

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1904

173 (12.5.1904) Badischer Landtag. 70. öffentliche Sitzung der Zweiten
Kammer

Karlsruher Zeitung.

N. 173.

Donnerstag, 12. Mai.

1904.

Badischer Landtag.

70. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer am Mittwoch, den 11. Mai 1904.

Am Regierungstisch: Ministerialdirektor Geh. Rat Zittel, Generaldirektor Geh. Oberregierungsrat Roth, Geh. Rat Stutz, Baudirektor Wäzner, Betriebsdirektor Engler und die Oberregierungsräte Schulz und Henu.

Präsident Dr. Günner eröffnet die Sitzung kurz nach 1/10 Uhr vormittags.

Sekretär Duffner verliest die neuen Einläufe:

1. Vorstellung der Handelskammer Mannheim gegen die Petition der Mühlenbesitzer um Einführung einer Betriebs- oder Umsatzsteuer für Großmühlen.

Geht an die Steuerkommission.

2. Petition des Vereins der Mannheimer Wirte, die Erteilung der Erlaubnis zum Branntweinschank betreffend.

Geht an die Petitionskommission.

3. Bitte des früheren Telegraphisten Karl Weber in Heidelberg um Wiedereinstellung im badischen Eisenbahndienst.

Geht an die Petitionskommission.

4. Bitte des Johann Götz von Oberbaldingen Amts Donaueshöfen um Rechtshilfe.

Geht an die Petitionskommission.

Eingegangen ist ferner:

5. Schreiben des Ministeriums des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten mit 65 Exemplaren der „Geschichte und Beschreibung der Mannheimer Hafenanlagen“.

Gelangt zur Verteilung.

6. Schreiben des Vorstandes der Großh. Forst- und Domänenverwaltung Herrn Geh. Rat Dr. Reinhard mit Einladung der Kammermitglieder zu einer Besichtigung der arabischen Fischteiche in Brühl am 17. d. Mts.

Zirkuliert im Hause mit Einzeichnungsliste.

Das Haus tritt hierauf in die Tagesordnung ein:

Fortsetzung der Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget der Verkehrsanstalten und zwar: 1. der Eisenbahnbetriebsverwaltung, 2. der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung, 3. über den Anteil Badens am Reinertrag der Main-Neckar-Eisenbahn für die Jahre 1904 und 1905. Drucksache Nr. 17.

Zunächst erhält das Wort

Generaldirektor Geh. Oberregierungsrat Roth: Gestatten Sie mir, auf einige Punkte einzugehen, die im Laufe der vorgestrigen Sitzung vorgebracht worden sind. Zunächst hat der Herr Abg. Eichhorn bemängelt, daß seitens der Eisenbahnverwaltung zu Gunsten der Privatbahnen und zu Lasten der Staatskasse Aufwendungen gemacht würden, die im Jahre 1901 nach dem Jahresbericht der Generaldirektion den Gesamtbetrag von rund 124 000 M. erreicht hätten. Die Sache ist ja dem Hohen Hause nicht neu, denn schon auf dem letzten Landtag hat derselbe Herr Abgeordnete bereits diese Ausstellungen gemacht. Es wurde damals seitens der Großh. Regierung bemerkt, daß die von der Eisenbahnverwaltung auf Grund der Gesetze und Uebereinkommen gewährten Zuschüsse keine Änderungen erfahren könnten. Auf die Frage, ob denn nicht in den Konzessionsbedingungen eine Änderung getroffen werden könnte, wurde die Rechtslage eingehend erörtert. Von verschiedenen Mitgliedern des Hohen Hauses wurde die Stellungnahme der Großherzoglichen Regierung damals gebilligt. Auch heute ist die Rechtslage durchaus unverändert, es hat sich noch kein Anlaß zu Änderungen geboten. Ich möchte aber doch darauf hinweisen, woraus die Zuwendungen an die Privatbahnen bestehen und worauf sie sich gründen. Es handelt sich dabei um drei Bahnen: Die Linien Karlsruhe—Mazau, Dinglingen—Vahr und Appenweiler—Oppenau.

Bei den zwei erstgenannten Bahnen folgt die Staatsverwaltung die Betriebseinnahmen dem Konzessionsinhaber nach Abzug der Betriebskosten aus. Von der Staatsverwaltung wird also nicht auf Gewinn gearbeitet, sie übernimmt aber auch kein Risiko. In den Konzessionsbedingungen ist vereinbart, daß die Kosten, die für die Beforgung des Dienstes der Privatbahn auf der Anschlußstation der Hauptbahn und für die Benützung der Stationseinrichtungen erwachsen, nicht berechnet werden sollen. Sie betragen bei der Bahn Karlsruhe—Mazau 11 900 M., bei der Bahn Dinglingen—Vahr 5 800 M., um diese Beträge ermäßigt sich die Anrechnung des Betriebsaufwands. Es ist den Herren wohl bekannt, daß auch bei Erteilung von Konzessionen an Privatbahnen mit eigener Verwaltung allgemein bestimmt wird, daß der Dienst auf der Anschlußstation von der Staatsbahn unentgeltlich besorgt wird.

Die dritte Bahn, die Strecke Appenweiler—Oppenau, hat nach dem Gesetz vom 30. Juli 1900 der Staat auf 8 Jahre gepachtet. Die wirklichen Betriebskosten einschließ-

lich der durch die Mitbenützung der Station Appenweier entstandenen betragen rund 209 000 M. Davon gehen ab 55 Prozent der Roheinnahme mit 102 000 M., so daß sich ein Restaufwand von 107 000 M. ergibt. An den Verhältnissen der Rendtalbahn ist während der 8 Jahre nichts zu ändern, es wird dies auch kaum verlangt werden können, nachdem das Gesetz erst vor 4 Jahren die Zustimmung des Hauses gefunden hat. Bezüglich der zwei erstgenannten Bahnen ist eine Aenderung nur im Einverständnis mit den Konzeptionsinhabern möglich. Dieses Einverständnis wäre aber kaum zu erwarten. Einige Mitglieder des Hauses haben auf dem letzten Landtag als das einfachste Mittel den Ankauf der beiden Bahnen empfohlen. Die Groß. Regierung wird diese Lösung immer im Auge behalten, was schon daraus hervorgeht, daß in diesem Budget der Vorschlag gemacht wird, die Murgtalbahn für den Staat zu erwerben. Für die Einleitung des Ankaufs der anderen Bahnen muß der günstigste Zeitpunkt abgewartet werden.

Der Herr Abg. Eichhorn hat weiter eine Anzahl Vorschläge gemacht, wie die Einnahmen der Eisenbahn verbessert werden könnten. U. A. hat er angeregt, den Arbeiterverkehr mehr zu heben. Was die Eisenbahnverwaltung auf diesem Gebiet getan hat — und sie hat, das darf ich voraussagen, viel getan — hat sie aber nicht getan, um die Einnahmen zu heben, sondern um einer wichtigen volkswirtschaftlichen Verpflichtung so gut wie möglich nachzukommen. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß bei einem Durchschnittsertrag von 0,94 Pf. für ein Personenkilometer kein besonderer Gewinn mehr übrig bleibt, zumal wenn man die für den Verkehr gemachten Aufwendungen berücksichtigt. Wir müssen einen großen Wagenpark lediglich für eine tägliche Hin- und Herbahrt verfügbar halten, an der Anfangs- und an der Endstation größere Gleisanlagen machen, für Unterkunft der Maschinen sorgen u. s. w. Trotzdem wir aber auf keine nennenswerten Rein-Einnahmen rechnen können, hat uns dies doch nicht abgehalten, der Einrichtung von Arbeiterzügen die möglichste Förderung zuteil werden zu lassen. Die Kritik des Herrn Abg. Eichhorn, die in dem Maße gipfelte, daß die Arbeiterzüge so gelegt würden, daß den Arbeitern das Fahren in denselben geradezu verkehrt werde, geht aber entschieden zu weit; die Eisenbahnverwaltung hat eine solche Kritik nicht verdient. Wir können selbstverständlich nicht die Züge auf allen Strecken so legen, daß zu der von den Arbeitern gewünschten Minute der Zug ankommt und abgeht. Das verbietet die Rücksicht auf den übrigen Verkehr. Ich beschränke mich in meinen Darlegungen auf die Strecke Mühlacker—Wilsberg. Diese Strecke ist so dicht mit Zügen, auch mit Schnellzügen, belegt, daß es große Schwierigkeiten bietet, die Arbeiterzüge so zu legen, wie es wünschenswert ist. Wir haben dabei stets die engste Fühlung mit den Kreisen, die berufen sind, die Interessen der Arbeiter zu wahren, insbesondere mit der Handelskammer in Pforzheim. Schon bei der Bearbeitung des ersten Entwurfs des Fahrplans setzen wir uns mit der Handelskammer in Verbindung, um die nötigen Unterlagen zu erhalten. Die Arbeitsverhältnisse in Pforzheim sind ungemein wechselnd, je nach der Jahreszeit und je nach der sehr verschiedenen Konjunktur. Aber nicht bloß bei der Aufstellung des Fahrplans, auch innerhalb der Fahrplanperiode wird geäußerten Wünschen Rechnung getragen. Z. B. haben wir während des letzten Winterdienstes beim Anwachsen des Verkehrs Vorzüge geführt, Kurszeiten geändert und Zughalte eingelegt, die nicht vorgesehen waren. Die Handelskammer in Pforzheim hat uns deshalb auch ein Zeugnis ausgestellt, das von dem Herrn Abg. Eichhorn wesentlich abweicht, indem sie in ihrem Jahresbericht für 1902 ausführt:

„Auch im Berichtsjahr haben die von uns bezüglich der Arbeiterbeförderung geäußerten Wünsche bahnsseitig in dankenswerter Weise die weitgehendste Berücksichtigung gefunden.“ (Heiterkeit.) Gleichzeitig berufe ich mich auf diejenigen Mitglieder des Hohen Hauses, die zugleich dem Eisenbahnrat angehören, zum Beweis dafür, daß seitens der Eisenbahnverwaltung alle Angelegenheiten des Arbeiterverkehrs gründlich und zuvorkommend behandelt werden.

