

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1878

14 (17.1.1878)

Beilage zu Nr. 14 der Karlsruher Zeitung.

Donnerstag, 17. Januar 1878.

Badischer Landtag.

Karlsruhe, 15. Jan. 24. Öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer unter dem Vorsitz des Präsidenten F. Meyer. (Siehe Hauptblatt Nr. 13.)

Der von dem Abg. Krausmann Namens der Kommission für Eisenbahnen und Straßen mündlich erstattete Bericht über die Petitionen der Stadt Lahr u. die Herstellung und Aufnahme der Straße vom Bahnhof Dinglingen bis Ottenheim in den Landstraßen-Verband und die Aufnahme und Bewilligung des erforderlichen Staatsbeitrages pro 1878/79 betr. kommt zu dem Ergebnisse: die Kommission verkenne nach eingehender Prüfung des Gegenstandes die wünschenswerthe Herstellung der Straße nicht, vermöge jedoch gegenüber dem zwingenden Grunde, daß nur die allerdingsten und unvermeidbaren Bauten und Herstellungen von Straßen eine Aufnahme im außerordentlichen Etat finden und schon diese bedeutende Summen in Anspruch nehmen, daß eine Anzahl Straßen, deren Herstellung gleich wünschenswerth wäre, in das Budget nicht aufgenommen werden konnte, und daß dem nächsten Bedürfnisse des Verkehrs durch die vorhandene Straße über Hugsweier, welche zum Landstraßen-Verband gehört, genügt sei, sich zu dem Antrage der nachträglichen Aufnahme eines Credits für die Straße Dinglingen-Allmannsweier-Ottenheim nicht veranlassen zu lassen, glaube jedoch die Aufnahme eines Credits in den künftigen Etat Großh. Regierung zur möglichen Berücksichtigung empfehlen zu können.

Abg. W. v. Städt. hätte gewünscht, daß die Bewilligung erfolgte, kann jedoch dem Argument des Mangels an Mitteln nicht widersprechen und sich deshalb nicht gegen den Kommissionsantrag erklären, bitte aber Großh. Regierung um so dringender, in das nächste Budget in der That die Straße aufzunehmen, da auch die gemäßigteren Elemente der Bevölkerung allmählich ungeduldig würden.

Abg. Kiefer schließt sich der Bitte des Vorredners an. Man müsse zugeben, daß eine Anzahl Straßen von gleich großer Wichtigkeit bei Aufstellung des Budgets zurückgewiesen worden sei, allein in keinem Gebiete sei Sparsamkeit weniger angebracht, als in dem des Straßenbaues. Die fragliche Straße sei für die ganze Gegend eine Lebensbedingung.

Staatsminister Turban: Es werde der Großh. Regierung in hohem Grade willkommen sein, wenn die Verhältnisse der nächsten Budgetperiode derartige sind, daß dem Wunsche der Gegend von Lahr entsprochen werden könne. Er mache jedoch darauf aufmerksam, daß alsdann die parallel laufende Straße über Hugsweier aus dem Landstraßen-Verband ausgeschieden werden müsse. Wegen des Vorhandenseins der letzteren trage das Projekt übrigens den Charakter der Dringlichkeit nicht in so hohem Grade, wie viele andere in das Budget gleichfalls nicht aufgenommene Straßen. Es sei begreiflich, daß die Bevölkerung der Gegend mit einer gewissen Ungebulde auf die Verwirklichung ihres Wunsches warte, dieselbe möge sich jedoch vergegenwärtigen, wie viele Wünsche aus allen Theilen des Landes die Großh. Regierung vernehme und nach dem Maße der Berechtigung und der verfügbaren Mittel gegen einander abzuwägen habe. Auch möge sie aus dem Umstande, daß die Straße von Mittersheim nach Lahr in das jetzige Budget aufgenommen ist, die Überzeugung schöpfen, daß die Großh. Regierung ihren Bedürfnissen gerecht zu werden bemüht sei.

Nach kurzem Schlusswort des Berichterstatters wird der Kommissionsantrag angenommen.

In der nun folgenden allgemeinen Diskussion des Berichtes der Budgetkommission über die Budgets der aus geschiedenen Verwaltungszweige Berichterstatter Abg. Pflüger) ergreift zuerst Abg. Würtlin von Heidelberg

