

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1904**

179 (18.5.1904) Badischer Landtag. 74. öffentliche Sitzung der Zweiten  
Kammer

## Beilage zur „Karlsruher Zeitung“ № 179.

Karlsruhe, 18. Mai 1904.

### Badischer Landtag.

#### 74. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer am Montag, den 16. Mai 1904.

Am Regierungstisch: Ministerialdirektor Geh. Rat Hittel, Generaldirektor Geh. Oberregierungsrat Roth, Geh. Rat Stutz, Baudirektor Basmer, Betriebsdirektor Engler, die Oberregierungsräte Schulz und Henn und Baurat Courtin.

Präsident Dr. Gönner eröffnet die Sitzung kurz vor halb 5 Uhr nachmittags.

Eingekommen sind folgende Einläufe:

1. Petition des Gustav Kahn in Graben um Rechts-hilfe.

Geht an die Petitionskommission.

2. Petitionen:

- des Verbands badischer Grund- und Häuserbesitzer-Vereine,
- der Bürgervereine der Südstadt, Oststadt, Südweststadt und Weststadt Karlsruhe, die Wertzuwachssteuer betreffend.

Gehen an die Steuerkommission.

3. Mitteilung des Präsidiums der Ersten Kammer über Beratung und Annahme der Ausgabe-Titel XI und XI des Spezialbudgets Großh. Ministeriums der Justiz, des Kultus und Unterrichts (Höhere Unterrichtsanstalten; Wissenschaften und Künste).

Das Haus tritt sodann in die Tagesordnung ein:

1. Beratung über die geschäftliche Behandlung des Antrags der Abgg. Heimburger und Genossen, die Abänderung der Gemeindevahlordnung und der Wahlordnung für die der Städteordnung unterstehenden Städte betreffend. — Drucksache Nr. 30a. —

2. 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 —

und die damit zusammenhängenden Petitionen von Eisenbahnbeamten, Eisenbahnbediensteten und Eisenbahnarbeitern. — Drucksachen „Zu Nr. 17 (II)“ und „Zu Nr. 17 (III)“. —

Zu Punkt 1 der Tagesordnung schlägt Präsident Dr. Gönner vor, die geschäftliche Behandlung des Antrags der bereits bestehenden Verfassungskommission zu übertragen, womit das Haus einverstanden ist.

Es wird sodann über die auf Seite 9 des Berichts bezeichneten Anträge in formeller Abstimmung abgestimmt, und die Anträge mit allen gegen 6 Stimmen angenommen.

Der auf Seite 10 des Berichts bezeichnete Antrag wird in formloser Abstimmung einstimmig angenommen.

Zu II (Andere ständige persönliche Ausgaben und Löhne) § 2 (Vergütungen und andere ständige Bezüge des nicht etatmäßigen Personals) bemerkt

Abg. Eichhorn: Ich will nicht Veranlassung nehmen, hier bei dieser Position auf die Bezüge der Eisenbahnarbeiter, die ich in der Generaldebatte kurz gestreift habe, einzugehen. Es wird dazu Gelegenheit sein bei Beratung der Petitionen. Ich möchte hier nur noch einmal eine nähere Präzisierung meiner Ausführungen bringen, die ich kürzlich über das Verhältnis der Arbeiter zu den Beamten gemacht habe. Der Abg. Muser und andere Kollegen haben geglaubt, in polemischer Absicht darauf hinweisen zu müssen, daß man an Beamtenpersonal nicht sparen soll. Der Berichterstatter war so freundlich, darauf aufmerksam zu machen, daß der Abg. Muser mich falsch verstanden hat. Ich habe selbstverständlich nicht einer Ersparung von Arbeitern das Wort reden wollen, sondern habe nur das Mißverhältnis zwischen Arbeitern und Aufsichtsbeamten in den Werkstätten gemeint. Ich bemerke ganz ausdrücklich, daß ich nicht daran denke, eine Ersparung an Beamten auf Kosten der Sicherheit anzupfehlen. Ich habe nur empfohlen, in den Werkstätten, wo im Afford gearbeitet wird, und daher die Aufsichtspersonen überflüssig sind, an solchen mehr zu sparen.

§ 2 wird hierauf angenommen.

Zu § 5 (Fahr-, Stunden- und Nachtgelder) bemerkt

**Abg. Eichhorn:** Es ist mir mitgeteilt worden, daß der Betriebsvorstand in Mannheim eine neue Verordnung erlassen hat bezüglich Regelung der Fahr- und Uebernachtungsgelder. Die Fahrdienstbeamten beschwerten sich darüber, daß sie dadurch außerordentlich geschädigt würden. Es würden ihnen jetzt Uebernachtungsgelder im Betrag von 90 Pf., die ihnen früher ausbezahlt wurden, nicht mehr ausbezahlt. Ich möchte die Regierung um Auskunft bitten.

**Generaldirektor Geh. Oberregierungsrat Roth:** Ich bin leider nicht imstande, diese Auskunft zu geben, weil uns von der angezogenen Verfügung noch nichts näheres bekannt ist. Wir werden aber dieser Anregung eine weitere Folge geben und die Angelegenheit prüfen.

**Abg. Gauß:** Die Bahnsteigsperrre ist kaum eingeführt, und gleich machen sich auch Klagen und Beschwerden geltend. Auch ich habe eine solche bezüglich der Station Bühl vorzutragen. Als ich neulich 11 Uhr 55 Min. in Karlsruhe wegfuhr, wollte ich in Bühl auf den Lokalzug Kehl zuschreiten, allein der Mensch denkt und die Bahnverwaltung lenkt. Wir wurden um den ganzen Bahnhof herum- und endlich zwischen Pissoir und Station in das Freie geführt. Wie Sie alle wissen, ist die Bühlertalbahn am Ende der Station gelegen, und ihr gegenüber die Bahn nach Kehl. Ich kann heute noch nicht verstehen, warum man den Ausgang Bühl zu gemacht hat, und nicht an das südliche Ende der Station. Zugleich möchte ich die Regierung bitten, für die Beamten ein Schuttdach zu errichten, damit sie gegen Wind und Wetter geschützt sind.

**Präsident Dr. Gönner:** Ich kann den Zusammenhang dieser Ausführungen mit dem § 5 nicht verstehen. (Große Seiterkeit.)

Der § 5 wird hierauf angenommen.

Zu § 6 (Prämien für Materialersparnisse, für Entdeckung von Rad-, Achsen- und Schienenbrüchen und dergleichen) bemerkt

**Abg. Grüniger:** Ich habe bereits auf früheren Landtagen ausgeführt, daß in Billingen, wo es infolge der hohen Lage dieser Stadt besonders nötig wäre, über den Perron noch kein Dach errichtet, und daß der Perron noch nicht asphaltiert worden sei, und möchte ich bitten, diesem Uebelstande abzuwehren. Wichtiger ist die Frage der Ueberführung des Bahngleises vom Bahnhof an der Schwemingerstraße. Hier hat sich von Jahr zu Jahr der Verkehr immer mehr gesteigert, es sind neue Häuser gebaut worden, eine ganze Anzahl Kinder hat diesen Uebergang zu begehen; es ist ein Wunder, daß bei dem bestehenden Zustand noch kein Unglück geschehen ist. Die Regierung hat inzwischen das Gelände angekauft, um den Uebergang zu bauen, der frühere Generaldirektor hat mir in sichere Aussicht gestellt, daß diese Ueberführung in Wälde ausgeführt werde. Um so größer war die Enttäuschung, daß kein Posten im Budget vorgesehen ist. Ich möchte die Regierung bitten, ob es nicht möglich wäre, in einem Nachtrage die Mittel dafür einzustellen, oder wenn dies nicht möglich, an dieser Stelle doch wenigstens eine Fußgängerbarriere errichten zu lassen.

Ich habe noch einen Wunsch wegen der Ausladespur. Seit Eröffnung der Bahn ist die Ausladespur immer gleich geblieben, obwohl der Güterverkehr sich verdoppelt

oder verdreifacht hat; es wäre sehr nötig, die Gleise zu erweitern.