Der Herr Abg. Eichhorn hat weiter bemängelt, daß man nahezu leere Züge an den Arbeitern vorbeifahren lasse. An dieser Bemänglung ist richtig, daß, wenn ein Zug zur Bewältigung des Verkehrs nicht genügt, und wir deshalb zwei Züge fahren lassen müssen, die einander rasch folgen, es im Interesse der Ordnung notwendig ist, daß man den beiden Zügen verschiedene Aufgaben zuweist, indem der eine Zug an gewissen Stationen hält, der andere an den übrigen Stationen. Auf diese Weise kommt jeder zu seinem Recht, und die Ueberfüllung der Züge wird vermieden. Beide Züge liegen so, daß jeder Fahrgast rechtzeitig an seine Arbeitsstelle kommen kann.

Es sind dann Klagen wegen Benützung der Arbeiterwochenarten laut geworden. Der Tarif sieht vor, daß die Karten von morgens 9 Uhr bis nachmittags 4 Uhr keine Geltung haben. An dieser Bestimmung muß festgehalten werden. Es liegt im Interesse der Wirtschaftlichkeit des Betriebes, daß wenn für einen massenhaft auftretenden Verkehr durch Bereithaltung besonderer Zugsausrüstungen Vorzorge getroffen wird, dieser Verkehr sich nicht sprungweise und nach Belieben auf andere Züge wirft, weil letztere sonst ebenso stark ausgerüstet sein müßten. Bei so billigem Fahrpreis wird eine solche Bedingung nicht als Unbilligkeit empfunden werden können. Im Tarif ist aber vorgesehen, daß ausnahmsweise für einzelne Verbindungen auch zwischen 9 Uhr vormittags und 4 Uhr nachmittags Züge zugelassen werden können. Auf eingehende Gesuche wird soweit möglich immer entgegengekommen. Nach dem Tarif gelten die Wochenarten nur für die 6 Wochentage: bei eintretendem Bedürfnis, insbesondere an Arbeiter in kontinuierlichen Betrieben geben wir aber auf besonderen Wunsch auch 7tägige Wochenarten. Wir haben auch die Vorschrift, daß die Stationen in besonderen Fällen, in denen ein Arbeiter unvorhergesehener Weise an der Fortsetzung der Tagesarbeit verhindert wird, die Benützung eines zwischen 9 Uhr vormittags und 4 Uhr nachmittags verkehrenden Personenzugs gestatten können. Hierher gehören Fälle, in denen die Arbeit in Folge von Krankheit, eines Unfalles, plötzlich eintretenden Unwetters, oder infolge anderer zwingender Veranlassung, wie Vorladung vor Gericht, Erscheinen zu Kontrollversammlungen und dergleichen beendet werden mußte. Wenn nicht nach dieser Bestimmung verfahren worden ist, so ist die Generaldirektion selbstverständlich verpflichtet und bereit, auf eine Beschwerde hin für die Einhaltung der Vorschrift zu sorgen. Auch verlängern wir in besonderen Fällen die Fahrberechtigung auf Wochenarten, so bei öffentlichen Wahlen, am Tage vor Weihnachten usw. Sie sehen also, daß wir dem Arbeiterverkehr alle Rücksicht getragen haben, und ich glaube es dem Urteil des Hohen Hauses überlassen zu können, ob die Beschwerden des Herrn Abg. Eichhorn begründet sind.

Er hat ferner die Beschwerde erhoben, daß dem Arbeiterfängerbund für sein Fest in Mannheim jede Vergünstigung verweigert worden sei. Dies ist insoweit richtig, als wir auf das erste Ansuchen dem Gesuchsteller eine Fahrpreisermäßigung verweigert haben mit der Begründung, daß nach den Bestimmungen des Tarifs die Vergünstigung für Gesellschaftsfahrten an Pfingsten ruhe. Diese Bestimmung ist nötig, um den ohnehin sehr starken

Pfingstverkehr im Interesse derjenigen, die notwendige Reisen auszuführen haben, nicht noch stärker anschwellen zu lassen dadurch, daß man Vergünstigungen von 50 Proz. gewährt und gleichsam eine Prämie auf möglichste Benutzung der Bahn an Pfingsten setzt. In vorliegendem Falle ist jedoch festgestellt worden, daß es sich aus betriebswirtschaftlichen Gründen empfehlen würde, die Teilnehmer mit einem Sonderzug zu befördern; um zu dessen ausgiebiger Benützung zu veranlassen, haben wir dem Geschäftsführer später mitgeteilt, daß bei Benützung des Sonderzugs eine Ermäßigung von 50 Proz. eintreten werde.

Herr Eichhorn hat dann die Ausrüstung der Station Bilsingen als zu opulent erklärt. Namentlich wurde bemängelt, daß die Schirnhalle 30 Meter lang sei. Nach vielen Klagen über mangelhafte Ausrüstung der Stationen mit Schirnhallen ist es eine gewisse Befriedigung für die Eisenbahnverwaltung, daß sie jetzt sogar zu viel getan habe. (Heiterkeit.) Aber auch angesichts des Gebots der Sparsamkeit glaube ich diese Ausgabe vertreten zu können, denn die Station Bilsingen wird sehr stark benützt; 365 Arbeiter verkehren zur Zeit da täglich, so daß bei einem und demselben Zug 365 Leute im Freien stehen müßten, wenn sie nicht die ausgedehnte Schirnhalle hätten. Ich will nicht rechten darüber, ob die Halle nicht auch mit 20 m groß genug wäre. Jedenfalls liegt für eine geräumige Halle ein Bedürfnis vor. Es wurde weiter geltend gemacht, daß Bilsingen mit Zügen viel zu dürftig ausgerüstet sei; es hielten nur ein paar Züge. Ursprünglich ist diese Station ausschließlich für den Verkehr mit Arbeiterwochenkarten eingerichtet worden und erschien deshalb nicht in den Fahrplänen. Auf Wünsche hin ist geprüft worden, wie weit man die Station außerdem dem allgemeinen Verkehr öffnen könne. Die Station ist nunmehr in den Fahrplänen aufgeführt; zurzeit halten in der Richtung nach Karlsruhe an Werktagen 8, Sonntags 6 Züge; an Sonntagen fallen nämlich die Arbeiterzüge weg. Daß in der Richtung nach Pforzheim weniger Züge halten, liegt in dem schon wiederholt erörterten Umstand, daß die Station in einem Gefälle von 1:83 liegt, weshalb die Verwaltung das Halten von aufwärts fahrenden Zügen nur bei Benützung besonders starker Maschinen verantworten kann. Also ist auch bei dieser Station gesehen, was möglich war.

Herr Eichhorn hat zur Verminde rung der Ausgaben empfohlen, die Abschlässe für Kohlen, Eisen u. dergl. zurzeit niedriger Preise auf längere Zeit hinaus zu machen. Wir sind in dieser Weise schon vorgegangen; wir haben namentlich jetzt noch Abschlässe für Kohlen weit unter dem heutigen Preis. Aber die Verwaltung muß doch bei solchen längeren Verträgen sehr vorsichtig sein. Es liegt eigentlich nicht im Wesen einer Staatsverwaltung, spekulative Geschäfte zu machen; sie kann sich dabei sehr verrechnen. Ein Privater, der sich verrechnet, schädigt nur sich selbst, eine Staatsverwaltung schädigt die ihr anvertrauten Interessen. Wir müssen also in dieser Hinsicht große Sorgfalt obwalten lassen. Die Anschauung, als ob wir durch eigene Bergwerke billigere Brennmaterialien uns verschaffen könnten, wird kaum geleitet werden können. Damit die Kohlenpreise aus den eigenen Bergwerken nieder sind, ist nötig, daß die Bechen billig erworben werden. Aber der Preis einer guten Beche wird zweifellos so bemessen, daß er mindestens die Kapitalisierung des Nutzens darstellt, den der Verkäufer aus den gegenwärtigen oder den zu erwartenden Kohlenpreisen erhofft. Dann möchte ich auch sehr davor warnen, daß die Staatsverwaltung auch noch ein eigenes Bergwerk betreiben soll, da die Verwaltung eines fern von Baden liegenden Bergwerks sehr umständlich und teuer wäre. Uebrigens hat der Bergwerksbetrieb mit der

übrigen Staatsverwaltung nichts zu tun und könnte nur dann lukrativ sein, wenn er so groß wäre, daß sich eine eigene Bergwerksverwaltung rentierte. Ich fürchte daß die eigenen Kohlen sehr teuer würden.

Die Ausnützung der niederen Materialpreise durch Anschaffung von Lokomotiven, Wagen usw. zur Deckung eines später eintretenden Bedarfs ist auch eine Sache, die ihre bedenklichen Seiten hat. Zunächst glaube ich, daß etatrechtliche Bedenken geltend gemacht werden können, wenn man einen zwar vermuteten, aber vielleicht garnicht eintretenden Bedarf schon im Voraus deckt. Dann möchte ich daran erinnern, daß durch das Vorrätighalten solcher teurer Objekte ein erheblicher Zinsverlust entsteht, und daß sie, selbst wenn sie nicht gebraucht werden, in ihrem Wert schon durch das Stehenbleiben verlieren.