das Wort, um einen Ueberblick über unsere Eisenbahn-Verhältnisse insbesondere in Bezug auf die Rentabilität der Eisenbahnen zu geben. Der Rückgang der Rente finde, wie Redner schon auf dem vorigen Landtage entwickelt habe, seinen Grund in der Eröffnung neuer Bahnen in den Nachbarländern, die, wie die Linie Germersheim-Strasbourg, eine Konkurrenz ausüben, — und in der Einstellung neuer badiischer Linien in den Dienst, die den Ertrag des ganzen Netzes herunterdrücken; wenn die in Aussicht stehenden Bahnen, Neckarthal-Bahn, Riedbahn u., ausgebaut sein würden, bekomme die Neckarthal der Hauptbahn zwei weitere Kostgänger. So wenig erfreulich diese Verhältnisse sein mögen und so große Vorsicht sie raten, dürfe man doch nicht in das andere Extrem verfallen, Eisenbahn-Bauten als noli me tangere zu betrachten. Volkswirtschaftliche Interessen werden auch künftighin den Bau von Eisenbahn-Linien verlangen, wenn selbst, als das Aeußerste nach dieser Seite, eine Eisenbahn-Steuer nöthig werde. Diese betrachte Redner nicht als Schreckgepenst: die Eisenbahn bringe die größten Vortheile dadurch, daß sie chinesische Mauern einreißt, Handel und Wandel fördere, den Verkehr belebe; wenn der Staat durch sie die Steuerkraft erhöhe, dürfe man wohl auch eine Eisenbahn-Steuer nicht so fürchtbar scheinen. Die Bevölkerung, die seit Jahrzehnten die Wohlthaten der Eisenbahn genieße, werde sich nachträglich gerne zu einer Eisenbahn-Steuer verstehen, in noch höherem Grade werde die Bevölkerung bereitwillig sein, welche eine Bahn noch bekommen solle. Vorsicht aber und weise Sparsamkeit werden immer die Grundzüge bleiben müssen. Redner hebt noch hervor, daß der Eisenbahn-Bau offenbar an einem Wendepunkt angelangt und nun Zeit sei, den Grundzügen der Sekundärbahnen Rechnung zu tragen; hierauf geht derselbe zu einigen Bemerkungen über die Privatbahnen über und erklärt, dieselben erfreuten sich theilweise großer Rentabilität. Nur Heidelberg-Speler leide noch an einem starken Defizit. Zur Beruhigung der Bedenken hierüber müsse Redner bemerken, daß die Verhandlungen zwischen der Großh. Staatsregierung und dem Verwaltungsrath der Bahn das gute Ergebnis gehabt haben, daß nach Staatsministerial-Erlaß vom 29. Aug. 1876 die Betriebsvereinbarungen auf den Beginn des Betriebs zurückgezogen werden sollen. Die Bahngesellschaft habe diese Entschliegung mit großer Dankbarkeit entgegengenommen; eine Abrechnung auf Grund derselben habe zwar noch nicht stattgefunden, stehe jedoch bevor.

Abg. v. Feder glaubt, daß man an das gegenwärtige Budget mit einer gewissen Zuversicht gehen dürfe trotz aller trübten Wolken, wie deren schon mehrere — als Aufhebung des Großh. Handelsministeriums, Verkauf der Eisenbahnen an ein Berliner Konsortium, Abtretung derselben an das Reich, — vorübergezogen seien. Die Gründe die den Rückgang der Eisenbahn-Rente veranlassen haben, seien: die heutigen Zeitverhältnisse, — die Konkurrenz, welche die Eisenbahnen im Reichlande den unferen gemacht haben, — der Umstand, daß die mit Bayern, Württemberg, Hessen abgeschlossenen Verträge nicht erfüllt und aus dadurch weitere Verbindungen für den Personen- und Güterverkehr vorkommen wurden, — der allmählich sich steigende Verwaltungsaufwand und endlich die sich mehr und mehr vergrößernden Betriebskosten. Letzteres könne man nicht ändern, die übrigen Gründe des Rückgangs der Rente werden sich heben und haben sich theilweise schon gehoben. Man dürfe deshalb erwarten, daß die Eisenbahn-Rente bald wieder steigen werde.

Abg. Jungmann ist nicht der Ansicht, daß der Druck, den die Eisenbahnen im Reichlande üben, sich so leicht heben werde. Die Konkurrenz sei einmal da und die preussische Regierung werde sie immer benutzen, den Handel zu sich in das Reichland zu ziehen, wozu ihr Mittel zu

gebote stehen, die wir nicht haben. Eine Besserung der Verhältnisse sei überhaupt nicht zu erwarten. Man habe schon die traurige Folge, daß eine planmäßige Deckung der Eisenbahn-Schuld nicht mehr möglich sei; in dem Kommissionsbericht sei zwar gesagt, daß die Deckung aus dem Dotations- oder Reservefond genommen sei, allein dieser sei seines Wissens gleichfalls aus Anleihen gebildet; die Eisenbahn-Schuldentilgungs-Kasse müsse also eigentlich den Namen Eisenbahn-Schuldenervermehrungs-Kasse führen. Mit der Zeit werde nichts übrig bleiben, als die Schuldentilgungs-Beträge auf das außerordentliche Budget zu nehmen und eine Eisenbahn-Steuer, d. h. eine Steuererhöhung einzuführen. Unter diesen Umständen sei dringend geboten, keine neuen Eisenbahnen zu bauen, die nicht rentiren, auf den bestehenden Linien aber, die nicht rentiren, den Betrieb auf wenige Züge zu beschränken oder ganz einzustellen.