Auch bezüglich der Wohnungen der Beamten habe ich eine Bitte. Die Mietpreise haben sich sehr gesteigert, so daß es den Beamten nicht möglich ist, mit dem Wohnungsgelde auszukommen. Ich möchte fragen, ob es nicht möglich wäre, für die Beamten Dienstwohnungen zu beschaffen.

**Präsident Dr. Gönner:** Auch hier muß ich konstatieren, daß nicht der geringste Zusammenhang mit der Position: Prämien für Materialersparnisse vorliegt. (Seiterkeit.)

Zu § 7 (Verlustentschädigungen für Kassenführer) bemerkt

**Abg. Eichhorn:** Ich muß hier einen Fall vortragen, der bereits durch die Presse gegangen ist, es ist der Fall König von Straßburg. Die Generaldirektion hat mit dem Sekretär des Verkehrsvereins in Straßburg das Abkommen getroffen, daß dieser dort Kilometerhefte verkauft. Dieser hat nun einen großen Teil schlankweg auf Kredit erhalten, und eines Tages entdeckte man, daß er für 5000 M. Hefte verkauft habe, ohne abzurechnen. Die Regierung hat nunmehr einen Vertrag mit ihm abgeschlossen, und er erhält jetzt die Hefte nur noch gegen Vorausbezahlung. Die 5000 M. sollte er in der Weise abtragen, daß sie in vierteljährlichen Raten von 250 M. zu begleichen waren. Meine Anfrage geht dahin, ob der Vertrag eingehalten worden ist, und welche Maßnahmen die Regierung getroffen hat, um derartige Vorkommnisse zu verhindern. Es scheint mir einigermaßen auffällig, daß man einem Mann außerhalb des Landes ohne Sicherheit einen so reichlichen Kredit gewährt hat.

**Oberregierungsrat Schulz:** Der Fall, um den es sich handelt, ist der, daß wir genötigt sind, in Straßburg Kilometerhefte zu verkaufen und abstempeln zu lassen, da dies an den Schaltern daselbst nicht geschieht. Die Eisenbahnverwaltung hat deshalb Umschau nach einer Persönlichkeit gehalten, die dieses Geschäft übernehmen könne. Es ist nun der Vertreter des früheren Verkehrsvereins Straßburg, König, mit diesem Geschäft betraut worden, und es ist richtig, daß die Hefte ihm zum Verkauf zunächst unter Stundung der Wertbeträge überwiesen wurden. Der Mann bekam keine Provision, man ist aber vor einiger Zeit an eine anderweitige Regelung der Angelegenheit herangetreten und hat dem Genannten einen Betrag von 5000 M. im Voranschuß gegeben, aus dem er die Hefte kaufte. Die Schuld von 5000 M. wurde allmählich abbezahlt, und seit einem halben Jahre haben wir keine Forderung mehr an König. Nunmehr ist die Sache so geregelt, daß König die Hefte bar bezahlt, aber dafür eine Provision von 2½ Prozent bekommt.

**Abg. Eichhorn:** Wenn ich den Herrn Regierungskommissär richtig verstanden habe, so sind die 5000 M. ganz bezahlt. Ich muß aber immer noch als auffallend bezeichnen, daß die Regierung einem Mann zumuten kann, ohne Entgelt Hefte zu verkaufen. Die ihm später zugewiesene Provision von 2,5 Proz. scheint mir angesichts der Eisenbahnrente dagegen gleich wieder zu hoch gegriffen zu sein.

Die §§ 7, 8 und 9 werden hierauf angenommen.

Zu Titel 4: für Wohlfahrtszwecke, § 10 (Kosten für den bahnrztlichen Dienst und für sonstige ärztliche Untersuchung und Behandlung des Personals) führt **Abg. Eichhorn** Beschwerde darüber, daß die Streckenarbeiter

ihre Kassenärzte zu schwer erlangen können, stellenweise vier bis fünf Stunden zum Arzt haben, und daß keine freie Arztwahl durchgeführt ist. Aenderungen wären hier leicht möglich, weil die Zahl der in Betracht kommenden Arbeiter nicht zu groß ist.

**Generaldirektor Geh. Oberregierungsrat Roth:** Die von dem Herrn Abg. Eichhorn berührte Angelegenheit gehört eigentlich nicht zu § 10, weil die Bestellung der Kassenärzte Sache der Krankenkasse ist, deren Etat nicht mit dem unseren in Verbindung steht. Die Eisenbahnverwaltung bestellt die Kassenärzte nicht, sondern der Kassenvorstand. Die Bahnärzte sind solche beamtete Ärzte, die als Vertrauenspersonen der Eisenbahnverwaltung Gutachten erstatten und das Beamtenpersonal der Klassen G bis K des Gehaltspersonals einschließlich ihrer Familienangehörigen behandeln; hierfür beziehen sie die unter § 10 gebuchten Vergütungen.

Die Frage der freien Arztwahl wird kaum im Rahmen des vorliegenden Budgets angeschnitten werden können, zumal sie bereits bei dem Etat des Ministeriums des Innern zur Sprache gekommen ist.

**Abg. Eichhorn:** Es ist schon richtig, daß es sich hier um Kassenärzte handelt. Auf deren Bestellung dürfte aber die Eisenbahnverwaltung doch einen gewissen Einfluß haben. Die Kasse verwaltet sich nicht vollständig allein, sondern untersteht wesentlich dem Einfluß der Generaldirektion. Infolgedessen hat auch die Eisenbahnverwaltung die Möglichkeit, in der von mir gewünschten Weise einzuwirken.

Zu § 11 (Pensionen und Zuschüsse zur Hinterbliebenenversorgung einschließlich der Leistungen auf Grund des Beamtenfürsorgegesetzes) bemerkt

**Abg. Lehmann:** Ich will hier zunächst ein Vorkommen zur Sprache bringen, das im Zusammenhang mit diesem Paragraphen stehen dürfte. Es handelt sich um einen früheren Reserveführer, der wegen eines Augenleidens pensioniert wurde und eine Pension von 588 M. bezieht. Am 1. Dezember v. J. wurde er dann zum Wirt der Kantine für den Rangierbahnhof in Mannheim bestellt. Der Mann hat infolgedessen für 5- bis 600 M. Ausgaben gehabt für Anschaffung von Möbeln usw. für die Einrichtung der Kantine. Für die Verwaltung erhielt er monatlich ein Fixum von 300 M., wovon er das Bedienungspersonal stellen mußte. Nun ist ihm aber mit einmonatlicher Frist plötzlich ohne sichtbaren Grund auf 1. Mai d. J. gekündigt worden. Die Stelle wurde dann neu ausgeschrieben, obgleich sie faktisch besetzt gewesen sein dürfte. Infolgedessen besteht jetzt bei dem Personal der Kantine und den Arbeitern die Meinung, daß der Anschlag nur pro forma erfolgt sei. Ich bitte die Eisenbahnverwaltung, Recherchen wegen der Sache anzustellen und den Mann, der so große Auslagen in der Kantine gehabt hat und nur eine geringe Pension bezieht, irgend wo im Bahndienst unterzubringen. Die Kantine selbst wird in einer Weise betrieben, die den an sie zu stellenden Anforderungen nicht entspricht. Ein Anschlag vom 3. Januar d. J. verbietet den Arbeitern das Einbringen jedweder Getränke — auch alkoholfreier — und droht im Wiederholungsfall bei Zuwiderhandlung mit Dienstentlassung. Wie kommt die Eisenbahnverwaltung dazu, so etwas anzuordnen?

Eine zweite Bekanntmachung vom 5. Januar d. J. hat denselben Inhalt. Ein dritter Anschlag vom 7. Februar d. J. ordnet an, daß ein Jeder, der gegen diese Verordnung handelt, zur Anzeige gebracht werden soll.