Es wurde empfohlen, daß die auf den § 23 des Budgets verrechneten Ausgaben für erhebliche Ergänzungen künftig auf den Bau verrechnet werden sollten. Es ist fraglich, ob davon eine finanziell besonders günstige Wirkung zu erwarten wäre, weil ja bei der Verrechnung auf den Bau die Zinsenlast vermehrt wird. Vielleicht könnte es den einen oder andern, der etwas ängstlich ist, sogar beruhigen, wenn wir diese Herstellungen zu Lasten des Betriebs machen, denn es wird doch die Vermutung bestehen können, daß die Anforderungen auf dem Betriebsetat noch kritischer geprüft werden, als die auf dem Bauetat, weil man sich bewußt ist, daß es unsern Reineinnahmen abgeht, wenn wir in größerem Maß vorgehen, als es das Bedürfnis unbedingt erfordert. Der Herr Abg. Herget hat bemerkt, daß wir uns in einer Periode der Hauptreparatur, der Haupterneuerung unserer älteren Bahnen befänden. Damit sind wir vollständig einverstanden. Um aber diesen Gedanken weiter zu verfolgen, möchte ich darauf hinweisen, daß die privatwirtschaftlichen Unternehmungen so vorsichtig sind, für diese Hauptreparaturen ständig aus ihren laufenden Einnahmen Fürsorge zu treffen, indem sie jährlich einem Erneuerungsfond Beträge zuweisen. Es ist im Prinzip nichts anderes, wenn wir diese Erneuerungsausgaben auf den § 23 verrechnen. Ich habe die Ausgaben zusammengestellt, die im Durchschnitt der letzten vier Budgetperioden auf ein Jahr entfallen. Sie schwanken zwischen 1 197 000 und 1 385 000 Mark, sie betragen also durchschnittlich im Jahr 1 1/4 Million. Wir können also sagen, daß wir uns jährlich einen Erneuerungsfond mit etwa 1 1/4 Million dotieren. So gehen nicht bloß wir, sondern auch die anderen deutschen Bahnen vor. Die preussische Bahnverwaltung geht noch weiter in der Bemessung des Betrags, denn während wir Herstellungen bis 50 000 auf § 23 verrechnen, geht Preußen bis zu 100 000 Mark. Ich möchte dringend bitten, daß wir bei dieser Gepflogenheit bleiben.

Einige der Herren Redner haben spezielle Fahrplänwünsche geäußert. Es ist außerordentlich schwierig, ja in vielen Fällen unmöglich, sofort oder auch nur während der Budgetberatung im Plenum auf diese speziellen Wünsche einen zutreffenden Bescheid zu geben. Das Material zur Beurteilung der Wünsche ist derartig weitläufig, daß es hierher kaum mitgenommen werden kann. Außerdem sind Besprechungen mit den Beamten notwendig, die mit der Fahrplänbearbeitung ausschließliche Befassung haben, ferner Erkundigungen beim Außendienst, ob eine Maßnahme, die uns vielleicht annehmbar erscheint, mit Rücksicht auf die Bahnhöfeanlagen usw. überhaupt durchführbar ist. Diese Erkenntnis hat zweifellos mit dazu beigetragen, daß die Einrichtung des Eisenbahnrats geschaffen wurde. Ich darf mich wohl auf die Mitglieder des Hohen Hauses, die zugleich Mitglieder des Eisenbahnrats sind, dafür berufen, daß dort die Fahrplänwünsche eine gewissenhafte Prüfung finden. Ich möchte selbstverständlich durchaus nicht verhindern, daß diese

Wünsche auch hier geäußert werden. Wir werden sie dann für den nächsten Fahrplan, oder falls die sofortige Durchführung verlangt wird, alsbald auf das pünktlichste prüfen. Ich bitte Sie, freundlichst entschuldigen zu wollen, wenn wir uns im allgemeinen nicht in der Lage befinden, auf spezielle Fahrplanwünsche sofort Auskunft zu geben. Auf zwei Punkte möchte ich aber jetzt schon aufmerksam machen. Der eine betrifft das Halten der Schnellzüge. Hier ist wohl schon all das geschehen, was im Bereiche des Möglichen lag. Die Lage unseres Eisenbahnnetzes nötigt uns, bei den Schnellzügen mit Fahrzeiten zu rechnen, die uns meistens nicht mehr erlauben, den Wünschen um weitere Halte Rechnung zu tragen. Das Mittel, das vom Laien vorgeschlagen wird, nämlich Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit, versagt jetzt vollständig, denn es ist hierin getan, was getan werden konnte mit Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit der Maschinen und bestehenden Vorschriften über die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Der zweite Punkt ist die Frage der Einlegung neuer Züge. Hierin ist die Stellung der Groß. Regierung durch die Finanzlage gegeben; wir können Zugeständnisse in dieser Richtung nur dann machen, wenn ein erhebliches Bedürfnis nachgewiesen ist.

Oberregierungsrat Schulz: Der Herr Abg. Klein hat am ersten Tag der Beratung zwei Wünsche geäußert, auf die ich in Kürze eingehen möchte. Der erste Wunsch betrifft die Forderung von 50 000 M. für Schirmhallen. Der Herr Abg. Klein hat gemeint, daß kein Bedürfnis dafür bestehe, auf Stationen an zweigleisigen Bahnen die Bahnsteige auf der Außenseite zu errichten. Dies ist aber ein dringendes Bedürfnis im Interesse der Sicherheit der Reisenden und der raschen Abwicklung des Betriebs. Denn wenn man einen Bahnsteig zwischen den beiden Fahrgeleisen anlegt, dann muß, wenn ein Personenzug in der Station hält, und zugleich ein zweiter Personenzug oder Schnellzug in der anderen Richtung ankommt, dieser entweder vor dem Semaphor gestellt werden, oder es müssen die Reisenden solange am Ein- oder Aussteigen verhindert werden, bis der betreffende Schnellzug oder der andere Personenzug eingefahren oder durchgefahren ist. Es kommt dazu, daß das Wechseln des Aus- und Einsteigeortes halb auf der rechten, halb auf der linken Seite des fahrenden Zuges auch für das aussteigende Publikum Gefahren insofern mit sich bringt, als dieses zum Aussteigen auf der falschen Seite veranlaßt wird. Eine gewisse Regel ist also im Interesse der Betriebssicherheit durchaus erwünscht, und es ist wohl bei allen deutschen Bahnen die Anlage in dieser Weise bei zweigleisigen Bahnen durchgeführt.

Der Herr Abg. Klein hat gewünscht, es möchte von den Schirmhallen eine größere Anzahl als vorgeesehen in den Unterländerbezirk kommen. Für die Eisenbahnverwaltung kann bei der Feststellung der Stationen, auf welchen Schirmhallen errichtet werden sollen, naturgemäß nur das Bedürfnis, die Rücksicht auf die Dichtigkeit des Verkehrs, die Zuaslage, das Klima usw. maßgebend sein, eine rein gleichmäßige Verteilung nach Landesgegenden kann nicht stattfinden. Bei Prüfung der Dringlichkeit des Bedürfnisses halten wir uns nur die genannten Rücksichten vor Augen und berücksichtigen nur die Stationen in erster Linie, für die ein dringendes Bedürfnis vorliegt. Wenn wir an den Vollauf des jetzigen Budgets herantreten, werden wir die Bedürfnisfrage bezüglich der im Kommissionsbericht genannten Stationen, nochmals eingehend prüfen. Wir beabsichtigen ferner, in den nächsten Budgetperioden jeweils wiederum Positionen für die Herstellung solcher Schirmhallen aufzunehmen, sodas wir hoffen, in nicht zu ferner Zeit überall da Schirmhallen aufstellen zu können, wo ein Bedürfnis nach ihrer Errichtung vorliegt. Wir

werden endlich bestrebt sein, in diesem Jahre nach Genehmigung des Budgets so rechtzeitig mit der Herstellung der Schirmhallen zu beginnen, daß sie bis zum Eintritt der schlechteren Jahreszeit bereits benützlich sind. Sollte der aufgenommene Betrag von 50 000 M. nicht ausreichen, um später noch auftretende dringliche Bedürfnisse zu befriedigen, so wird die Generaldirektion bei dem Ministerium die Ermächtigung einholen, etwaige weitere Herstellungen auf die Bauanschüsse des § 23 nehmen zu dürfen.

Ein weiterer Wunsch des Herrn Abg. Klein betrifft die sogenannte Gartenwirtschaft der hiesigen Bahnhofrestauration. Sie ist f. Bt., einem aus dem Hohen Hause geäußerten Wunsche entsprechend, eingerichtet worden. Es hat sich aber der hiesige Stadtrat beschwerdeführend an die Generaldirektion gewendet und das Bedürfnis nach einer solchen Wirtschaft bestritten sowie erklärt, es sei in hohem Maße für das auf dem Bahnhof verkehrende Publikum lästig, von dem gepflasterten Gehweg heruntertreten und bei schlechtem Wetter auf den häufig durchnässten Bahnhofsvorplatz hinaustrreten zu müssen, nur um der Wirtschaft auszuweichen. Nach näherer Prüfung haben wir diese Ansicht des Stadtrats als durchaus berechtigt anerkannt. Die Verhältnisse des hiesigen Bahnhofs haben sich seit der Errichtung der Gartenwirtschaft auch insofern verändert, als die Bahnsteigsperrre eingeführt wurde, und nun alles Publikum, welches abreisen will, das Mittelportal benützen muß, während es früher auch das westliche Tor benützen konnte. Der Verkehr auf dem Gehweg ist also ein wesentlich größerer geworden, eine Verbreiterung des Gehwegs aber tatsächlich undurchführbar. Der Bahnhofsvorplatz hier ist befanntlich an sich schon ziemlich knapp. Er wird noch weiter eingeengt werden dadurch, daß ein zweites Gleis für die elektrische Straßenbahn auf demselben angelegt wird. Eine weitere Beschränkung des Vorplatzes ist mithin nicht angängig. Nun ist beabsichtigt, den Gehweg etwas höher zu legen und mit Randsteinen zu versehen, sodas das ihn benützende Publikum gegen die Fuhrwerke besser wie seither geschützt ist. Wenn es sich ermöglichen lassen wird, bei Erstellung des neuen Bahnhofs eine Wirtschaft im Freien einzurichten, so wird dies seitens der Eisenbahnverwaltung gern geschehen.

Abg. Muser: Sie werden es mir nicht verüßeln, wenn ich auf das Projekt einer Reichseisenbahngemeinschaft nicht eingehe, weil mir scheint, daß bei der Geschäftslage des Hauses derartige unfruchtbare doktrinaire Erwägungen unterbleiben können, und wir insbesondere keine retrospektive Meditationen anstellen sollten darüber, was vor Jahren hätte geschehen sollen. Ich unterlasse ferner eingehende Erörterungen über eine Betriebs- oder Tarifgemeinschaft und zwar aus dem gleichen Grunde. Wir — Kammer und Regierung — sind ja wohl darüber einig, daß beides erstrebenswerte Ziele sind, und ich zweifle nicht, daß die Groß. Regierung alles tun wird, was in ihrer Macht liegt, um uns diesen Zielen nahe zu bringen. Da wir also in der Sache einig sind, hat es keinen Wert, eine weitere Begründung hier vorzutragen. Ich beschränke mich vielmehr darauf, die Groß. Regierung zu ersuchen, daß sie nach wie vor versuchen möge, die im Wege stehenden Widerstände zu beseitigen.