Abg. Friderich hofft, daß die Eisenbahn-Rente sich wieder heben werde, wenn wir die frühere Rente von 6 Proz. auch nicht mehr sehen werden, weil das Anlagekapital ein verhältnismäßig hohes sei. Anlage und Ausstattung der Bahnen sei in Baden etwas kostspieliger als in den Nachbarländern, wofür Redner statistische Nachweisungen bringt. Derselbe beleuchtet sodann die Einzelheiten des Betriebes, den Personalaufwand, die Länge der doppelspurigen Geleise, die Kosten der Unterhaltung des Materials, das Verhältnis der Unfälle auf offener Strecke und in Bahnhöfen, die Achsenbrüche und die Verspätungen (welche bei uns hauptsächlich die Packetpost veranlasse), in Baden und den Nachbarländern ebenfalls an der Hand vergleichender Zahlenzusammenstellungen und erklärt, daß man den Betrieb auf den badischen Bahnen nur als musterhaft bezeichnen könne. — Aus der Vorlage sei zu ersehen, daß die Betriebsverwaltung, den gegenwärtigen Verhältnissen Rechnung tragend, durch Ersparnisse an Personal, soweit sie im Interesse des Dienstes möglich, und sonst im Betriebe, dem Rückgang der Rente inhereits zu begehnen suche. Redner erwartet eine Besserung auch von der Einführung eines einheitlichen Tarifes für Güterbeförderung, die bestehenden Mißbräuche abhelfe und die Waaren die nächsten Wege finden lasse, sonst wäre es das Beste, wenn alle Bahnen in eine Hand kämen. Fern sei es dem Redner hierbei, zu behaupten, daß der Uebergang der Bahnen an das Reich erforderlich; dies möge vielleicht im Interesse der Großindustriellen liegen, der Bequemlichkeit und den kleinen Wünschen des Publikums, das die Mehrzahl bilde, könne eine in der Nähe befindliche Centralverwaltung viel besser dienen. Auf Sekundärbahnen müsse man für den Augenblick verzichten; der Zugang neuer Linien würde das Eisenbahn-Netz nicht rentabler machen. Ueber die künftige Rentabilität neuer Linien haben sich schon Techniker gründlich getäuelt. Es sei deshalb Vorsicht beim Bauen nöthig. Bestehende Linien aber nicht zu betreiben, werde Niemanden einfallen als dem Abg. Jungmann; es würde dann viel besser sein, die Bahn wieder in ertragsfähigen Boden zu verwandeln. Auch was Abg. Jungmann von der Schuldentilgung sage, sei unrichtig, dieselbe erfolge aus angesammelten früheren Ueberschüssen, die allerdings nicht baar daliegen, wie dies eine schlechte Wirtschaft wäre. Daß man zu neuen Unternehmungen Anleihen aufnehme, sei nicht anders, wie in jedem Kredit genießenden Geschäfte. Die Zeit einer Eisenbahn-Steuer, hofft Redner, werde nicht bald erscheinen; er vertraue auf das Bestreben der Großh. Regierung, daß nur mit äußerster Vorsicht und Sparsamkeit vorgegangen werde. In Betreff der Unterhaltung unserer Bahn könne vielleicht da und dort, ohne die Sicherheit zu stören, weniger ausgegeben, das einheitliche System strikter durchgeführt werden.

In Württemberg wirtschaftete man billiger, weil man we-

Ein seltsames Leben.

Von W. M. E. Stradon.

(Fortsetzung aus der Beilage Nr. 13.)

12. Kapitel.

Es ist Zeit, sämliches Herz!

Mariel's Verhalten wurde vollständig durch den Tod des Herrn Tomlin erklärt. Der eine Freund, an welchen sie des Gatten Fürsorge gewiesen hatte, war vor der Zeit ihrer Noth hinweggenommen worden, und sie hatte sich hilflos, ratlos und schuldlos befunden. Gewiß hatte ein übertriebenes Rechtsgefühl, bezüglich ihres Besprechens — vielleicht auch eine heimliche Furcht vor Bridget Trevanard's strengem Wesen — sie abgehalten, ihre Trauung und die heimliche Art derselben zu enttadeln. Sie hatte vorgezogen, die unendliche Qual der Schmach zu ertragen, als des Gatten Zukunft zu gefährden. Sie hatte sich vielleicht gesagt, daß, wenn ihre Eltern einmal die Wahrheit erfahren, nichts sie abgehalten haben würde, dieselbe dem Squire mitzutheilen, und dann würde George durch ihre Schuld, weil sie ihr Besprechen gebrochen, entehrt worden sein. Nach Frauenart hatte sie das Opfer ihres Friedens — ihres eigenen guten Rufes — für geringer angesehen, als das Glück ihres Gatten, und deshalb hatte sie still geschwiegen.

Wie George's Briefen, als weitere Beweise, in denen er ja Mariel vollständig als seine Gattin anerkannte, fühlte Mariel, daß kein Grund weiter zur Forderung vorlag. Man konnte das Gesetz nicht schnell genug in Bewegung setzen, wenn das Gesetz überhaupt nöthig war, um Mariel und Justina in ihre Rechte einzusetzen. Ehe er jedoch die Hilfe des Gesetzes in Anspruch nahm, beschloß Maurice, Churchill Penwyn den ganzen Fall vorzulegen, um zu sehen, ob ein Ausgleich möglich sei. Es würde hart sein, wenn sie Churchill Penwyn und dessen Gattin in die größte Armut verfielen. Sie hatten ihr Geld gut angewendet und viel Gutes damit gethan. Eine gerechte

Theilnahme für Andere in Anspruch genommen wird. Die Geschichte, die ich Ihnen mitzutheilen im Begriff bin, ist eine traurige und be- rührt Ihre Kinheit."