Ich möchte die Eisenbahnverwaltung fragen, ob ihr von diesen Vorkommnissen etwas bekannt ist, und bitten, Remedur eintreten zu lassen.

**Generaldirektor Geh. Oberregierungsrat Roth:** Die Kantinen der Eisenbahnverwaltung sind ausschließlich Einrichtungen des beteiligten Personals. Die Generaldirektion ist damit nur insoweit befaßt, als sie die Mittel zu der Herrichtung der Kantinegebäude bewilligt und den hierzu bereiten Beamten gestattet, ihre Dienste unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Einen weiteren Einfluß hat sie nicht und will sie auch nicht haben. Wir würden nur dann einschreiten, wenn durch Maßnahmen der Kantineverwaltungen unsere dienstlichen Interessen verletzt würden.

Die Verhältnisse des von dem Herrn Abg. Lehmann genannten Pensionärs kenne ich nicht näher. Ich möchte aber bemerken, daß unter § 11 nur solche Pensionen gebucht werden, die das Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der Auswärtigen Angelegenheiten im Benehmen mit dem Finanzministerium festsetzt und die Landeshauptkasse auf Ersatz durch die Eisenbahnverwaltung zahlt.

Ueber die von dem Herrn Abg. Lehmann angeführten Verfügungen des Mannheimer Maschineninspektors, die wohl nur in sehr losem Zusammenhang mit § 11 stehen, kann ich mich nicht äußern, ohne sie in ihrem ganzen Wortlaut zu kennen. Nur dadurch sowie nötigenfalls durch Befragung des genannten Beamten ist es möglich, ein vollständiges Bild von der Sache zu erhalten. Darin stimme ich aber jetzt schon mit der Verfügung überein, daß das Einschmuggeln alkoholischer Getränke in die Werkstätten im Interesse der Aufrechterhaltung der Ordnung unter allen Umständen verboten werden muß. Was die Worte: „Andere Getränke“ bedeuten soll, läßt sich wohl nur aus dem Zusammenhang der Verfügung beurteilen.

**Abg. Süßkind:** Wir haben gehört, daß die Kantinen eine ausschließliche Einrichtung des Personals sind. Das scheint für die Kantine im Mannheimer Güterbahnhof nicht zu stimmen, weil dort auch Leute verkehren, die nicht im Dienst der Eisenbahnverwaltung stehen. Die vom Abg. Lehmann angeführten Verfügungen beschränken die Freiheit der Arbeiter in unzulässiger Weise, weil sie ihren Bedarf an allen Getränken in der Kantine beziehen sollen. Diese Beschränkung sollte unbedingt von der Generaldirektion aufgehoben werden. Die Kantine in Mannheim hat sich als freie Wirtschaft entwickelt, was auch noch zu anderen Mißständen geführt hat, die ich nur andeuten will.

Zu § 18 (Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände) bemerkt

**Abg. Duffner:** Ich möchte einen Wunsch aussprechen im Interesse aller jener Reisenden, welche, um sich von den üppigen Schönheiten des Kinzigtales und der reichen Pracht unseres Schwarzwaldes begeistern zu lassen, die Schwarzwaldbahn benützen. Ich wünsche die Anbringung von Orientierungskärtchen in den zwischen Konstanz und Offenburg verkehrenden Zügen. Ist schon die ganze Schwarzwaldbahn ein Denkmal deutschen Fleißes und wagemütiger Unternehmungslust, so ist speziell die Strecke Hornberg—Sommerau ein Meisterwerk der Technik. Es mag einmal eine Zeit gegeben haben, in der man es nicht für möglich hielt, diese Bahn, die von Hornberg bis Sommerau allein 38 Durchstiche zählt, zu bauen. Was sich früher vielleicht als eine Phantasie ansehen ließ, ist dank eines mächtig vorwärts dringenden Geistes Wi-

lichkeit geworden, und unser Heimatland genießt den Ruhm, die schönste Bahn des Deutschen Reiches zu besitzen.

Ich will bei dieser Gelegenheit einen Strauß niederlegen auf das Grab Gerwigs, des Erbauers der Schwarzwaldbahn, eines Mannes, der früher lange Zeit in diesem hohen Hause mitgearbeitet hat, ihm Dank spenden aus vollem Herzen für seine Schöpfung, und vergessen, wie sehr meine Heimatstadt geschädigt wurde dadurch, daß das Schwarzwaldbahnprojekt an Stelle desjenigen getreten ist, das Furtwangen berühren sollte.

Nun, wir haben zu unserer heutigen Großh. Regierung das Vertrauen, daß sie unserer Petition um einen Zuschuß zum Bau einer elektrischen Bahn zwischen Triberg und Furtwangen eine freundliche Gesinnung entgegen bringt, so daß der direkte Anschluß in Triberg uns jene für Furtwangen folgenschwere Benachteiligung vergessen läßt. Nehmen Sie mir diese Abschweifung nicht übel, meine Herren: Weß das Herz voll ist, deß läuft der Mund über.

Ich komme zu meiner ersten Bitte zurück. Der größte Teil der in den Schwarzwald reisenden Touristen hat, ich glaube dies aussprechen zu dürfen, keine Ahnung von der technischen Großartigkeit der Schwarzwaldbahn. Die Reisenden auf dieses Werk eines kühnen Geistes hinzuweisen, möchte ich heute empfehlen. Der Herr Generaldirektor hat mir auf eine diesbezügliche persönliche Anregung mitteilen lassen, daß er sich Schritte in dieser Richtung vorbehalte. Ich will nun der Hoffnung Ausdruck verleihen, daß eine Entscheidung in dem von mir gewünschten Sinne schon in nächster Zeit fallen möchte, damit mit Beginn der Reisezeit die Kärtchen, die kaum eine große Ausgabe erfordern werden, in den Wagen angebracht sind. Ich erlaube mir, eine Karte der Schwarzwaldbahn, nach deren Muster ich mir die Ausführung der Orientierungskärtchen denke, auf den Tisch des hohen Hauses niederzulegen. Ein Blick auf dieselbe unterstützt meine Bitte mehr als die schönsten Ausführungen.

Abg. Lehmann spricht seine Bewunderung darüber aus, daß den Portiers in Mannheim angedroht worden ist, zu den Kosten der Abnutzung der Bänke im Wartesaal herangezogen zu werden, wenn sie gestatten, daß die Reisenden sich darauf legen. Es kommt doch oft vor, daß Reisende nicht genug Zeit haben, in ein Hotel zu gehen, die müssen doch, wenn sie müde sind, sich auf die Bänke in den Wartesälen legen dürfen. Man befürchtet, daß durch das Liegen die Bänke mehr abgenützt werden als durch das Sitzen. In größeren Bahnhöfen, so in Frankfurt a. M., ist es übrigens gestattet, daß Reisende, die im Besitze einer Fahrkarte sind, die Nacht über auf den Bänken in den Wartesälen schlafen dürfen.

Zu § 20 (Bezug von Wasser, Gas und Elektrizität von fremden Werken) bemerkt

Abg. Hoffmann: Als vor einigen Jahren die Generaldirektion in Bruchsal die Landstraße unter der Bahn durchführen wollte, erhob sich Opposition. Ich gehörte auch zu den Gegnern; wir haben uns aber mit diesem Unternehmen jetzt ausgeöhnt und begrüßen es als eine segensreiche Einrichtung. Aber sie hat noch einen Fehler, das Wasser tropft noch durch, so daß die Kleider der Passanten beschädigt werden. Ich bitte die Regierung, hier Abhilfe zu schaffen; es ist dies der allgemeine Wunsch.