Von einigen Seiten ist die Besürchtung ausgesprochen worden, daß wir einer Verprezierung unserer Eisenbahnen entgegengehen. Ich glaube nicht, daß die Gefahr so groß ist. Wir halten an unserer Selbständigkeit, nicht allein aus finanziellen Gründen fest, sondern namentlich deshalb, weil in weiten Kreisen des Volkes das instinktive Erfassen des Wertes eines gesunden Föderalismus wächst. Wenn in den Zeiten, in denen wir die Selbständigkeit

unserer Post aufgegeben haben, daselbe Opfer auch bezüglich der Eisenbahnen verlangt worden wäre, so hätte man es auch gebracht. Heute ist man zu der Ueberzeugung gekommen, daß diejenigen, die einem gesunden Föderalismus das Wort reden, nicht rückständige Partikularisten sind, als welche man sie vielfach bezeichnet.

Ich will ferner unsere Zustimmung mit Nachdruck auch zu der Forderung erklären, daß bei uns niemals die vierte Wagenklasse eingeführt werden darf. Es wäre ein besonderer Streich, und wir würden uns im Widerspruch zu der Agitation stellen, die — mit Erfolg — auf die Abschaffung der ersten Wagenklasse gerichtet war. Denn wenn die vierte Wagenklasse eingeführt ist, so würde damit die zweite Klasse im Effekt die erste werden. Wir Tarifreunde würden damit dieser gesunden Bewegung den denkbar schlechtesten Dienst erweisen. Die vierte Klasse in Preußen wird nicht aufgeführt wegen ihrer besonders wohnhaften Ausstattung, sondern der Billigkeit halber. Die Marktweiber, deren Körbe nicht immer nach Blumen duften (Geierkeit), könnten ja in besonderen Wagen oder Wagenabteilen untergebracht werden.

Auf dem letzten Landtag haben wir einen Antrag eingebracht, den wir Ihnen diesmal nicht mehr vorlegen werden, nicht als ob wir den zu Grunde liegenden Gedanken nicht für einen gesunden hielten, sondern deshalb, weil wir bei der Stellungnahme des jetzt gerade so wie früher zusammengesetzten Hauses auf einen praktischen Erfolg nicht rechnen können. Der Antrag ging darauf hinaus, daß der Volksvertretung ein gewisser Einfluß bei der Fixierung der Tarife eingeräumt werden sollte. Wir haben dabei nicht verkannt, daß für die Eisenbahnverwaltung ein gewisser Spielraum bestehen muß, aber mindestens sollte die Feststellung der Höchstätze nicht einseitig durch die Generaldirektion, sondern unter Mitwirkung der parlamentarischen Körperschaften erfolgen. Bei der kleinsten Steuerfrage sind heute der Großh. Regierung die Hände gebunden durch das Erfordernis der Zustimmung der Volksvertretung. Ueber die Gestaltung der Tarife dagegen dürfen wir zwar so viel reden als wir wollen, beschließen dürfen wir aber nicht. Das scheint mir denn doch eine Anomalie zu sein, daß die Volksvertretung bei der wichtigsten Steuer, der auf den Verkehr, auf platonische Erklärungen beschränkt ist. Ich beschränke mich heute darauf, diesen Gesichtspunkt zu wiederholen, er wird nicht von der Bildfläche verschwinden, so lange es Demokraten gibt. Wenn man aber auch nicht so weit gehen sollte als wir fordern, so wäre es doch mindestens ein Gebot der Rücksichtnahme auf die Volksvertretung, wenn man sich dazu verstehen wollte, in den Eisenbahnrat auch das eine oder andere Mitglied der Volksvertretung zu berufen. Die Volksvertretung hätte damit eine Gelegenheit, ein Wort mitzureden, wo wirklich praktische Eisenbahnpolitik getrieben wird. Ich möchte diesen Wunsch der Großh. Regierung wiederholt zur Berücksichtigung ans Herz legen.

Selbstverständlich ist auch von der Verminderung des Betriebskoeffizienten geredet worden. Die Großh. Regierung mußte eine Reihe von Vorschlägen zur Abhilfe hören. Ohne gerade in das Herz der Herren am Regierungstisch sehen zu können, darf ich doch sagen, daß sie praktische Vorschläge, deren Befolgung nennenswerten Einfluß auf den Betriebskoeffizienten haben würde, kaum gehört haben werden. Da sagt man immer: sparen. Diesen Refrain hört man in jedem Landtag, es fragt sich nur, wie und wo gespart werden soll. Man sagt, die Ausgaben sollten verringert werden. Ich kann nicht in den Verdacht kommen, als ob ich der Großh. Regierung Komplimente machen wollte, ich habe mich nie durch übermäßige Loyalität ausgezeichnet. Ich halte es aber für mein Recht zu sagen, die Großh. Regierung darf sparen,

wo sie sparen kann, ohne den Interessen zu schaden, deren Pflege ihr am meisten am Herzen liegen muß. Auch wir geben zu, daß man Ersparnisse machen kann, wenn man sich in der Ausstattung gewisser Häuser Beschränkung auferlegt, wiewohl auch hier nicht zu weit gegangen werden kann. Wenn man aber gesagt hat, daß die Millionenprojekte zurückgestellt werden sollten, so scheint mir dies ein bedenklicher Fingerzeig, von dem ich wünsche, daß die Großh. Regierung ihn ignorieren möge. Es ist leicht zu sagen, man solle kostspielige Neubauten zurückstellen. Wenn aber wegen ungenügender Betriebsicherheit etwas passiert, dann werden auch die Gegner dieser Projekte sehr schnell bei der Hand sein, und zur Großh. Regierung sagen: „Warum hast du so lange gewartet, jetzt wo es zu spät ist, kommst du.“ Auch das finanzielle Moment kommt in Betracht. Gerade bei derartigen Unfällen geht es nicht ohne sehr starke Angriffe auf unser Budget ab. Wir hätten manche Entschädigungsforderungen nicht, wenn man rechtzeitig die nötigen Vorkehrungen getroffen hätte.

Man hat der Großh. Regierung auch Ersparnisse im persönlichen Aufwand empfohlen. Der Abg. Eichhorn hat einen Satz gesprochen, von dem ich annehme, daß er nicht so allgemein gemeint war: Es sei ihm aufgefallen, in welchem Mißverhältnis der Prozentsatz der Beamten zu den Arbeitern stehe. Er wollte wohl sagen, daß das Aufwandspersonal im Verhältnis zu den Arbeitern zu groß sei. Wenn es aber so allgemein gemeint wäre, dann müßten wir ganz entschieden gegen diese Auffassung protestieren. Es ist nicht richtig, daß gerade bei der Eisenbahn zu viel Beamte sind, daß hier eine Reduktion der Beamten eintreten könnte, weil sie nicht vollständig beschäftigt sind. Man darf eher das Gegenteil sagen. In vielen Branchen besteht eine so große Anspannung der Kräfte, daß man eher von Ueberspannung sprechen dürfte. Gerade im Interesse der Betriebsicherheit sollte eine Eisenbahnverwaltung nie am Personal sparen. Eine solche Sparjamkeit würde sich sehr schwer rächen. Wir wissen, daß hinter jedem Eisenbahner der Staatsanwalt steht, daß er bei dem geringsten Verschulden sehr schwer gepackt und verurteilt wird. Also nur hier kein unzeitgemäßes, deplaziertes Sparen. Dies gilt auch hinsichtlich der höheren Beamten. Ich hatte Gelegenheit, einen oder den anderen Vorstand der Betriebsverwaltung kennen zu lernen, und hatte oft das Gefühl, daß auf den Schultern eines solchen Mannes eine Last liegt, die er eigentlich nicht tragen kann. Ein solcher Mann ist keine Stunde sicher, daß nicht eine Aenderung im Fahrplan angeordnet werden muß.

Es ist ein berechtigtes Anliegen der Arbeiter, fest ange stellt zu werden und Anspruch auf Pension zu erhalten. Wenn wir die Beamten reduzieren würden, könnten wir sie nicht auf der anderen Seite wieder vermehren.

Bezüglich des Betriebskoeffizienten möchte ich noch auf einen interessanten Gesichtspunkt aufmerksam machen. In Dänemark und Italien macht man jetzt den Versuch, dadurch zu sparen, daß man die Arbeiter vom niedrigsten bis zum höchsten an schonendster Behandlung des Materials interessiert. Dänemark bildete 1898 eine Studienkommission zur Reorganisation des Eisenbahnwesens. Unter den durchgeführten Vorschlägen ging auch einer dahin, man solle eine gewisse Aufbesserung der Bezüge vornehmen, vor allem aber das Gesamtpersonal in gewisser Weise am Reingewinn teilnehmen lassen. Der Gewinnanteil sollte eintreten, sobald die Verzinsung des Anlagekapitals 2 Prozent übersteigt. Bei mehr als 2 Prozent sollten 50 Prozent der Mehreinnahmen verteilt werden. Bei 2,5—3 Prozent: 30 Prozent der Einnahmen, bei 3 Bei 2,5—3 Prozent: 30 Prozent der Einnahmen, bei 3 bis 3,5 Prozent: 10 Prozent und bei 3,5—4 Prozent:

Neben der Verminderung der Ausgaben muß man allerdings das Augenmerk auch auf die Vermehrung der Einnahmen richten. Der Abg. Eichhorn hat der Großh. Regierung den Vorwurf gemacht, sie habe sich darauf beschränkt zu sagen, daß wir auf eine Aenderung der Verhältnisse warten müßten. Der Vorwurf ist in dieser Fassung ungerechtfertigt. Gewiß darf auf eine Besserung der Verhältnisse auch auf dem Gebiete der Eisenbahnpolitik hingewiesen werden. Wir stehen auch auf dem Standpunkt, daß eine vernünftige Ermäßigung der Tarife eine Steigerung des Verkehrs im Gefolge hätte, aber nur in so weit kann man von der Großh. Regierung Vorschläge verlangen, im übrigen aber nicht. Die wirtschaftlichen Verhältnisse sind das Produkt einer Reihe von Faktoren, die auf ganz andern Gebieten liegen. Da kommen die großen Fragen der Wirtschafts-, Handels- und allgemeinen Politik in Betracht, und wenn wir uns auf diese einließen, dann bekämen wir eine endlose Debatte. Ich habe bereits früher darauf hingewiesen, daß die Gefundung des Verkehrs nur dann eintreten wird, wenn die Unterkonjunktion, die nicht bloß in Deutschland, sondern in ganz Europa besteht, beseitigt wird.