"Ich verstehe nicht", sagte sie mit verworrenem Blick.
"Suchen Sie nicht zu verstehen, bis ich Ihnen mehr gesagt habe. Ich will Ihnen Alles zu seiner Zeit erklären."
"Papa kann es wohl mit anhören?" sagte sie mit einem Blick auf den Schauspielers, der sein Pfeifchen hingelassen hatte und durchaus nicht behaglich ausah.
"Ja, ich wähle keinen Grund, weshalb Herr Egood nicht Alles hören sollte, was ich Ihnen zu sagen habe. Er wird manche meiner Aussagen bekräftigen können."

Herr Egood rückte unruhig auf seinem Stuhle hin und her, schüttelte mit zitternder Hand die Asche aus seiner Pfeife aus, wuschelte seine Stirn mit einem ungeheuren ostindischen Taschentuche und rief plötzlich aus:
"Justina, Herr Cliffold steht im Begriff, dir eine Mittheilung zu machen. Ich kenne deren Inhalt genugsam, um zu wissen, daß es dir sehr überausend sein wird. Ich glaube, ich habe meine Pflicht dir gegenüber gethan, mein Kind, dich in deinem Verufe vorwärts gebracht; dich gelehrt, auf die Bühne zu gehen, Pointen hervorzuheben; dir Fräulein Jarren's originelle Auffassung der Lady Teagle beigebracht. Wir haben Alles miteinander getheilt in guten und bösen Zeiten. Lear und sein Rarr hätten nicht besser zu einander halten können. Wir haben die öde Lebenswüste bei Sturm und Wetter durchschritten, und hast du einmal zerrissene Schuhe tragen müssen, so ist es mir nicht besser ergangen. Und wenn du durch Herrn Cliffold erschöpft, hier wies er zitternd mit seiner Pfeife auf Maurice, "daß ich nicht so sehr dein Vater bin, als es der Fall gewesen wäre, hätte mich die Natur zu dieser Stellung bestimmt, so hoffe ich, dein Herz wird für mich sprechen und zugeben, daß ich eines Vaters Pflichten an dir erfüllt habe." (Fortsetzung folgt.)

Er gab in Justina's Wohnung ein Briefchen an sie ab:
"Liebes Fräulein Egood!
Bitte, gehen Sie morgen früh nicht zur Kirche, da ich mit Ihnen eine lange Unterredung über eine wichtige Angelegenheit haben möchte; ich werde Sie zu diesem Zweck um elf Uhr besuchen.
Ihr treuergebeuer
Maurice Cliffold."

Er fand sie am nächsten Morgen bereit, ihn zu empfangen, frisch und leblich in ihrem einfachen Herbstanzug von reifarbenem Cademire, mit feinem reinem Leinwand und eben solchen Manchetten, einem silbernen Medaillon an blauem Bande als einzigem Schmuck.
Sein Brief hatte sie mit unheimlicher Besorgnis erfüllt, und Mathias Egood's Vorstellungen und Zuspruch hatten nicht vermocht, dieselben zu zerstreuen.
"Was können Sie denn Geschäftliches mit mir zu verhandeln haben?" fragte sie ängstlich, nachdem sie Maurice begrüßt hatte.
"Hoffentlich ist es nichts Schlimmes. Ihr Brief hat mich in einen Zustand heftiger Aufregung versetzt."
"Das thut mir leid. Ich hätte mehr oder weniger sagen sollen. Es ist eine ernste Angelegenheit; doch hoffe ich, sie soll Ihnen keinen weiteren Kummer verursachen, als in so weit Ihr Mitleid und Ihre

niger auf die Wünsche Einzelner eingehe, auch z. B. weniger Nachzüge gehen lasse. Redner wiederholt zum Schluss die Vorlage selbst mache den Eindruck, daß die Groß-Bahnverwaltung bemüht sei, den Verhältnissen Rechnung zu tragen.