Zu § 21 (Löhne der Bahnunterhaltungsarbeiter, Beschaffung der Baumaterialien und sonstige Ausgaben, einschließlich der Kosten kleinerer Ergänzungen) bemerkt

Abg. Armbruster: Im Bezirk Ettenheim wird geklagt, daß die Verladerrampe von Derschweiler sich für die Verladung des vielen Nutholzes als zu klein und auch gefährlich erweist. Im Jahre 1902/03 kamen 250 Doppelwaggons Holz zur Verladung, die Rampe kann aber nur zwei Ladungen zur Lagerung aufnehmen. Alles übrige Holz muß auf der Straße gelagert werden. Dies führt zu vielen Unzuträglichkeiten. Die Rampe ist auch gefährlich, weil der Strahnen ganz in der Nähe des Gleises ist, auf welchem der Schnellzug verkehrt. Ich bitte die Regierung um Untersuchung des Sachverhalts und Abstellung. Sehr viele Holzgentümer schicken wegen der Mißstände ihr Holz nach Dinglingen.

Generaldirektor Geh. Oberregierungsrat Roth: Auf diese und andere Wünsche darf ich generell erklären, daß sie zumeist nicht sofort beantwortet werden können. In den seltensten Fällen sind uns die gerügten Mißstände so genau bekannt, daß wir ohne weiteres eine zutreffende Auskunft geben können. Aber wir werden, wenn der gedruckte Bericht vorliegt, alle Anregungen prüfen, und, falls sich ein Bedürfnis herausstellt, bei dringlichen Sachen sofort Abhilfe schaffen, bei minderdringlichen die Angelegenheit für das nächste Budget vormerken. Ich gebe diese Erklärung ab, damit nicht aus dem Still-schweigen der Regierung die Absicht geschlossen werde, keine Prüfung eintreten zu lassen.

Abg. Köhler: Bei den unter diesem Paragraphen aufgeführten Arbeiten machte ich die Beobachtung, und dieselbe ist, wie mir gesagt wurde, auch von andern wiederholt gemacht worden, daß sie sich mitunter recht lang hinziehen. Dies hängt offenbar damit zusammen, daß man zu wenig Arbeiter anstellt. Je weniger Arbeiter, desto länger die Bauzeit, desto größer aber auch die Kosten. Man gewinnt den Eindruck, daß auch zu viel beaufsichtigt und dadurch der Bau verzögert und verteuert wird. Vielfach handelt es sich um kleine Bauten, die für einige Hundert Mark von einem Privaten gemacht werden können, den Staat aber das doppelte kosten. Als bezeichnend führe ich die Antwort eines Italieners an auf die Frage, ob denn ein Bau noch nicht bald fertig werde: „da, mach Sie denn ein Bau noch nicht bald fertig werde: „da, mach Sie fertig“, sagte er, „wenn zwei schaff und drei guck, nimm fertig“. (Seiterkeit.)

Generaldirektor Wasmmer: Ich möchte unsere Bezirksbeamten gegen die Angriffe des Herrn Köhler in Schutz nehmen. Bei uns wird nicht mehr beaufsichtigt, als notwendig ist. Viele Arbeiten brauchen bei uns eine sorgfältigere Aufsicht, da häufig die Betriebssicherheit in Frage steht. Da geschieht nicht zu viel, wenn auch die Oberbeamten hin kommen. Die Arbeiten werden bei uns auch nicht teurer als bei anderen Verwaltungen oder auch bei privaten Bauten. Ich muß die Angriffe des Herrn Köhler als unbegründet zurückweisen.

Abg. Eichhorn: Eine Bemerkung, die ich in der Generaldebatte so nebenbei und halb scherzhaft gemacht habe, ist hier wiederholt aufgegriffen worden. Es war die Bemerkung über die opulente Bauweise. Ich erwähnte speziell den Bahnhof in Bilsingen, nicht weil ich damit unzufrieden wäre, sondern weil es sich um eine Station handelt, die leider nicht voll benützt wird. Ich habe ferner speziell den Umstand im Auge gehabt, daß dort ein Abort für 2000 M. vorgesehen ist. Dies scheint mir doch sehr viel zu sein. An solchen einzelnen Beispielen läßt sich sehen, daß doch hier und da die Möglichkeit wäre, sparsamer zu sein. Unter heutigen Verhältnissen kann man ein ländliches Vierfamilienhaus ganz bequem für

8000 M. bauen. Hier werden 2000 M. für einen Abort aufgewendet. Wenn es sich um eine Station mit sehr starkem Verkehr, wie etwa Pforzheim, Heidelberg oder Mannheim, handelte, da könnte man das verstehen, aber für eine Station mit leider beschränktem Verkehr scheint mir dieser Bau zu teuer zu sein.

Noch eine Bemerkung: In Pforzheim ist eine Unterführung, die vom Luisenplatz nach der Anhöhe hinaufführt. Da ist ein Gleis nur auf Holzballen gelagert. Es ist deshalb angeordnet, daß die Geschwindigkeit bei Ueberfahren der Brücke auf 20 Kilometer herabgemindert werden muß. Es ist nicht recht verständlich, warum dieser Zustand nicht gleich geändert wurde. Vielleicht können wir hierüber auch Auskunft erhalten.

Vaudirektor Wasmer: Was die von dem Herrn Abg. Eichhorn erwähnte Brücke anlangt, so kann ich nur sagen, daß es sich um ein Provisorium handelt. Während des Umbaus ist nicht zu vermeiden, daß die Gleise zeitweise auf Holz gestellt werden. (Abg. Eichhorn: Schon seit Jahren!) Das kommt daher, daß die Arbeiten in Stillstand geraten sind durch die Ihnen bekannten Verhältnisse, so daß die Sache nicht so rasch vorwärts gehen kann. Ich werde aber der Sache näher nachforschen.

Abg. Birkenmayer: Obwohl es zu meiner Befriedigung gereicht, daß für die Verbesserung der Station Litzfex 14 000 M. ausgeworfen sind, kann ich mir nicht verlagern, auf die Station Zell zurückzukommen. Es scheint mir, daß seitens der Regierung das, was ich gesagt habe, als etwas zu stark gefärbt aufgefaßt worden ist. Das ist nicht der Fall. Jetzt bin ich gezwungen, noch weiteres vorzutragen. Es wird mir nämlich außer dem Vorgetragenen mitgeteilt, daß auch die Bureauräume, die Warteräume zu klein und für den Expres- und Passagiergutverkehr ungenügend sind, und daß Mißstände vorliegen bezüglich eines Orts, den man nicht gerne öffentlich nennt. Ebenso seien die Gleise ungenügend zum Rangieren. Das ist auch wohl der Grund, warum der Gewerbeverein in Zell vorstellig geworden ist. Ich habe auch bemerkt, daß ich der Generaldirektion keinen Vorwurf machen bezüglich der *E r s t e L i u n g* des Gebäudes. Meine Beschwerde geht nur dahin, daß man so viele Jahre hingehen ließ, ohne etwas zu ändern. Ich möchte bitten, wenigstens die ärgsten Mißstände alsbald zu beseitigen.

Vaudirektor Wasmer: Ich kann in Ergänzung meiner früheren Ausführungen nur sagen, daß wir veranlaßt sind, infolge einer Eingabe des Gemeinderats Zell die gleichen Wünsche, wie sie der Herr Abg. Birkenmayer geäußert hat, zu prüfen. Wir haben die Eingabe den Bezirksbeamten zugewiesen, um die Sache zu prüfen und darüber zu berichten. Sobald der Bericht einkommt, und sich Mißstände, die sofort zu beseitigen sind, herausstellen, wird das Erforderliche geschehen.

Abg. Morgenthaler: Ich halte es für meine Pflicht, auf eine gefährliche Uebergangsstelle an der Acherntalbahn hinzuweisen. Es handelt sich um die Stelle bei der Brauerei Koch. Hier stoßen die große Brauerei und die Bureaugebäude so nahe an die Bahn heran, daß man den Zug, wenn derselbe dahinter hervor kommt, von der Straße aus nicht sehen kann. Nun soll die Bahnverwaltung die Auflage haben, an dieser Stelle einen kurzen Halt zu machen, bevor die Landstraße überfahren wird. Es wird mir aber gesagt, daß dies nicht immer beobachtet wird. Erst neulich wäre beinahe mit einem Fuhrwerk ein Unglück passiert, wenn das Pferd bei Anblick des herannahenden Zuges nicht gescheut und kehrt gemacht hätte.