Es ist die Personalfrage kurz gestreift worden. Zunächst bemerke ich, daß gegenüber früher eine erfreuliche Besserung eingetreten ist insofern, als wenigstens auf keiner Seite des Hauses bestritten wird, daß im wesentlichen die Anforderungen unserer Beamten und unserer Arbeiter durchaus berechtigt sind. Ich erinnere mich noch sehr gut an die Zeiten, wo von vielen Leuten der ganz entgegen-gesetzte Standpunkt eingenommen wurde, wo man den Beamten und Arbeitern vorwarf, daß hier ein ungesunder Appetit des Personals vorliege. Sowohl die Großh. Regierung, als auch der Kommissionsbericht erkennen an, daß hier durchaus berechtigte Wünsche unserer Beamten und Arbeiter vorliegen. Es wird aber heute die Befriedigung dieser Wünsche damit hintangesezt, daß man auf die schlechte Lage unserer Finanzen sich beruft. Ich bin aber der Ansicht, daß man dies nicht immerfort so machen darf. Von all dem Wohlwollen werden die Arbeiter nicht das erhalten, was sie nicht bloß wünschen, sondern auch zu erhalten berechtigt sind. Das scheint mir auf die Zeit ein unerträglicher Zustand, daß die gesetzgebenden Faktoren mit gewisser Einmütigkeit betonen, daß viele Beamten ein Recht auf höhere Bezüge usw. haben, daß uns aber die Mittel dazu fehlen. Es wird deshalb die Frage aufzuwerfen sein, ob nicht zu anderen Mitteln zur Befriedigung dieser Wünsche zu greifen ist. Es ist überhaupt eine andere Frage, ob unser Budget so schlecht steht. Die schlechte Gestaltung unseres Budgets ist zum Teil mitverschuldet durch einen Teil unserer Beamten selbst. Denn unser schlechtes Budget hängt zum größten Teil damit zusammen, daß unsere Beziehungen zum Reich schlecht sind. Sobald die Wahlen kommen, wählen unsere Beamten aber die Leute, die dafür sorgen, daß im Reich noch mehr Ausgaben gemacht werden. (Abg. Fr u h a u f: Sehr gut!) Es ist eine vergleichende Darstellung im Bericht enthalten, aus dem wir erfahren, daß Baden von allen deutschen Staaten seine Arbeiter am besten bezahlt. Ich muß sagen, wenn dem so selbst wäre, dann würde ich einen großen praktischen Wert dieser vergleichenden Darstellung nicht beilegen. Denn die Frage scheint mir nicht die zu sein, in welchem Verhältnis die Gehaltsbezüge unserer Beamten zu denen in anderen Staaten stehen, sondern vielmehr die, ob die Bezüge unserer Beamten so hoch sind, daß die Arbeiter das haben, was ihnen von rechtswegen zukommt. Man braucht überhaupt nicht immer Preußen zum Vergleich heranzuziehen; ich will nur daran erinnern, daß England und Dänemark seine Beamten besser bezahlt als wir. Nur das möchte ich noch sagen: es ist nicht allein die Frage wie die Nominallöhne aussehen, sondern wir

müssen den Reallohn kennen, wir müssen die Kosten der Lebensbedürfnisse und die Wohnungsverhältnisse unserer Arbeiter kennen. Auch das möchte ich noch sagen, es wäre wohl möglich, daß man auf eine größere Vereinheitlichung der Titelbezeichnungen im deutschen Eisenbahnbetrieb hinarbeitet. Dann hätten auch derartige Uebersichten einen größeren Wert. Ich will nur ein Beispiel herausgreifen. In der vergleichenden Uebersicht ist von den Werkführern die Rede. Dabei ist aber zu beachten, daß, was bei uns Werkführer heißt, in Preußen Werkmeister ist, während die Werkführer in Preußen Vorarbeiter sind, die im Arbeiterverhältnis stehen. Es sind also hier ungleiche Größen einander gegenübergestellt. Ich möchte mir dabei die Bemerkung erlauben, daß der Generalbegriff „Zeichner“ in seiner budgetrechtlichen Bewertung nicht ganz richtig ist. Die Zeichner zerfallen in zwei Gruppen, die einen haben das Handwerk eines Lithographen erlernt, die anderen haben größtenteils eine theoretische Bildung erfahren und sind mit dem Entwurf von Zeichnungen für Maschinen und Hochbau beschäftigt. Es sind also auch hier unter einem Sammelbegriff Kategorien vereinigt, die hinsichtlich der Art und des Umfangs ihres Dienstes außerordentlich verschieden sind. Zum Schluß der Ausführungen über die Personalfrage möchte ich noch an die Großh. Regierung die Bitte richten, endlich einmal dazu überzugehen, daß eine Lohnordnung und ein Lohnstarif nicht bloß angebahnt, sondern auch durchgeführt wird. Es handelt sich hier um eine sehr wichtige Frage, und ich kann auch hier nur sagen, daß im wesentlichen durchaus berechtigte Wünsche vorliegen. Die Budgetkommission war der Ansicht, daß die bereits erlassene Lohnordnung für die Werkstättenarbeiter bestehen bleiben solle. Es wird mir mitgeteilt, daß eine Lohnordnung zwar besteht, aber nicht so funktioniert, wie sie funktionieren soll. Die Großh. Regierung hat ja in dankenswerter Weise einen Erlaß über die Bemessung der Tagelöhne der Werkstättenarbeiter herausgegeben. Allein den Werkstättenvorstehern soll ein zu großer Spielraum bei der Bemessung eingeräumt sein, der in einzelnen Fällen zu großen Ungerechtigkeiten führt. Mit dem Bericht möchte auch ich den Wunsch, daß auch die Sonn- und Feiertage bezahlt werden sollten, lebhaft unterstützen. Es wird möglich sein, in der im Bericht vorgeschlagenen Weise oder in einer anderen Form hier Abhilfe zu schaffen.

Mit ein paar Worten möchte ich sodann noch auf ein paar Spezialwünsche der weiblichen Eisenbahnbeamten eingehen. Es fällt mir ein, daß ich damit gegen die Etikette verstoße, indem ich so spät von den Damen spreche, denen an und für sich der Vortritt gebührt (Seiterkeit). Aber vielleicht kann man über das Beste gerade zuletzt reden. Ich möchte auf ein Anliegen, das ich bereits auf dem vorigen Landtag vorgebracht habe, zurückkommen. Es ist selbstverständlich, daß die weiblichen Eisenbahngeschäftlichen, die der Konkurrenzkampf in diesen Beruf bringt, auch den Anforderungen des Dienstes entsprechen müssen, oder aber, wenn ihnen dies nicht möglich ist, sich nicht in den Dienst hineinbegeben dürfen. Aber eine gewisse Rücksicht, soweit dieselbe mit den Interessen des Dienstes vereinbar ist, sollte man doch walten lassen. Nun ist aber gerade die Frage des Zugangs zum Dienste in der Frühe noch nicht richtig geregelt. Es handelt sich nicht darum, daß die Geschäftlichen um 6 Uhr antreten müssen, sie müssen häufig schon vor 6 Uhr, um halb 5 Uhr oder gar um 4 Uhr kommen. Nun ist es schon häufig passiert, daß derartige Damen auf ihrem Gange zum Bureau belästigt wurden, daß sie auch von Polizeibeamten in Zivil angehalten und nach ihrer Beschäftigung gefragt wurden, weil es diesen Beamten auffällig erschien, daß zur Nachtzeit eine einzelne Frauensperion auf der Straße ging. Es genügt wohl der Hinweis hierauf, um

die Berechtigung des Wunsches, daß die Groß-Regierung hier Abhilfe schaffen möge, über allem Zweifel erhaben erscheinen zu lassen. Man könnte ja entweder in der freitägigen Zeit doppelten Nachtdienst einführen, oder aber hierfür männliche Gehilfen verwenden. Ich gebe zu, daß die Generaldirektion hinsichtlich des Spätdienstes den Versuch gemacht hat, Wandel zu schaffen, indem sie männliche Bedienstete anwies, sich zwecks Begleitung der Damen nach Hause zur Verfügung zu stellen. Aber diese Bediensteten sind selbst sehr beschäftigt, kommen oft zu spät, so daß schließlich die Damen allein schon nach Hause gingen.

Auch dafür möchte ich eintreten, daß die geringe Zahl der freien Tage für die Gehilfinnen der Eisenbahnverwaltung etwas in das Gedächtnis zurückkommt. Abgesehen von den Ruhetagen, die auf den Nachtdienst folgen, und die eigentlich keine Ruhetage sind, wird den Gehilfinnen in Freiburg alle 4 Wochen ein Tag, denen in Heidelberg alle 10 Wochen ein Tag und denen in Karlsruhe überhaupt kein Tag frei gegeben. Wo er bewilligt wird, soll er, wie mir mitgeteilt wurde, ausschließlich auf die Wochentage fallen. Die Sonntage sind nur frei, wenn sie auf Nachtdienst folgen. Es wird auch behauptet — ich habe dies nicht von den Gehilfinnen selbst gehört —, daß diese während des ersten Drittels des Monats in ihrer freien Zeit die Fahrkartenrechnung zu fertigen hätten und auch zu sonstigen Ausbesserungen verwendet würden. Von einer Ruhezeit kann also keine Rede sein. Als ungerecht wird auch die jährliche Verkürzung des Urlaubs seit Beginn des Jahres 1903 bezeichnet. Bis 1902 bekamen die Gehilfinnen 8 Tage Urlaub. Vom Beginn des Jahres 1903 an dagegen wurde der Urlaub an den wichtigsten Stationen so gekürzt, daß für jedes Dienstjahr nur ein Tag bewilligt wird. Wenn man hier Remedur schafft, so wird dies auf die Gestaltung unseres Betriebskoeffizienten nicht von nachteiligem Einfluß sein. Weiter müssen alle mit der Abfertigung von Kilometerheften betrauten Schalterbeamten — nicht nur die Gehilfinnen —, wenn sie in das Kilometerheft zu viele Kilometer eingetragen haben, und der begünstigte Eigentümer nicht mehr ermittelt werden kann, für die Differenz aufkommen. Ich verkenne nicht, daß man jeden fortgesetzten Verstoß und wirklichen Leichtsinns nicht durchgehen lassen kann, aber in den seltensten Fällen wird ein Verschulden des Beamten vorliegen, und dann ist es eine gewisse Grausamkeit, wenn man ihn für den Verschrieb mit seinem Vermögen büßen läßt. Man sehe doch nur den Ansturm an einem Schalter, an dem Kilometerhefte abgefertigt werden, und man wird es dann begreiflich finden, wenn da hie und da etwas passiert. Wenn alle übrigen Beamten, auch wir Anwälte und die Herren der Generaldirektion, für jeden Verschrieb verantwortlich gemacht werden müßten, so würde man sagen: Das geht doch zu weit.