Abg. Lender dankt zunächst dem Berichterstatter für die lichtvolle, rein sachliche Darstellung über den Stand des Eisenbahn-Wesens. Das gegebene Bild sei allerdings ein solches, das zu ernsthaften Betrachtungen Anlaß gebe, aber kein entmutigendes. Man müsse sich gleichermaßen hüten vor dem Extrem, die Sparjamkeit zu vernachlässigen, und vor jenem, den Betrieb ganz einzuschränken und auf den Bau neuer Eisenbahnen zu verzichten. Man müsse die Bahnen des Landes als Kleinod der Bevölkerung betrachten; ihre Verwaltung könne mit jeder Verwaltung im Deutschen Reich konkurrieren. Aber in Personal, in Betriebsmaterial, auch in Hochbauten, dürfen wir etwas Sparjamkeit lernen. Den Grundsatz auszusprechen zu wollen, daß jetzt gar keine Eisenbahnen mehr gebaut werden sollen, wäre ganz verkehrt. Die Eisenbahnen seien ein Verkehrsmittel ganz besonderer Art, auf das jeder Landestheil Anspruch habe. Redner sei mit dem System der Sekundärbahnen einverstanden; den Bau von Eisenbahnen jetzt zu sistieren, wäre ein großes Unrecht, weil man den Landestheilen, die noch keine Eisenbahnen haben, dadurch die Hoffnung auf solche benähme. Die Zeiten mögen sich gestalten, wie sie wollen, so müsse dennoch Alles geschehen, um die Verkehrsmittel zu steigern. Was die Frage der Reichs-Eisenbahnen betreffe, so sei zur Zeit die Zahl der Anhänger dieses Systems noch gering, die Verhältnisse könnten aber sich so gestalten, daß wir gar keinen Widerstand leisten können. Schon darum dürfe man keinen Einhalt thun in dem Bauen neuer Linien. Denn wenn die Bahnen erst in der Hand des Reiches seien, werde doppelt schwierig sein, für die Bedürfnisse der engeren Heimath etwas zu erreichen. Möge unsere Eisenbahn-Verwaltung streben, durch Sparjamkeit die Eisenbahn-Rente zu erhöhen; und was den Bau neuer Linien betrifft, so müsse man die hierfür gemachten Anforderungen gewissenhaft, gerecht und unparteiisch prüfen.

Staatsminister Turban: Ein nicht geringer Theil der Erörterungen der Vorredner ließe sich auch als Eingang zur Verathung des Eisenbahn-Budgets ansehen; Manches in denselben sei nicht durchgängig richtig gewesen, Redner wolle jedoch nicht damit aufhalten, hier alle Einzelheiten zu revidieren. Das Eine sei fest, daß wir in unserem Bahnnetze neben Bestandtheilen, auf denen sich ein sehr lebhafter Verkehr bewegt und von welchen ein großer Theil unserer Einnahmen herrührt, Strecken besitzen, die sich nicht gut rentiren und leider zum Theil gerade besonders theuer im Bau waren. Allein Angesichts dieser Thatsache dürfe man nicht vergessen, daß wir unsere Bahnen von Anfang an nicht aus Spekulation bauten, sondern derselben bedurften als Mittel zur Förderung des Verkehrs und des Volkswohles. Der Rückgang der Rente in einer Weise, die keiner Behörde, keinem Faktor der Gesetzgebung zur Last falle, enthalte darum auch keinen Vorwurf. Bei dem geminderten Ertrage, der sich, das ganze Eisenbahn-Netz zusammengenommen, jetzt ergibt, sei die Frage entstanden, wie der Betrieb fernerhin eingerichtet sein müsse, und es sei erfreulich, keinem Widerspruch darüber zu begegnen, daß wir uns der Vorsicht und Sparjamkeit befleißigen müssen. Auch Redner würde es an sich nicht als etwas Anomales und prinzipiell Unstatthaftes betrachten, wenn für die Eisenbahnen in ihrer Eigenschaft als Staatseinrichtung ein durch die Bahnrente selbst nicht gedeckter Theil des Aufwands aus allgemeinen Staatsmitteln, also aus Steuern aufgebracht würde; anderwärts geschehe das; wir haben es bis jetzt nicht gebraucht. Denkbar wäre es immerhin, daß ein kleineres oder größeres Defizit entstehe; die gegenwärtige allgemeine Lage verbiete aber, zur Steuererhöhung zu schreiten, und deshalb müsse man das Augenmerk darauf richten, ein Eisenbahn-Defizit zu verhüten. Redner glaube nicht, daß die Bevölkerung, wie der Abg. Bürlin meine, eine Eisenbahn-Steuer nicht ungern aufnehmen werde: nicht einmal die Landestheile, welche Eisenbahnen haben, würden auf dieselbe bereitwillig eingehen wollen, noch viel weniger diejenigen, die noch fern von der befruchteten Thätigkeit der Eisenbahnen liegen. Um so mehr sei erforderlich, eine Eisenbahn-Steuer fern zu halten, als sich, wenn ihre Zeit käme, die größten Schwierigkeiten ergeben würden, wie die Steuer einzurichten sei, ob sie generell auf alle oder nur auf einzelne Bestandtheile der Bevölkerung, namentlich die zunächst im Bereiche der Bahnlinien befindlichen, umzuliegen sei. — Jene Steuer wollen wir also fernhalten und wir können es, wenn nicht nur im Bau, sondern im Betrieb das Bemühen auf Sparjamkeit gerichtet wird. Redner ersehe aus dem Kommissionsberichte, daß dieses Bestreben der Groß-Regierung Anerkennung und Zustimmung gefunden habe. Er hege die Erwartung, daß im Großen wie im Kleinen auf dem betretenen Wege werde fortgeschritten werden können. Dies sei der Standpunkt, von dem er wünsche, daß die Einzelverathung ausgehen möge.