Ich halte es für meine Pflicht, die Regierung zu bitten, diese gefährliche Stelle zu untersuchen und entweder eine Barriere zu errichten, oder der Bahnverwaltung zur strengen Pflicht zu machen, an jener Stelle immer zu halten.

Abg. Vergt: Die Bemerkungen des Abg. Köhler sind zwar bereits vor dem Herrn Regierungsvertreter in die richtige Beleuchtung gestellt worden. Ich glaube aber, doch noch ein Wort sagen zu müssen, weil ich die Ehre habe, zu den Beamten zu gehören, von denen der Abg. Köhler gesprochen hat, und es sonst den Anschein gewinnen könnte, als ob ich mich getroffen fühlte. (Heiterkeit.) Ich nehme seine Bemerkung nicht tragisch, sondern für den Ausfluß einer gemüthvollen Auffassung der Verhältnisse anderer Berufsarten und eines zu weit gehenden Vertrauens in Mitteilungen, die dem Abg. Köhler vielleicht beim Bier von Privaten gemacht worden sind. Auf eigene Erfahrung wird sich sein Urteil wohl nicht gründen, sonst hätte er sich überzeugen müssen, daß bei keiner anderen Verwaltung mit größerer Anspannung der Kräfte, ja mit größerer Hast gearbeitet werden muß, als bei der Eisenbahnverwaltung bei Unterhaltung ihrer Anlagen. Daß einmal die Arbeiter, der Bahnmeister, der Regierungsbaumeister und vielleicht sogar der Bahnbauinspektor an einer Baustelle zusammentreffen, ist möglich, da es recht wohl vorkommen kann, daß der Vorstand sich einmal an Ort u. Stelle mit dem Regierungsbaumeister über eine Ausführung besprechen will, auch daß er Anlaß hat, dem Bahnmeister persönlich Weisungen bezüglich des Baues zu erteilen. Solche amtliche Besprechungen kommen aber doch auch sonstwo vor, ich habe sogar gehört, daß auch die Professoren in Konferenzen zusammenkommen, um die Angelegenheiten ihrer Schule zu besprechen. Ich hoffe, daß der Abg. Köhler bei näherer Ueberlegung sein Urteil etwas forrigieren wird.

Abg. Benedey: Im Budget sind im § 21 für Aufenthaltsräume für Arbeiter im Bahnhof Konstanz 1700 M. vorgesehen. Die Raumverhältnisse sind aber so klein, daß ich kaum glaube, daß sich mit diesem niederen Betrage etwas erreichen läßt. Die Leute klagen auch über mangelnde Wohngelegenheit. Ich möchte bitten, daß das Nötige geschieht.

Abg. Wittum: Mit Rücksicht auf die Zeitungsberichterstattung muß ich eine kurze Bemerkung machen. Wenn man die Berichte in Pforzheim liest, und man paßt dort sehr scharf auf, dann fragt man sich, warum haben die Vertreter von Pforzheim zu der vom Abg. Eichhorn zur Sprache gebrachten Angelegenheit nicht das Wort ergriffen? Wir können selbstverständlich bei dieser Debatte nicht über die Bahnerweiterung in Pforzheim sprechen. Das wird unsererseits aber bei Beratung des Budgets über den Eisenbahnbau in eingehender und sachgemäßer Weise geschehen.

Abg. Köhler: Es ist mir durchaus ferngelegen, Beamte im allgemeinen oder einzelne Beamte anzugreifen zu wollen. Ich wollte nur dem Ausdruck geben, was mir von anderer Seite wiederholt mitgeteilt worden ist, und was mir selbst schon geschehen hat, als ob im Staate überhaupt — nicht allein bei der Eisenbahnverwaltung — in punkto Aufsicht etwas zu viel getan würde. Wenn meine Ausführungen dazu beitragen würden, daß hier etwas gespart wird, so werden sie nicht wertlos gewesen sein.

Abg. Goldschmidt: Auch mir ist ein Wunsch bezüglich Aenderung der Stationsnamen aus meinem Wahlbezirk mitgeteilt worden, und zwar bezüglich der Station Bel-

schlingen. Diese liegt ganz auf der Gemarkung Neuhausen, welcher Ort kleiner ist als Welschingen. Warum man die Bezeichnung Welschingen und nicht die gemeinsame Welschingen-Neuhausen gewählt hat, ist mir nicht bekannt. Heute sprechen die Bewohner von Neuhausen den Wunsch aus, daß die Station auch mit ihrem Namen benannt werde. Dadurch, daß in den Briefbezeichnungen Neuhausen zu Engen gezählt wird, werden die Reisenden veranlaßt, in dem von Neuhausen drei Viertel Stunden weit entfernten Engen auszustiegen, statt in dem 10 Minuten entfernten Welschingen.

Ich bitte die Großh. Generaldirektion, sie möchte der auch ihr zugekommenen Bitte der Gemeinde Neuhausen entsprechen.

Abg. Eichhorn: Angeichts der großen Angstlichkeit vor den Pforzheimer Wählern, die der Herr Kollege Wittum an den Tag legte, halte ich doch für notwendig, zu erklären, daß meine Bemerkung nicht alles war, was ich zum Pforzheimer Bahnhofsbau zu sagen habe. Ich werde darüber beim Eisenbahnbau reden.

Abg. Hoffmann: Wir haben uns in der Generaldebatte Tagelang über das Sparen unterhalten. Es wurden auch verschiedene Vorschläge gemacht, wie gespart werden könnte. Im ganzen möchte ich das Resümé dahin ziehen, daß man der Ansicht war, es sei Sache der Eisenbahnverwaltung, darauf zu sehen, wo gespart werden könnte. Es wurden mir nun einige Mitteilungen gemacht, deren Wiedergabe ich riskiere trotz der Ausführungen des Kollegen Hergt, weil ich der Ansicht bin, daß wir Abgeordnete berechtigt sind, Kritik zu üben, und wir dadurch der Großh. Generaldirektion unter Umständen Gefallen tun.

Zunächst handelt es sich um Mängel und Fehler beim Bahnhofsbau in Grödingen. In den Monaten Juli und August 1901 wurde mit dem Umbau begonnen. Die Firma Holzmann in Frankfurt mußte an der Herstellung der Widerlager zur Verbreiterung der Pfingzbrücke Sonntag und Feiertage, Tag und Nacht, arbeiten. Nach Aufstellung der Eisenkonstruktion der Pfingzbrücke im Februar und März 1902 blieben alle Arbeiten ruhen, jedoch waren im Winter 1902/03 oft bis zu 30 und mehr Arbeiter auf der Strecke, die Tagelang nichts taten bzw. keine Beschäftigung hatten. Im Spätjahr 1902 wurde eine neue Verladerrampe erstellt; als dieselbe im Winter eingewalzt werden sollte, verankerte die Dampfwalze im Schmutz, und das Mauerwerk wich aus, so daß es teilweise neu aufgeführt werden mußte. Die Verladerrampe ist nicht nur schlecht, sondern sogar unbrauchbar, da man von einer Seite gar nicht anfahren kann. Im Sommer 1903 wurden die neuen Gleise verlegt, jedoch planlos; denn die Gleiskreuzungen wurden mit Aufwand an Leuten, Zeit und Geld ausprobiert, sogar erst die Gleise verlegt und dann erst die Artspähle geschlagen. 30 Mann transportierten eine Eisenbahnschiene von 16 Meter Länge auf einem Handwagen vom Bauplatz in die nahegelegene Fabrik von C. Fiesler und brachten sie in gleich feierlichem Zuge wieder zurück. Endlich im April 1904 wurde die südliche Hälfte der eisernen Brückenkonstruktion aufgestellt; die Strecke ist aber heute noch nicht fertig. Die ganzen Stellwerksanlagen wurden neu geliefert, obgleich etwa 50 Prozent der vorhandenen Anlageteile noch verwendbar gewesen sein sollen. Der ganze Güterbahnhof ist unzweckmäßig angelegt und teilweise unbrauchbar, jedenfalls schlechter, als wie er vor dem Umbau war.