Endlich ist auch die Veranlassung der Aufbesserung der nicht etatmäßigen Gehilfinnen anlässlich der Erhöhung des Wohnungsgeldes für die Beamten als ein Unrecht empfunden worden, ebenso verhält es sich mit der Verschlechterung ihres Anspruchs auf etatmäßige Anstellung.

Zum Schluß noch ein Anliegen der Stadt Offenburg, das zum eisernen Bestand meiner jeweiligen Eisenbahnwünsche gehört: es betrifft die Rauchfrage. Die Generaldirektion soll nicht nur vorbildlich wirken in der Fürsorge für ihre Beamten und Arbeiter, sondern auch in der Behandlung der menschlichen Gesundheit. Wenn man es nun erleben muß, daß man oft eine halbe Stunde lang in einzelnen Straßen in einem dicken Wall von Rauch gehen, stehen und darin fast ersticken muß, so kann man einem die Frage nicht übel nehmen, was wohl die Fabrikinspektion und die Gesundheitspolizei machen würden, wenn ein Privatunternehmer sich etwas deraartiges leistete. Ich

kenne keine exzeptionelle Bestimmung, die der Generaldirektion das Recht gibt, so gegen die Gesundheit der Bewohner von Offenburg zu handeln. Ich will nur darauf verweisen, daß die Beteiligten unter Umständen auf Grund des Bürgerlichen Gesetzbuches mit Erfolg einen Zivilprozeß gegen die Generaldirektion anstrengen könnten. Ich glaube, wenn man will, findet man auch hier einen Ausweg. Hier in der Residenz ist es mir noch nicht so vorgekommen. Ich weiß nicht, ob die Residenz besonders veranlagt ist, oder ob die Generaldirektion besondere Vorkehrungen getroffen hat. Ich möchte also diesen Wunsch der Verwaltung dringend ans Herz legen, und wenn sie ihn erfüllt, so wird dies ein neues Ruhmesblatt in dem Kranz sein, den sie sich noch zu winden Gelegenheit hat. Sie möge auf die Gesundheit der Mitmenschen die Rücksicht nehmen, auf die diese doch wohl einigermaßen Anspruch haben.

Abg. Birkenmayer: Was zunächst das Personal anbelangt, so werde ich mir das meiste darüber für die Beratung über die Petitionen vorbehalten. Nur auf 2 Punkte will ich aufmerksam machen. Ich meine zuerst die Entlastung der Arbeiter. Bei zu großer Ueberlastung kommen sehr bedauerliche Ergebnisse heraus, die zu großen Kosten führen. Wenn z. B. die Weichenwärter zu lange angestrengt sind und dem Schlaf nicht wehren können und dann ein Unglück passiert, gibt es eine viel größere Schadensumme, als wenn man mehr Personal anstellen würde. Das reisende Publikum hat ein großes Interesse daran, daß es nicht einer solchen Gefahr ausgesetzt ist. Sodann habe ich wahrgenommen, daß bei starker Besetzung hier und da den Schaffnern zugemutet wird, ihre Plätze auf der Plattform zu nehmen. Dies ist eine Grausamkeit, und es können dadurch auch leicht Unfälle passieren.

Ich bin ein großer Freund der Bahnsteigsperre. Der Perron muß von Personen gesäubert sein, die nichts dort zu tun haben. Man soll aber jetzt nicht gleich eine Personalverringerung eintreten lassen. Wenn man z. B. zwischen Oos und Baden keinen eigenen Schaffner und keinen Wagenwärter hat, so ist dies auf dieser frequentierten Strecke zu weit gegangen. Ich bin überhaupt nicht dafür, daß man das Personal vermindert. Gerade die Verminderung hat schon da und dort zu Schäden geführt.

Ich komme jetzt auf das Rangieren auf den Bahnhöfen. Ueber die Schuldfrage bei dem Herbolzheimer Unglück will ich nicht sprechen. Aber es ist ungebührlich, auf einem Geleis, auf dem ein Schnellzug in Aussicht steht, das Rangieren zu erlauben. (Zurufe im Zentrum: Es ist ja verboten). Ja, wenn es verboten ist, dann soll man gleich in der ersten Sekunde einschreiten und nicht erst warten, bis der Schnellzug alles über den Haufen fährt. Bei vielen Zügen herrscht ein empfindlicher Wagenmangel. Erst in den letzten Tagen habe ich dies beobachtet. Schon zweimal konnte ich von hier aus mit dem Schnellzug nicht nach Hause fahren. Der Zug war überfüllt, und es war keine Zeit, noch Wagen zu holen. Auch in Freiburg ist es mir beinahe einmal passiert, erst als ich sagte, ich käme nicht mehr recht zur Sitzung, hat man noch einen Wagen geholt. Hauptsächlich herrscht dieser Mangel in der Höllenthalbahn auf der Strecke Neustadt-Wiehre. Wenn die Eisenbahnverwaltung wünscht, daß ihre Züge recht frequentiert werden, so müssen auch die nötigen Wagen vorhanden sein. Ueber die Wagenbeleuchtung ist uns eine schöne Broschüre vorgelegt worden. Die Bahnhofbeleuchtung läßt aber zu wünschen übrig. Mancher Perron ist zwar immer schön beleuchtet, aber auf der Rückseite des Bahnhofes, nach dem Ort zu, herrscht oft eine dichte Finsternis.

Ueber die Verkehrsordnung möchte ich eine Anfrage an die Generaldirektion stellen. Ich bin kein Freund der

Abstempelungspflicht. In der Schweiz hat man sie auch nicht. In dem § 8 der Verkehrsordnung heißt es, daß ein Aufenthalt, der durch den Fahrplan oder durch Verkehrsunterbrechungen bedingt ist, nicht als Fahrtunterbrechung im Sinne der Vorschrift anzusehen ist. Ist nun die Abstempelung vorgeschrieben, wenn der Zug einfach nicht weiterfährt? Ich war in dieser Lage und habe mich in Basel erkundigt. Ich bin ja froh, ein Badener und besonders ein geborener Badener zu sein, aber Baden ist ein Land, wo sehr viel, ja fast zu viel verboten ist; deshalb habe ich lieber gefragt, da erhielt ich die Auskunft, ich brauche nicht abstempeln zu lassen. Nun kam ich im Oktober v. J. nach Neustadt nachts 11 Uhr 40 Min. Ein Weiterreisen war nicht möglich, da der Zug eben nicht weiter fuhr. Da dachte ich, also ist Abstempelung nicht nötig. Ich übernachtete und fuhr am andern Morgen etwa um 10 Uhr weiter. Fürsorglich fragte ich aber, ob nicht vielleicht die Abstempelung nötig gewesen wäre, da hieß es: jawohl; da blieb mir nichts anderes übrig, als ein neues Billet zu lösen. Ich kann diese Auslegung nicht begreifen.

Bezüglich der Eisenbahnrestauration hätte ich eine Sommerwirtschaft hier sehr gerne gesehen. Eine Konkurrenz gegen die hiesigen Wirte kann ich nicht als begründet annehmen. Wer am Bahnhof noch ein Glas Bier trinkt, hat mit den hiesigen Wirtschaften schon abgeschlossen. Ob er das nun drinnen im Bahnhof oder draußen trinkt, ist gleichgültig. Man sagt, daß die Bahnsteigherren den Bahnhofwirten einen Einnahmeausfall gebracht haben. In diesem Falle bitte ich die Verwaltung, wenn eine Ermäßigung des Pachtzinses begründet sein sollte, dies nach einem einheitlichen System zu regeln.

Ueber die neuen D-Zugwagen wurde schon früher geklagt. Nach meiner Ansicht sollte man keine neuen mehr anschaffen. Infolge der engen Gänge und bei der unter dem reisenden Publikum oft herrschenden Rücksichtslosigkeit haben sich eine Reihe von Unannehmlichkeiten herausgebildet. Es ist auch nicht angenehm, daß in den engen Gängen immer Störungen dadurch vorkommen, daß sie als Belustigungsplatz von den Kindern und jungen Herren benutzt werden, die sich Spaß daraus machen, in die Coupés hineinzuschauen, sei es aus Neugierde, sei es, um mit dem obligaten gebogenen Rücken und dem gußeisernen Hemdenragen sich in ihrer Schönheit zu zeigen. (Heiterkeit.) Es sollen alle diese Punkte kein Vorwurf sein gegen die Eisenbahnverwaltung, im Gegenteil, ich muß sagen, daß die badische Verwaltung den Vorzug vor allen andern verdient. Es sollten meine Ausführungen jedoch Wünsche sein, die ich der Behörde zur Berücksichtigung empfehle.

Was die Lage unserer Eisenbahn im ganzen betrifft, so hat es mich sehr gefreut, daß unser Generaldirektor so tröstend gesprochen hat. Die Lage ist ernst, aber keine schlechte, und soviel Kraft haben wir noch, um sie zu ertragen. Wir kommen auch über diese Krisis hinaus und wir haben um so weniger Grund, trostlos in die Zukunft zu blicken, als der Herr Generaldirektor bereits gesagt hat, daß die Anfänge der Besserung sich schon bemerkbar machen.