Redner habe aber noch den Wunsch auszusprechen, dem er schon auf dem letzten Landtage Worte gegeben: daß die Bevölkerung mit dazu beitragen möge, das Bestreben der Groß-Regierung zu unterstützen, dadurch, daß sie minder anspruchsvoll in ihren Begehren und Wünschen gegenüber der Betriebsverwaltung sei, den Behörden selbst auch mehr entgegenkomme und sich in mancherlei Reduktionen schide, durch welche seither genossene größere Bequemlichkeiten etwas eingeschränkt werden, zur Verminderung der Ausgaben seien sie eben durchaus erforderlich. Wenn die Bevölkerung die Kammer und Groß-Regierung in dem Bestreben nach Vereinfachung des Betriebes unterstütze, dann werde auch möglich, daß die badische Bahn fortan sich selbst erhalte, und als ein berechtigtes Glied des gesammten deutschen Bahnnetzes — als badische Bahn bestehen bleibe. (Beifall.)

Nach kurzen Bemerkungen der Abgg. Jungmanns und Bürlin L. sowie des Berichterstatters, welcher darauf aufmerksam macht, daß man bei Privatbahnen, welche

keine Kreuzungen besitzen, eine Ersparrung von Läuwerkeln eintreten lassen dürfe, wird die Generaldebatte geschlossen.

In der Einzelverathung des Budgets der Eisenbahn-Betriebsverwaltung äußert Abg. Schneider zu Einnahme A, der Eisenbahn, Tit. I, Transportgefälle, § 1, aus dem Personen- und Gepäckverkehr, die Wünsche, daß auf der Rheintal-Bahn ein Schnellzug gehen möge und daß Billete für die Rheintal-Bahn zwischen Mannheim und Karlsruhe auch auf der Hauptbahn benutzt werden könnten. Sodann möchte derselbe noch darauf aufmerksam machen, daß man Fahrpreis-Ermäßigungen zu bestimmten Zwecken anderen Orten ebenso als Vergünstigung zu Theil werden lasse, wie dies für Karlsruhe bei Gelegenheit der Gewerbeausstellung u. d. h. Fall gewesen sei. Einer Mannheimer Blumenausstellung habe man eine Preisermäßigung abgesehen und hierdurch auch die Main-Neckar-Bahn, die dieselbe schon ertheilt hatte, genehmigt, sie zurückzuziehen. Zur Zeit der Reichstags-Wahl habe man für eine Parteiversammlung in Offenburg eine Fahrpreis-Ermäßigung verstatet.

Regierungskommissar Betriebsdirektor Schupp: Auf den ersten vom Abg. Schneider geltend gemachten Wunsch müßte er die gleiche Antwort ertheilen, die er vor zwei Jahren demselben Abg. gegeben: daß nämlich ein Schnellzug auf der Rheintal-Bahn dann eingerichtet werde, wenn die Rheintal-Bahn in Betrieb komme. Die Strecke sei jetzt nicht groß genug, um einen Schnellzug gehen zu lassen, da die Grundzüge der Betriebsverwaltung ihr Sparjamkeit zur Pflicht machten, und demgemäß Schnellzüge nur eingerichtet würden, wo einerseits das Bedürfnis sie verlange, andererseits dieselben sich rentiren. Das Billeto zwischen Karlsruhe und Mannheim, die für die Rheintal-Bahn gelöst sind, auch auf der Hauptbahn gelten, sei wegen des höheren Preises für letztere nicht durchzuführen, während umgekehrt die Benützung von Hauptbahn-Billets für die Rheintal-Bahn gestattet sei, sowie auch von den Stationen aufwärts von Karlsruhe die Billete nach Belieben für beide Bahnen verwendet werden könnten. Was die Fahrpreis-Ermäßigungen betreffe, so sei Geschäftsgrundsatz der Betriebsverwaltung, dieselben nur zu gestatten, wo man glaube, dadurch, daß der Verkehr sich entsprechend belebt, eine größere Reineinnahme erzielen zu können. Auf den Zweck der beantragten Fahrpreis-Ermäßigung nehme die Betriebsverwaltung keine Rücksicht. Eine andere Stellung hierzu habe die Groß-Regierung vom volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte, von welchem sie sich veranlaßt sehe, voranzugesetzt, daß nur die gleiche Einnahme durch höhere Frequenz mit geringeren Beträgen statt geringerer Frequenz mit höheren Beträgen erzielt werde, Fahrpreis-Ermäßigungen zu gestatten, wo die Eisenbahnbetriebs-Verwaltung an sich dies vielleicht nicht gethan haben würde. So insbesondere bei centralen Festen. Auch Extrazüge werden nur von dem erwähnten geschäftlichen Gesichtspunkte aus eingerichtet. Das jemals für politische Zwecke ein Extrazug geführt worden sei, müsse auf einem Mißverständnis des Vorredners beruhen, derselbe habe vielleicht einen, in Folge besonderen Zwanges an einer Station nothwendig gewordenen Ergänzungszug im Auge gehabt.