Weiter wurde mir mitgeteilt, daß im Rangierbahnhof Karlsruhe für 30 000 M. Schienenstühle lagern, die absolut neu und noch in keiner Weise verwendet sind und die

jetzt wieder als altes Eisen zum Verkauf kommen sollen. Es ließen sich wohl überhaupt bedeutende Ersparnisse erzielen, wenn man alte Betriebsgegenstände wieder herstellen würde, z. B. große Teile von Stellwerksgegenständen, Herzstücke, Weichen usw.

Es mag sich bei diesen Beschwerden teilweise um Bagatellsachen handeln, und ich hoffe, daß dem so ist. Die Regierung wird jedenfalls in der Lage sein, meine Mitteilungen entweder richtig zu stellen oder die nötigen Konsequenzen zu ziehen.

Abg. Hergt: Der Vorredner hat meiner mit einer Randbemerkung gedacht. Er scheint also zu hoffen, daß ich ihm antworten würde. Da ich die Verhältnisse indes nicht an Ort und Stelle studiert habe, kann ich auf die Beschwerden nicht antworten, und ich habe sie auch nicht zu verantworten. Ich möchte aber doch bemerken, daß es wohl nicht richtig ist, wenn man solche Sachen hier vorbringt, wenn man selbst sagen muß, daß man für ihre Richtigkeit nicht einstehen kann. Es ist eine allgemeine Erfahrung, daß über keinen Gegenstand mehr geredet wird als über die Eisenbahnen. Jeder glaubt, über spezielle Verhältnisse genau orientiert zu sein, während es tatsächlich sehr oft gar nicht der Fall ist.

Abg. Hoffmann: Ich war der Ansicht, zu meinen Mitteilungen diese Einleitung machen zu sollen, weil ich kein Sachverständiger bin und mich als solcher auch nicht aufspielen will. Wenn ich zu dem Kollegen Hergt gekommen wäre und ihn erfuhr hätte, mit mir nach Grödingen zu gehen, so würde er jedenfalls abgelehnt haben. Ich kann mich erinnern an die lange Justizdebatte, bei der die Nichtjuristen sich zurückgehalten haben. Ich sehe an der bisherigen Nichtbeteiligung der Juristen an der Spezialdebatte über die Eisenbahnen, daß sie selbst die Ueberzeugung haben, daß sie nicht Sachverständige sind.

Zu § 23 (Kosten erheblicher Ergänzungen) führt Abg. Hergt aus: Ich möchte zunächst mit einigen Worten auf meine Ausführungen über § 23 bei der Generaldebatte zurückkommen. Ich glaube, daß ich bei jenen Bemerkungen mißverstanden worden bin. Ich habe nur gesprochen von Kosten der Ergänzungen und Erweiterungen von Bahnanlagen, nicht von denen der Erneuerung vorhandener Gegenstände. Auf die letzteren aber haben sich wohl die Darlegungen des Herrn Generaldirektors hauptsächlich bezogen, daß die Kosten für diese Erneuerungen aus Betriebsmitteln bestritten werden müßten, die Art der Kostendeckung eine Art Erneuerungsfond darstelle. Das ist richtig. Aber wenn neue Teile zu vorhandenen Anlagen dazu kommen, dann könnten die Kosten dieser sehr wohl aus Baumitteln bestritten werden, sie bräuchten nicht auf den Betriebsetat genommen werden, solange keine Ueberschüsse vorhanden sind.

Ich möchte sodann noch ein Anliegen aus meinem Wahlbezirk vorbringen, das sich auf die Einführung der Bahnsteigsperrbezieht. In Appenweier ist durch die Einführung der Bahnsteigsperrbeziege ein besonderer Zustand herbeigeführt, welcher für die Interessenten der meist beteiligten Gemeinde Urloffen mißlich ist. Im Jahre 1893 wurde bei der Erweiterung des Bahnhofes Appenweier ein Feldwegübergang in der Mitte des Bahnhofes geschlossen, der vorzugsweise von der Gemeinde Urloffen benutzt wurde. Als Ersatz wurde der Bahnsteigtunnel verlängert bis an die westliche Grenze des Bahnhofes in Gestalt eines unterirdischen Durchgangs, um den Urloffern eine Fußgänger Verbindung zwischen den östlich und den westlich des Bahnhofs liegenden Gemarkungsteilen zu verschaffen. Außerdem wurde auf der Westseite ein fahr-

barer Weg längs des ganzen Bahnhofes hergestellt. Dieser Ersatz wurde von der Gemeinde angenommen, aber eine gewisse Beeinträchtigung ihrer Interessen hat die Gemeinde schon damals erlitten, denn der damalige Wegübergang war sehr bequem für die anderseits der Bahn liegenden Teile der Gemarkung. Jetzt ist ein Umweg nötig. Die Fußgänger dürfen allerdings durch den unterirdischen Gang auch ihre Feldgeräte mitnehmen. Bei Einführung der Bahnsteigperre mußte nun der Durchgang geschlossen, bzw. seine Benützung beschränkt werden. Es wurde so eingerichtet, daß der Durchgang beiderseits bewacht wird, und die Passanten beim Eintritt in den Durchgang sich Ausweisarten geben lassen müssen, die sie auf der andern Seite wieder abgeben. Diese Karten berechtigen natürlich nicht zum Aufenthalt auf dem Bahnsteig oder zum Betreten der Wartsäle. Die Bewachung findet nur am Tage statt. In der Nacht können verspätete Passanten den Durchgang nur so benutzen, daß sie sich mittels eines Klingelwerks anmelden. Dieser Zustand bildet doch eine Beschränkung des der Gemeinde laut Vereinbarung zustehenden Rechts. Die Gemeinde hat deshalb nur mit Widerstreben diese Einrichtung gesehen. Die Generaldirektion hat es allerdings an Entgegenkommen nicht fehlen lassen, indem sie der Gemeinde an Stelle des unterirdischen Durchgangs einen Fußgängersteig über die Gleise herzustellen. Aber die Gemeinde hat statt dessen die Erstellung eines anderen Durchgangs im nördlichen Teil des Bahnhofes gewünscht, was die Generaldirektion wegen der außerordentlich hohen Kosten ablehnen mußte. Eine Verbesserung des jetzigen Zustandes wäre dadurch möglich, daß man den Uebergang am nördlichen Ende des Bahnhofes durch eine Straßenüberführung ersetzte und auf der Offseite einen Fahrweg längs des Bahnhofes erstellte. Aber dies ist wohl in absehbarer Weise der Kosten wegen nicht zu erwarten. Die Gemeinde ist deshalb auf den Gedanken gekommen, ob nicht für ihren Verkehr Lokalzüge eingerichtet werden könnten in der Weise, daß für einige Züge von und nach Offenburg und Kehl durch einen Rangierzug ein Anschluß geschaffen würde. Es handelt sich um eine Gemeinde mit sehr lebhaftem Handel in Feldgewächsen. Von den Händlern und anderen Urloffen wird die Bahn sehr stark benützt. Ich habe mich aus den Fahrplänen überzeugt, daß es wohl möglich wäre, einige Züge mit Lokalzugscharakter ohne Störung des Verkehrs bis zu jenem Uebergang weiterzuführen. Wenn man der Gemeinde in dieser Weise entgegenkäme, würden sich die Schwierigkeiten wohl beseitigen lassen. Die Gemeinde wird eine Vorstellung in diesem Sinn an die Großh. Generaldirektion richten, und ich bitte dringend, eine Prüfung dieses Wunsches in entgegenkommender Weise einzutreten zu lassen und eine der Gemeinde günstige Entscheidung zu treffen.