Was die Gemeinschaft mit Preußen anlangt, so haben wir bereits früher dagegen gesprochen, und mein Nachbar Neuhaus, der die Verhältnisse genauer kennt, hat selbst davor gewarnt. Das glaube ich ihm wohl auch, daß wenn die preussische Verwaltung für uns maßgeblich gewesen wäre, wir eine Reihe von Eisenbahnen überhaupt nicht gebaut sehen würden, denn diese würde allzusehr den fiskalischen Gesichtspunkt betonen, von dem wir in Baden glücklicherweise seit einer Reihe von Jahren abgekommen sind. Etwas anderes wäre es, wenn die Bahnen

statt an Preußen an das Reich kämen. Allein das wird nicht mehr geschehen, denn dann müßte das mächtige Preußen auch mitmachen, aber so reichstreu sind die Preußen nicht. (Abg. Dr. Goldschmit: Sie haben es ja tun wollen!) Und wenn auch, dann wäre der Kaufpreis noch lange nicht festgesetzt. Ueberhaupt hätte das Reich gar nicht die Mittel, um einen solchen Riesenkauf abzuschließen. Nun wird gesagt, es sei Sparjamkeit nötig. Das ist kein Geheimnis, des Rätfels Lösung ist nur, wo und wie gespart werden kann oder muß. Es darf aber die Sparjamkeit nicht so weit gehen, daß man sagt, jetzt hören wir überhaupt mit dem Bau weiterer Bahnen auf, und es darf auch keineswegs auf Kosten der Sicherheit gespart werden.

Vor längerer Zeit ist gesagt worden, es werde eine Abzweigung von der Hölentalbahn nach St. Blasien gebaut werden. Jetzt sagt man, ihr kommt zu spät. Daran sind aber nicht die Einwohner des Bezirks St. Blasien schuld, wenn es zu spät ist. Wenn es jetzt so käme, daß die gerechtfertigten Erwartungen nicht mehr erfüllt werden sollten, dann wäre dies eine Sparjamkeit, die zu verworfen wäre. Ich möchte doch der Großh. Regierung ans Herz legen, dieser Sache insofern näher zu treten, daß bis zum nächsten Landtag endlich diese zu erhoffende Linie mit etwas größerem Wohlwollen behandelt wird. Wenn man aber sparen will, dann möchte ich eine andere Frage anregen. Es sind im Budget ganz erhebliche Summen verzeichnet unter Position Kursverlust. Ich möchte da nur fragen, ob es nicht möglich wäre, in diesem Punkte mehr zu sparen.

Ein weiterer Wunsch betrifft den Zustand des Bahnhofgebäudes in Zell im Wiesental. Man kann hier nicht mehr von einem Bahnhofgebäude reden, sondern nur von einer traurigen Hütte. Ich entschuldige die Generaldirektion deshalb, weil dieses Gebäude gebaut wurde, als die Bahn noch im Privatbetrieb war. Man hätte aber inzwischen einen besseren Bau erstellen können, denn es ist nicht bloß der Bau an sich nichts nutz, sondern er ist auch sehr gesundheitschädlich für die Beamten. Ich bitte ganz dringend, hier einzutreten, dann es handelt sich nicht um eine Frage der besseren Stellung unserer Beamten, sondern um eine Frage der Humanität. Ich bin nicht der einzige, der sich darüber äußert, es hat bereits der Gewerbeverein Zell die Sache angeregt. In neuerer Zeit sollen zwei Herren der Eisenbahnbehörde aus diesem Grunde in Zell gewesen sein, was daraus erfolgte, weiß ich noch nicht. Es freut mich, daß wenigstens dies geschehen ist.

Nun zur Strecke Zell—Schopfheim—Säckingen. Kollege Wehgoldt hat bereits vorgestern ein Bild über die Verhältnisse der Strecke Zell—Schopfheim gegeben. Ich schließe mich seinen Ausführungen an und bitte insbesondere die Großh. Regierung dafür zu sorgen, daß alle Lokalzüge von Basel aus bis Zell, nicht nur bis Schopfheim geführt werden. Mein Wahlbezirk Schönau empfindet es nun schmerzlich, daß wenn man aus jener Gegend nach dem Oberrhein — Säckingen zc. — reisen muß, nicht befriedigende Verkehrsverhältnisse vorliegen auf der Strecke Schopfheim—Wehr—Säckingen. Ich bin selbst schon oft in jener Gegend gefahren und konnte mich dabei belustigen, daß man nicht vom Platz kommt und reichlich Gelegenheit hat, umsonst Spazierfahrten zu machen, hin und her und her und hin an einzelnen Stationen und zwar deshalb, weil man mit einer Anzahl von Personenzügen zugleich Güterwagen laufen läßt. Schon viele Fremde haben sich darüber sehr aufgehalten. Es ließe sich leicht Abhilfe schaffen, wenn man zwei besondere Güterzüge einlegen würde; es würde sich dies auch lohnen. Ich hoffe, daß man Abhilfe schaffen kann, wenn man nur will.

Zum Schluß noch eine Beschwerde der Gemeinde Seppenhofen, die ich bereits auf dem vorigen Landtag vorgebracht habe. Auf der Gemarkung Seppenhofen besteht eine Bahnstation, die ohne Genehmigung der Gemeinde den Namen Reiselstingen trägt. Man sollte der Station doch wenigstens den Namen Seppenhofen-Reiselstingen geben. Der Grund, den man dagegen angeführt hat, daß eine zu große Tafel angebracht werden müßte, wurde doch wohl nur im Scherz vorgebracht. Nun ist aber in einem Erlaß der Generaldirektion gesagt, es bleibe alles beim alten. Dies scheint mir nicht richtig zu sein, denn Inhaber des Gemarkungsrechts ist nicht die Generaldirektion der Eisenbahnen, sondern die Gemeinde Seppenhofen. Die Generaldirektion würde wohl, wenn die Gemeinde Seppenhofen gegen sie einen Prozeß beim Verwaltungsgerichtshof wegen des Eingriffs in das Gemarkungsrecht der Gemeinde anstrengen würde, diesen Prozeß wahrscheinlich verlieren.

Das was ich noch wegen des Bahnhofes Lengkirch und der Bahnlinie Kappel-Bonnendorf vorzubringen habe, kann ich mit Zustimmung des Herrn Präsidenten bei der Beratung des Eisenbahnbaubudgets vorbringen.

Abg. Morgenthaler: Bei Beratung dieses Budgets habe ich einige meines Erachtens sehr berechtigte Wünsche meines Wahlbezirks vorzutragen.

Zunächst beklagt man sich über die enorm hohen Preise der Albtalbahn, besonders auf der Strecke Karlsruhe-Ettlingen. Es werden auf dieser Strecke Fahrpreise erhoben, wie sie nirgends sonst üblich sind, höher als die Preise der Staatsbahn. Solche Nebenbahnen werden erstrebt, genehmigt und erlaubt, um der Vergünstigung des Verkehrs teilhaftig zu werden. Deswegen bringen solche Gemeinden große Opfer, hohe Beiträge bei Eröffnung der Bahn, was bei Erbauung der Albtalbahn reichlich zutrifft. Die Strecke ist 7,8 km lang, der Preis für die einfache Fahrkarte beträgt 25 Pfg. Es werden zwar Rückfahrkarten ausgegeben, aber sie kosten $2 \times 25 = 50$ Pfg. Wenn man einen Vergleich zieht mit anderen elektrischen Bahnen, z. B. mit der Strecke Durlach-Mühlburgertor (Länge 5,87 km, Fahrpreis 15 Pfg.) oder der Linie Heidelberg-Karlstor-Redarngemünd (Länge 7,5 km, Fahrpreis 15 Pfg.) so ist der Preis für die Strecke Karlsruhe-Ettlingen, die am meisten befahren wird, geradezu unerhört, die reinste Ausbeutung. Sonderbar ist auch, daß die Gesellschaft zwar Kilometerbeste ausgiebt, aber die Strecke Karlsruhe-Ettlingen von dieser Vergünstigung ausgenommen ist. Die Regierung wird wohl so viel Einfluß bei der Genehmigung des Fahrplans und der Fahrpreise haben, daß sie hier Wandel schaffen kann. Ich glaube nicht, daß es im Interesse der Bahn liegt, so hohe Preise zu erheben, man sucht doch anderwärts die frequentesten Stellen der Bahnen durch Rabattgewährung besonders zu vergünstigen, z. B. die Linie Mannheim-Heidelberg, wo man eine Rückfahrkarte bei einer Strecke von $2 \times 18,5 = 37$ km für 65 Pfg. erhält. Die Regierung sollte unter allen Umständen bedacht sein, daß die Strecke Karlsruhe-Ettlingen nicht ein Ausbeutungsmittel zu Gunsten einer hohen Rente der Bahngesellschaft ist.

Sodann beklagt sich die Stadt Ettlingen, daß die Gesellschaft, die den Verkehr zwischen Hauptbahnhof und Stadt vermittelt, ihr Versprechen, daß alle Züge nach der Stadt Anschluß haben sollten, nicht hält. Auch da sollte die Groß-Regierung für bessere Fürsorge eintreten.

Unter solchen Umständen ist es begreiflich, daß Ettlingen bezüglich der Staatsbahn noch besondere Wünsche geltend macht. Namentlich erstrebt es, daß auch Schnellzüge dort

halten. Wenn diesem Wunsche entgegengehalten wird, Ettlingen sei zu nahe an Karlsruhe, so kann man dagegen das Beispiel Durlachs ins Feld führen, das mit Karlsruhe durch eine noch billigere Straßenbahn verbunden ist. Dort halten sehr viele Schnellzüge. Durlach hat da einen großen Vorteil. Namentlich wird gewünscht, daß die Nachtschnellzüge in Ettlingen anhalten sollen. Gerade wenn man mit den Nachtschnellzügen in Karlsruhe ankommt, muß man entweder über Nacht bleiben oder die ganze Strecke zu Fuß machen. Ettlingen ist keine so kleine Stadt mehr, es hat 10 000 Einwohner, ein Lehrerseminar, eine Realschule, eine Unteroffizierschule, Fabriken und Gewerbe; es verdient doch größere Berücksichtigung. Ich bitte also die Regierung sehr, diesen Wünschen entgegenzukommen.