Abg. v. Feder hebt den in der besseren Bekanntmachung des Bahnpolizei-Reglements und der besseren Heizung gemachten Fortschritt hervor, tadelt es, daß auf der Hauptbahn und Rheintal-Bahn die Personenzüge ziemlich gleichzeitig abgelassen würden, und konstatirt schließlich seine Befriedigung über die heute vernommenen Grundzüge der Betriebsverwaltung, die man jedoch, mit Rücksicht auf die Konkurrenz im Reichslande, nicht zu eugherzig auslegen möge.

Abg. Lang bestätigt dem Abg. Schneider das Bedürfnis eines Schnellzuges zwischen Mannheim und Karlsruhe und rügt, daß man für die Strecke Karlsruhe-Durlach einen Schnellzugs-Zuschlag erhebe.

Abg. Nopp schlägt, mit Rücksicht auf die schlechte Rentabilität der Bahn Bruchsal-Germersheim eine Verminderung des Betriebs, die Beseitigung des Mangels der Anschlüsse und die Einrichtung eines angemessenen Badezuges zur Sommerzeit vor.

Regierungskommissar Generaldirektor Eisenlohr dankt dem Vorredner für den Hinweis auf mögliche Reduzierung des Betriebs. Der Rückgang der finanziellen Ergebnisse habe der Verwaltung Anlaß gegeben, auf Sparjamkeit bedacht zu sein, wofür die Beschränkungen im Personenverkehr, und zwar namentlich auf den Linien, die bisher nicht rentirten, ein Hauptmittel sei, von welchem man schon Gebrauch gemacht habe und für den Sommer-Fahrplan noch mehr Gebrauch machen werde. Ueber die Rentabilität der Bahn Bruchsal-Germersheim werde sich erst mit Eröffnung der Rheinbrücke für den Verkehr ein Schluß ziehen lassen. Was das Verlangen nach besseren Anschlüssen betreffe, so sei die Nichterfüllung oder nur theilweise Erfüllung desselben Folge des Einlegens des neuen Mittelgleides zwischen zwei bestehende Bahnen, deren Fahrpläne man naturgemäß, wenn möglich, aufrecht erhalte. Redner werde bestrebt sein, den Wunsch des Vorredners zu erfüllen. Was die Einrichtung eines Badezuges betreffe, so habe die Verwaltung ihr Entgegenkommen schon bewiesen, könne die Einrichtung aber nur treffen, wenn ihr wenigstens für die Selbstkosten garantirt werde.

Abg. Lender äußert den Wunsch, daß der Mittags-Schnellzug in Achern halten möge.

Zu § 2, Einnahmen aus dem Güterverkehr, bemerkt Abg. Jungmanns, daß man der schlechten Behandlung der Thiere in den Güterwagen abhelfen möge, worauf

Regierungskommissar Betriebsdirektor Schupp erwidert, daß die Betriebsverwaltung dieselbe zu verhüten bemüht, jedoch dazu nicht immer in der Lage sei, da dieselbe mitunter die Folge von Ueberfüllung der Wagen sei, welche die Verwaltung, wenn sie die ganzen Wagen vermietete, nicht hindern könne.

Abg. v. Feder wünscht über die Einführung eines einheitlichen Tarifes offiziell etwas zu erfahren.

Regierungskommissar Betriebsdirektor Schupp ertheilt hierauf die Antwort, daß zwischen den deutschen Eisenbahn-Ver-

waltungen ein Schema vereinbart und allgemein angenommen sei, auf Grund dessen in Baden zunächst ein interner Tarif auf 1. Februar, ein Wechselverkehrs- und ein direkter Tarif möglichst bald, der Wechselverkehrs-Tarif theilweise auch auf 1. Februar eingeführt werde.

Zu B, Einnahmen des Telegraphen, § 9, Telegraphengebühren, äußert der Berichterstatter den Wunsch: mit Rücksicht darauf, daß der frühere Durchschnitt der Telegraphen von 53—56 Pf. sich seit 1876 auf 75,8—76 Pf. erhöht habe, möge die Regierung Gelegenheit nehmen, im Bundesrathe auf eine Aenderung hinzuwirken.

Der Staatsminister erklärt, es an befalligen Bestrebungen nicht fehlen lassen zu wollen, man werde ihm jedoch entgegenhalten, daß die Telegraphenverwaltung selber mit einem Defizit gearbeitet habe.

Zu den Ausgaben, Tit. I, Lasten, § 13, für angekauft Materialien, empfiehlt der Abg. Krämer der Verwaltung die Lieferung der Artikel, die einer Preisveränderung unterworfen seien, nicht für ein ganzes Jahr zu vergeben, sondern jeweils etwa für 2—3 Monate und hierdurch den Kreis solider Submittenten zu erweitern. Außerdem möge die Verwaltung von den, zu sehr den gewöhnlichen Handelsgebräuchen zuwiderlaufenden Submissionsbedingungen, wie z. B. der Verpflichtung zur Nachlieferung bis zu 25% absehen.