**Abg. Greiff:** Die Anschauungen des Vorredners haben jedenfalls ihre Berechtigung. Es läßt sich darüber streiten, ob es berechtigt ist, so große Mittel aus dem Betrieb für den Bau zu verwenden. Nachdem es aber schon seit vielen Jahren so gehandhabt wird, können wir es im Interesse einer gesunden Wirtschaft nur begrüßen. Ich habe diesen Kosten in keiner Weise zu beanstanden, aber das muß ich beanstanden, daß im letzten Budget für eine Schirmhalle in Kirchheim ein Posten enthalten war, während die Halle bis heute noch nicht gebaut ist. Der dortige Bahnhof ist in sehr schlechtem Zustand. Er hat nicht einmal einen Wartesaal 2. Klasse. Die Station ist eine der wichtigsten unter den kleineren Stationen unseres Landes. Ich bitte, die Schirmhalle baldigst zu erbauen und auch die andern Mißstände zu beseitigen.

**Baubdirektor Basmer:** Die Schirmhalle in Kirchheim hängt zusammen mit der Straßenüberführung. Erst muß diese fertig sein, es müssen die Bahnsteige angelegt werden, dann erst kann die Halle gebaut werden. Die Ueberführung wird wahrscheinlich am 1. Juni in Betrieb genommen, die Schirmhalle wird dann sofort erstellt werden.

**Betriebsdirektor Engler:** Ich möchte auf die Bemerkungen des Herrn Abg. Hergt kurz antworten. Die Zustände in Appenweier sind auch der Generaldirektion nicht sehr angenehm, und wir wären einer Aenderung sehr geneigt, aber die erwähnten Fahrten wären mit zu großen Schwierigkeiten verbunden. Wenn sie auf den Nebengleisen ausgeführt würden, so würde das ganze Rangiergeschäft bei Güter- und Personenzügen bei jeder derartigen Fahrt auf längere Zeit unterbrochen. Fänden die Fahrten aber auf den Hauptgleisen statt, so müßte auf den auf diesen Gleisen stattfindenden Verkehr der fahrplanmäßigen Züge Rücksicht genommen werden, die Zeiten der angestrebten Fahrten würden dann sehr ungünstig ausfallen, weil sie geraume Zeit vor oder nach den verkehrenden Zügen, auf die sie den Anschluß für die Bewohner von Urloffen herstellen sollen, ausgeführt werden müßten. Unter allen Umständen würden diese Fahrten aber sehr teuer werden, weil eine besondere Lokomotive gebraucht würde. Dieser Vorschlag erscheint also nicht leicht durchführbar.

**Abg. Wampel:** Ich muß mich den Ausführungen des Abg. Greiff anschließen bezüglich der Wartesäle in Kirchheim. Der jetzige Zustand ist trostlos. Da liegen die vielen Arbeiter herum, dann kommen die Marktweiber mit ihren Körben und die Schüler dazu, nebst den anderen Reisenden; für diesen starken Verkehr ist der Saal viel zu klein. Ich bitte die Großh. Regierung, hier bald einen menschenwürdigen Wartesaal herzustellen, damit die Leute nicht so zusammen gepfercht werden.

**Abg. Hergt:** Auf die Auskunft des Herrn Regierungsvertreter's will ich nur noch sagen, daß auch die Bewachung des Bahnsteigs sehr erhebliche Kosten verursacht. Wenn man für einige Züge einen Halt einführt, würden große Kosten wohl nicht entstehen und auch nicht durch einige Rangierfahrten zwischen den Bahnsteigen und dem Uebergang Station 230. Aber vielleicht könnte doch auch ein eigentlicher Lokalzugsverkehr von Offenburg etwa bis Renchen eingerichtet werden, er würde sich bei dem lebhaften Verkehr auf dieser Strecke wohl mindestens so gut rentieren wie auf anderen Lokalzugsstrecken. Dabei könnten auch vielleicht die oft wiederholten Wünsche von Densbad berücksichtigt werden.

Aber es ist auch noch wohl zu berücksichtigen, daß die Gemeinde Urloffen doch nicht ohne Weiteres in dem unbeschränkten Recht der Benützung des Durchgangs, das sie bisher hatte, beschränkt werden kann. Urloffen hat bis jetzt zur Wahrung seiner Interessen noch keine Schritte getan, weil es hofft, daß in irgend einer Weise Ersatz geboten werden wird. Und ich möchte die Großh. Regierung dringend bitten, die Vorstellung, die von Urloffen, wie ich höre, einlaufen wird, dahin zu prüfen, ob nicht eine solche Verbindung mit Rangierzug, oder wenn es nicht möglich sein sollte, ob nicht ein Lokalzugsverkehr eingerichtet werden kann.

Der § 23 und die zu diesem Paragraphen von der Kommission beantragten Abstreichungen werden hierauf genehmigt.

Zu § 25 (Beschaffung der Werkstättmaterialien) bemerkt

Abg. Dr. Binz: Aus Interessentkreisen bin ich gebeten worden, die Vergebung der bedeutenden Lieferungen von Schwämmen zur Sprache zu bringen. Sie erfolgt im Wege der Submission. Unter den Bedingungen befindet sich auch die, daß die Schwämme staub- und sandfrei zu liefern seien! Nach Ablieferung der Schwämme soll ein Ausklopfen derselben stattfinden und die Vergütung nach Maßgabe des dabei sich ergebenden Gewichts erfolgen. Diese Regelung führt zu manchen Mißständen zum Schaden des realen Geschäftsmannes. Es wird darauf hingewiesen, daß von außerhalb Badens wohnenden Lieferanten vielfach in unglaublicher Weise unterboten wird. Es hängt dies damit zusammen, daß nach Gewicht verkauft wird und daß eben nach Abnahme der Schwämme ein Abklopfen stattfindet. Die Spekulation rechnet darauf, daß, wenn sie auch sehr sandreiche Schwämme liefert, doch ein Zurückschlagen nicht stattfindet. Mehrere preussische Eisenbahndirektionen sollen die Schwämme nicht nach Gewicht, sondern stückweise vergüten, und bei diesem Verfahren sollen sich jene Mißstände nicht ergeben haben. Das Verfahren der badischen Verwaltung soll zur Folge gehabt haben, daß die Schwammlieferungen zum großen Teile übergegangen seien in die Hände eines Leipziger Lieferanten, der von Haus aus Grieche ist. Ich möchte die Großh. Regierung ersuchen, auch zum Schutze des einheimischen Gewerbes die Sache einer Prüfung zu unterziehen, und nach dem Ergebnis die Anregung zu berücksichtigen.

Abg. Luz: Als Sachverständiger muß ich zu den „Schwammansführungen“ des Abg. Binz einige Bemerkungen machen. Die Schwämme werden auf zweierlei Art verkauft, entweder mit Sand oder vollständig gewaschen und sandfrei. Das erstere Geschäft ist ein sehr gewagtes und oft auch unreelles. Daher kommt auch die Meinung, die in vielen Kreisen verbreitet ist, daß der Schwammhandel gleich nach dem Stehlen kommt. Es besteht eine förmliche Industrie namentlich in der Levante, möglichst vielen Sand in die Schwämme hineinzuarbeiten. Neht hat es sich schon längst bei vorsichtigen Geschäftsleuten eingebürgert, daß man die Schwämme nach Größe und Qualität und nur ganz sandfrei und gewaschen kauft. Nun ist begreiflich, daß die Schwämme nicht alle gleich groß und gleichwertig sein können. Man hat sich daher darüber geeinigt, daß man gleichwertige Schwämme zu einer Schnur von 10 Stück aufreißt. Dann nimmt man entweder den ganzen Rechner und fortirt ihn, oder man kann auch von einem Rechner auswählen, was einem gefällt. Das letztere wird sich nicht für die Generaldirektion empfehlen, da es viel Zeit und Branchenkenntnis erfordert, ich möchte aber die Großh. Regierung bitten, den Kauf von Sandschwämmen wegzulassen zu lassen und nur gereinigte Schwämme zu kaufen. Bei dieser Sachlage käme dann die Konkurrenz ausländischer Geschäfte wenig in Betracht. Die einheimischen Geschäfte kaufen meist keine Sandschwämme. Ich glaube, daß man die ausländische Konkurrenz lahm legen könnte, wenn die Großh. Regierung nur sandfreie Schwämme kaufen würde, denn diese einen großen Raum ein und können nicht so leicht und billig verfrachtet werden, wie die Sandschwämme. Ich kann mich nur den Ausführungen des Abg. Binz anschließen, indem ich die Großh. Regierung bitte, das Verfahren, Sandschwämme zu kaufen, aufzugeben. Es gibt reelle Firmen genug in Deutschland, die man untereinander konkurrieren lassen kann, so daß von einem Ueberbortelwerden nicht die Rede sein wird.