Der Expressgutverkehr ist überall begrüßt und sehr umfangreich benützt worden. Nun soll mit dem 1. Juni d. J. insofern eine Aenderung eintreten, als den Expressfüßen eine Begleitadresse beigegeben werden muß. Bisher konnten sie mit einfacher Adresse aufgegeben werden. Schon dieser Tage hörte ich von Geschäftsleuten, daß dieses als eine schwere Belästigung empfunden würde. Wenn Geschäftsleute dies als erschwerend empfinden, wie wird es erst den Landwirten gehen, die vielfach ihre landwirtschaftlichen Erzeugnisse per Express versenden. Da werden die Leute alle solche Städte lieber auf der Post aufgeben. Auch Geschäftsleute erklärten mir solches, namentlich bezüglich kleinerer Pakete, dann hat die Bahn das Vergnügen, diese Pakete zu führen, und die Post hat die Einnahmen. Es ist nicht erklärlich, warum hier eine solche Aenderung eingeführt werden sollte. Das bisherige System hat sich doch sehr gut bewährt. Ich habe gehört, Preußen wolle jetzt auch den Expressgutverkehr mit Begleitadresse einführen. Es ist wohl nicht nötig, alles Preußen nachzumachen. Ich bitte die Regierung dringend das bisherige Verfahren zu belassen. Bezüglich des Personals möchte ich jetzt nur den Wunsch aussprechen, daß seine Wünsche Berücksichtigung finden mögen. Das Personal hat eine verantwortungsvolle Stellung und müssen Arbeitszeit, Rang und Gehalt baldigt entsprechend geregelt werden. Ich gebe noch der Hoffnung Ausdruck, daß unsere Eisenbahnen selbständig bleiben, sich gut weiter entwickeln mögen, und daß das Wohlwollen der Verwaltung für die Landwirtschaft auch in Zukunft erhalten bleiben möge.

Ministerialdirektor Geh. Rat Zittel: Aus den Ausführungen des Herrn Vorredners will ich nur einen Punkt herausgreifen. Er betrifft die Beschwerde über den Tarif auf der Albtalbahn speziell zwischen Karlsruhe und Ettlingen. Dieser Tarif sei viel zu hoch. Die Groß-Regierung hat bezüglich der Verwaltung dieser Bahn gewisse Befugnisse, die aus den reichsgesetzlichen Vorschriften und der Konzession hervorgehen. In der Konzession ist der Groß-Regierung das Recht vorbehalten, den Tarif zu genehmigen. Von diesem Recht hat sie auch Gebrauch gemacht. Der Tarif wurde seiner Zeit der Groß-Regierung vorgelegt und genehmigt. Die Gesellschaft hat für die Strecke Karlsruhe-Ettlingen einfach den Satz der früheren Staatsbahn übernommen. Die Gesellschaft muß mit diesem Satz rechnen. Die Einnahmen aus dem Verkehr zwischen Ettlingen und Karlsruhe bilden den finanziellen Grundpfeiler der Albtalbahn. Ohne diese Einnahmen könnte die Gesellschaft nicht auf ihre Rechnung kommen. Die Einnahmen der Strecke Ettlingen-Gerrenalb und Busenbach-Pforzheim sind sehr gering, so daß von einer normalen Rente nicht die Rede ist. Man hat auch jetzt noch keine Rente von 4 Prozent. Das Geschäft der Gesellschaft ist also keineswegs glänzend. Wenn die Verkehrsverhältnisse sich erheblich günstiger gestalten

werden, wird auch für die Groß-Regierung Anlaß sein, eine Herabsetzung des Tarifs anzuregen. Bis dahin aber können wir die Gesellschaft nicht zu einer Aenderung veranlassen.

Oberregierungsrat Schulz: Der Herr Vorredner hat eine Neuerung im Expressgutverkehr berührt, die auf 1. Juni d. J. in Kraft treten soll, nämlich die Begleitadresse. Es ist richtig, daß bis jetzt noch das Expressgut ohne Begleitadresse angenommen wird. Wir waren bisher in diesem Verkehr frei, weil zwar in der Verkehrsordnung eine Bestimmung enthalten ist, wonach Pakete als Expressgut befördert werden können, weil aber keine einheitlichen Bestimmungen für Deutschland hierüber vorhanden waren. Nun besteht aber eine ständige Tarifkommission zur Einführung einheitlicher Verkehrs- und Tarifeinrichtungen für ganz Deutschland. Dieser Tarifkommission ist ein Ausschuß der Verkehrsinteressenten, bestehend aus Vertretern des Handels, Gewerbes und der Landwirtschaft, beigegeben. In dieser Kommission wurde der Antrag auf einheitliche Gestaltung des Expressgutverkehrs für Deutschland gestellt. Es wurde dabei vorgeschlagen, eine Paketadresse, ähnlich der Postpaketadresse, im Interesse beschleunigter Abfertigung einzuführen. Wir haben hiergegen ähnliche Bedenken gehabt, wie Herr Abg. Morgenthaler sie geäußert hat, u. gegen die Begleitadresse gestimmt. Wir sind aber überstimmt worden, insbesondere haben auch die Interessenvertretungen für Einführung der Paketadressen gestimmt. Die neue Bestimmung ist für sämtliche deutschen Bahnen getroffen, und Baden ist daher gezwungen, diese Einrichtung durchzuführen. Wir hoffen aber, daß die Nachteile, die der Herr Abg. Morgenthaler befürchtet hat, nicht so groß sein werden, daß eine Benachteiligung des gesamten Expressgutverkehrs eintritt. Man muß auch die Vorteile der neuen Bestimmungen in Berücksichtigung ziehen. Es kann nunmehr Expressgut nach allen Stationen versandt werden, für die direkte Gepäcksfrachttage bestehen, und es besteht noch wie bisher die Annahmlichkeit, daß der Versender und Empfänger genau weiß, mit welchem Zug das Expressgut abgeschickt wird und mit welchem es ankommt. Wir werden aber die Wirkung der neuen Vorschriften überwachen, und wenn sich je wesentliche Nachteile ergeben sollten, so würden wir Veranlassung nehmen, bei der Ständigen Tarifkommission Anträge auf Abhilfe zu stellen.

Betriebsdirektor Engler: Was die vom Herrn Abg. Muser vorgetragene Beschwerde über die allzu starke Rauchbelästigung durch die Lokomotiven unserer Bahn anbetrifft, so muß bemerkt werden, daß hier geschehen ist, was geschehen konnte, um bei den Lokomotiven allzugroße Rauchbildung zu vermeiden, wie ja auch im Bericht der Budgetkommission ausführlich dargelegt ist. Wir haben aber leider auch nur das erreicht, was andere Bahnen erreicht haben, d. i. ein unbefriedigendes Ergebnis. Die lästigste Rauchentwicklung kommt von den Lokomotiven nicht, wenn sie fahren, sondern hauptsächlich dann, wenn sie im Lokomotivschuppen oder an einem Orte des Bahnhofes stehen, wo sie auf einen Zug warten, den

sie zur Weiterbeförderung zu übernehmen haben. Man könnte sagen, es sollten zur Heizung statt der stark rauchenden Kohlen und Briketts andere Mittel wie Kokes verwendet werden. Man hat es getan, aber nicht soweit gebracht, daß die Lokomotiven während ihres Aufenthalts auf den Stationen ständig mit Kokes versehen werden konnten, da sich dieser insbesondere dann nicht immer in der Nähe befindet, wenn die Lokomotiven an ihren Wartepätzen zu übernehmende Züge abwarten. Es können auch die Lokomotiven nicht außer Kohlen und Briketts noch Kokes auf den Tender nehmen, da der Raum dazu viel zu beschränkt ist. Dazu kommt, daß feucht gewordener Kokes auch nicht rauchlos verbrennt. Wir müssen leider abwarten, bis die Versuche über rauchlose Feuerung weitere Fortschritte gemacht haben. Was die Abhilfe in den Lokomotivschuppen anbelangt, so wurde in Donaueschingen die Einrichtung getroffen, daß der Rauch durch einen einzigen großen Kamin abgeleitet wird, und in ähnlicher Weise soll auch an anderen Orten, insbesondere bei Herstellung neuer Lokomotivschuppen, soweit nötig, vorgegangen werden.

Auf den vom Herrn Abg. Birkenmayer angeführten Herbolzheimer Fall kann ich nicht eingehen, da die Gerichtsverhandlung noch schwebt und dabei gerade auch die richtige Freihaltung der Gleise in Frage steht; ich kann nur im allgemeinen sagen, daß das Rangieren auf den Gleisen, auf denen wenige Minuten nachher Züge durchfahren, genau denselben Vorschriften unterliegt, und auch so gehandhabt wird, wie bei anderen deutschen Bahnen. Diese Frage ist scharf geregelt durch die Betriebsordnung und durch die unter den süddeutschen Staaten vereinbarten Fahrplänevorschriften. Was den Wagenmangel in Freiburg und Biebrach anlangt, muß ich bemerken, daß der Verkehr auf der Höllentalbahn derart schwankend ist, daß ihm leider nicht immer in vollem Maße Rechnung getragen werden kann. Wenn große Gesellschaften sich nicht vorher anmelden, dann müssen sie eben, insbesondere wenn der Zugang auf kleineren Zwischenstationen stattfindet, damit rechnen, daß sie keinen oder nur ungenügend Platz finden. Es ist dies übrigens leider auch auf anderen Stationen der Höllentalbahn der Fall infolge der äußerst starken Verkehrsfluktuationen.

Die Beratung wird hier abgebrochen.

Schluß der Sitzung $\frac{1}{4}$ 1 Uhr nachmittags.

* Karlsruhe, 11. Mai. 71. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Freitag, den 13. Mai 1904, vormittags 9 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

Fortsetzung der Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget der Verkehrsanstalten und zwar: 1. der Eisenbahnbetriebsverwaltung, 2. der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung, 3. über den Anteil Badens am Reinertrag der Main-Neckar-Eisenbahn für die Jahre 1904 und 1905. — Drucksache Nr. 17. — Berichterstatter: Abg. Dr. Wilkens.