Regierungskommissar Generaldirektor Eisenlohr: Die Verwaltung habe bis jetzt den Grundsatz befolgt, das ganze jährliche Bedürfnis auf einmal zu bedenken, abgesehen vom dem Fall, daß die augenblicklichen Preise einzelner Materialien besonders hoch waren, wo man sich alsdann dem Risiko aussetze, den gleichen oder gar höheren Preis zahlen zu müssen, um der Chance willen, daß die Preise inzwischen sinken. Von einem Bedenken der Submittenten wegen der längeren Zeit der Lieferung oder Preisveränderungen habe man bis jetzt nichts wahrgenommen, da ja auch dieselben sich durch Weitervergabe zu bedenken pflegen. Was die Bedingungen der Nachlieferung bis zu 20% betreffe, auf welche Zahl die Angabe des Vorredners richtig zu stellen sei, so könnte dieselbe nur Anlaß geben, wenn die Verwaltung von günstigen Preisverhältnissen ohne gesteigerten Bedarf Gebrauch machte, was selbstverständlich nicht der Fall sei.

Zu Tit. II, Verwaltungslosten, § 21 a, Befolgungen der Bezirksverwaltung, hat die Kommission den Antrag gestellt, den Betrag von 491 M. abzusetzen.

Regierungskommissar Generaldirektor Eisenlohr ertregt hierzu das Wort, um für die Anforderung der Groß-Regierung zu sprechen.

Der Berichterstatter erwidert hierauf, nach nochmaliger Erklärung des Regierungskommissars und Entgegung des Berichterstatters wird der Kommissionsantrag angenommen.

Zu Tit. III, Betriebslosten, a, Stations- und Abfertigungsdienst, § 33, Beleuchtung der Bahnhöfe, Stationen, bittet Abg. May die Groß-Regierung, auf dem Bahnhof in Heidelberg einen besseren Zustand eintreten zu lassen.

Zu d, Fahrdienst, II, materieller Aufwand, macht Abg. Krämer geltend, daß die inländischen Maschinenfabriken bei Submissionen im Ausland nicht zugelassen wären, während man hier die Konkurrenz nicht beschränke.

Staatsminister Turban: Es sei ihm ganz erwünscht, über diesen Gegenstand sich hier äußern zu können. Die Eisenbahn-Verwaltung als solche müsse zwar im Ganzen von dem Grundsatz ausgehen, sich das Material da zu beschaffen, wo sie es bei guter Beschaffenheit am billigsten erhalte. Die Groß-Regierung habe es indessen für ihre Pflicht gehalten, mit Rücksicht auf die Industrie im Lande hier moderierend einzutreten; die inländischen Industrien haben in Folge dessen von der Groß-Regierung, Generaldirektion, Befreiungen erhalten, jedoch habe man sich selbstverständlich nicht ausschließlich der inländischen Industrie ohne fremde Konkurrenz hingeben dürfen, da unsere Industrie selbst nicht nach diesem Prinzipie verfahren, und vielfach auswärtige Stoffe und Produkte statt der entsprechenden badischen verarbeitet. Die von ihr gegenüber den Staatsbestellungen verlangte Berücksichtigung würde deshalb in ausgedehnterem Maße nur gewährt werden können, wenn sie sich ein gleiches Verfahren selbst auferlegen lasse; dies würde eine Einmischung des Staats in den privaten Geschäftsbetrieb bedingen, der sich nicht empfehlen und kaum durchführbar sein würde. Es könne daher nur an eine taktvolle Berücksichtigung der Landesindustrie unter Beachtung der Zeitverhältnisse und der Interessen der Arbeiterbevölkerung gedacht werden, und eine solche liege ganz im Sinne der Groß-Regierung.

Zu § 43, Reinigen der Wagen, tauscht Abg. May und Regierungskommissar Betriebsdirektor Schupp Bemerkungen über die fahrenden Rabinette.

Zu c, Dienst der Bahnbewachung und Unterhaltung der Bahn und Gebäude, § 54, für Werkzeuge und Geräthschaften, hat der Kommissionsbericht angeregt, ob die Verwaltung nicht gut thun würde, sämtliche Bahn-Unterhaltungsarbeiten in Akkord zu geben, wodurch die Auslagen für Anschaffung und Erhaltung von Geschirren, welche sehr schwer zu kontrolliren wären, in Wegfall kämen. Abg. Gerwig macht hierzu die Bemerkung, daß nach seiner Erfahrung der Schwerpunkt darauf zu legen sei, daß eben der Arbeiter das Geschirr habe, die Veranordnung bestehe thatsächlich größtentheils schon und schließe nicht nothwendig ein, daß der Arbeiter die Werkzeuge u. d. h. besitze.

Zu III, spezieller Aufwand für Schienenwege und Stationen, § 63 für die Hochbauten, wünscht Abg. v. Feder einen besseren Ausguss, sowie eine größere Uhr für das neue Mannheimer Aufnahmsgebäude.

Das Budget der Eisenbahn-Betriebsverwaltung wird nach dem Kommissionsantrag mit 61,843,630 M. Einnahme und 49,130,397 M. Ausgabe bewilligt.

Zum Budget der Bodensee-Dampfschiffahrts-Verwaltung nimmt Abg. Hausjakob das Wort. Die Ergebnisse der Bodensee-Dampfschiffahrt, die lange Jahre ein Schmerzens-

