmählig abnutzen und die Boote erneuert bezw. in absehbarer Zeit ein neues Boot beschafft werden müsse. Die Gesellschaft leitet die Ueberfahrt seit 14 Jahren; über die finanziellen Verhältnisse dieser Periode gibt eine Tabelle Aufschluß, aus der zu ersehen ist, daß die finanzielle Lage der Gesellschaft keineswegs eine günstige ist. Schon in früheren Jahren wurden der Gesellschaft Beihilfen aus Staatsmitteln gewährt, so waren im Budget für 1906/07 als einmaliger Zuschuß 2000 Mark eingestellt; in dem vorliegenden Etat ist keine Anforderung vorhanden.

Zu Erwägung, daß auch anderen ähnlichen Verkehrsunternehmungen Beihilfen gewährt werden, beantragt die Kommission, die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Präsident des Großh. Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Wirkl. Geh. Rat Freiherr von Marschall: Ich bin in der angenehmen Lage, Ihnen die Mitteilung machen zu können, daß im Nachtragsbudget, welches wohl noch in dieser Woche der Zweiten Kammer vorgelegt werden wird, ein Betrag von mehreren Tausend Mark jährlich als Beihilfe für die Motorbootgesellschaft Bodman vorgeesehen ist.

Der Antrag der Kommission auf Genehmigung des Spezialbudgets der Verkehrsanstalten und bezüglich der besprochenen Petitionen fand hierauf einstimmige Annahme.

Der Durchlauchtigste Präsident teilte dem Hohen Hause mit, daß er für die Zeit bis zum 18. Juli nicht imstande sein werde, den Vorsitz zu führen, da er bei der Aushebung der Militärpflichtigen mitzuwirken habe und von Karlsruhe abwesend sein werde.

Schluß der Sitzung 6 Uhr 20 Minuten.

\* Karlsruhe, 25. Juni. 20. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer. Tagesordnung auf Freitag, den 26. Juni 1908, vormittags 10 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung des Berichts der Kommission für Justiz und Verwaltung über die Petition der Rechtskonfulenteninnung wegen Zulassung zu den mündlichen Verhandlungen. B. Nr. 292. Berichterstatter: Geh. Hofrat Professor Dr. Schmidt.

2. Beratung der mündlichen Berichte der Budgetkommission über

- a. das Budget des Großh. Ministeriums des Innern (Hauptabteilung IV) für die Jahre 1908 und 1909, und zwar
- a. der seinerzeit zurückgestellten Anforderung unter Titel IX B. § 6: Dienstwohngebäude für die Schutzmannschaft in Mannheim mit 100 000 M. Berichterstatter: Geh. Kommerzienrat Reiß;

b. der seinerzeit gleichfalls zurückgestellten Anforderung unter Titel XI A. § 7: Staatsbeitrag an den Frauenverein und damit in Verbindung den einschlägigen Teil der Anlage 1 des genannten Budgets. Berichterstatter: Freiherr E. A. von Göler;

b. den Gesetzentwurf, die Steuererhebung im Monat Juli 1908 betr. Berichterstatter: Freiherr E. A. von Göler.

3. Beratung der Berichte der Petitionskommission über die Petitionen

a. der Gemeinden Evang. und Kathol. Lennenbronn um Staatsbeihilfe zu einem Postfuhrwerk,

b. des Karl Feld sen. in Baden um Gewährung eines Zugangs zur Zufahrtsstraße der Güterhalle in Raftatt,

Berichterstatter: Freiherr von Ia Roche-Starckenfels.