Der § 25 wird hierauf angenommen.

Zu § 27 Ziffer 3 (Beschaffung von Personentwagen) bemerkt

Abg. Wittum: Ich konnte der letzten Sitzung bis zum Schluß nicht anwohnen, es ist mir aber mitgeteilt worden, daß der Abg. Eichhorn zum Schluß einen Angriff auf die Pforzheimer Handelskammer gemacht und sie beschuldigt habe, Unwahres an die Generaldirektion berichtet zu haben. Ich muß dem widersprechen. Es handelt sich um die Rohheiten in den Arbeiterzügen. Sie werden sich erinnern, daß der Herr Generaldirektor sich auf die Ausführungen der Pforzheimer Handelskammer berufen hat, und es hat mich gefreut, daß die Pforzheimer Handelskammer der Generaldirektion den Dank dafür aussprechen konnte, daß sie den Wünschen der Arbeiter bezüglich der Arbeiterzüge nachgegeben habe. Der Herr Generaldirektor hat eine Stelle aus dem Jahresbericht verlesen, aber die unmittelbar darauffolgende Stelle nicht zitiert, sei es mit Rücksicht auf die Arbeiter oder aus Höflichkeit gegen den Abg. Eichhorn. Damit Sie aber ein richtiges Bild gewinnen, muß ich die Stelle vorlesen:

„Mit um so größerem Bedauern muß der Bericht den bitteren Klagen der Eisenbahnverwaltung über eine nicht selten jeder guten Sitte höhnsprechende“ — Sie sehen, nicht die Handelskammer sagt das, sondern die Eisenbahnverwaltung — „den bitteren Klagen der Eisenbahnverwaltung über eine nicht selten jeder guten Sitte höhnsprechende, ja oft geradezu vandalenhafte Ausführung eines leider sehr großen Teils der die Eisenbahn benützenden Arbeiterschaft Ausdruck geben. Wenn uns mitgeteilt wird, daß Fenster an Arbeiterwagen in wenigen Tagen oft zu Dutzenden mutwilligerweise eingeschlagen werden, daß Fensterriemen in gleicher Zahl abgeschnitten und entwendet werden, daß Ofenbestandteile, Schürhaken, Kohlenlöffel usw. während der Fahrt in großer Zahl zu den Wagenkutschern hinausgeworfen werden, daß Beamte und Bedienstete bei Ausübung ihres schweren Berufes gerade von dem reisenden Arbeiterpublikum nicht selten in der unerhörtesten Weise belästigt werden, so müssen diese Erscheinungen als in hohem Grade bedauerliche bezeichnet werden, und befrachten wir sehr, daß die Eisenbahnverwaltung im Hinblick auf dieselben eines Tages von Betätigung irgend welcher Rücksichtnahme, wie dies seither in weitgehendstem Maße gegenüber der reisenden Arbeiterbevölkerung der Fall war, Umgang nimmt.“

Der Bericht kann nur den aufrichtigsten Wunsch aussprechen, daß hierin insbesondere durch die moralische Einwirkung der älteren Arbeiter auf die jüngeren eine gründliche und nachhaltige Besserung eintritt.“

Das was hier gesagt ist, kann ich nach meinen eigenen Wahrnehmungen weiter ausführen. Der frühere Bahnverwalter von Pforzheim hat mir einmal mitgeteilt, daß die Aufsichtsbeamten mit der roten Mütze schon von unten bis oben von einer Schar jugendlicher Leute bespien worden seien. Ich selbst habe schon gehört, wie, wenn der Bahnhof sehr besetzt war, und eine Zugverbüftung eintrat, gerade eine Anzahl jugendlicher Arbeiter in der rücksichtslosesten Weise räsionierten. Da heißt es gleich: Wenn Kürken und große Herren kommen, die befördert man, uns dagegen läßt man auf dem Perron stehen. Wenn die Neuherungen der Handelskammer bekannt geworden sind, so hat das jedenfalls eine gute und erzieherische Wirkung ausgeübt. Im Jahresbericht von 1903 heißt es hierüber:

„Auch im Berichtsjahre sind wieder verschiedene Wünsche der Arbeiterbevölkerung seitens der Eisenbahnverwaltung in dankenswerter Weise erfüllt worden. Was die im letztjährigen Berichte angeführten Klagen der

Eisenbahnverwaltung über die Ausführung mancher Arbeiter anbelangt, so kann jetzt mit Genugtuung festgestellt werden, daß im Berichtsjahre derartige Vorkommnisse verschwindend gering waren, und gewinnt es den Anschein, als ob unserem Wunsche, daß die älteren Arbeiter auf die jüngeren moralisch einwirken möchten, nunmehr erfreulicherweise Rechnung getragen worden ist. Bei den fortgesetzten Schwankungen des Arbeiterverkehrs während des ganzen Jahres ist es für die Eisenbahnverwaltung keine leichte Aufgabe, allen Wünschen der Arbeiterbevölkerung gerecht zu werden, jedoch wird es ihr durch ein wohlwollendes Verhalten der Arbeiter wesentlich erleichtert werden, wünschenswerte Verbesserungen aller Art durchzuführen."

Sie sehen also aus dieser Art der Berichterstattung, daß durch die Generaldirektion streng eingetreten ist, eine Besserung eintrat. Ich denke, daß die Herren Vertreter der Sozialdemokratie in diesem Sinne dankbar sein. — wenigstens nach ihrer Meinung — ein Kulturfaktor ersten Ranges ist.

**Abg. Eichhorn:** Ich sehe zunächst nicht ein, was die Darlegungen des Abg. Wittum mit § 27 zu tun haben. (Stimme des Präsidenten).

**Präsident Dr. Günner:** Wenn der Abg. Eichhorn mit diesen Ausführungen das Präsidium kritisieren wollte, so muß ich dem gegenüber sagen: wenn ich alles aus diesem Grunde hätte beanstanden wollen, so hätte ich heute oftmals einschreiten müssen, gerade auch gegenüber dem Abg. Lehmann, dessen Ausführungen über die Kantinenfrage an ganz unpassender Stelle gemacht wurden.

**Abg. Eichhorn:** Es handelt sich nicht darum, gegen den Herrn Präsidenten Vorwürfe zu machen. Was die Sache selbst anlangt, so habe ich in der letzten Sitzung der Handelskammer das Recht bestritten, daß sie nach den Äußerungen des Herrn Generaldirektors sich als die Vertretung der Arbeiter anspielen darf. Das ist sie nicht, wir haben bis jetzt keine gesetzliche Vertretung der Arbeiter. Aus den vom Abg. Wittum verlesenen Stellen der Berichte der Handelskammer Pforzheim geht hervor, daß die Bemerkungen in diesem Bericht nicht Äußerungen der Handelskammer Pforzheim, sondern solche der Eisenbahnverwaltung sind. Ich bestreite gegenüber diesen Anschuldigungen auf das Entschiedenste, daß sie auf Wahrheit beruhen. Es ist unrichtig, daß Robbeiten von Arbeitern in dem hier mitgeteilten Maße vorkommen, wenn auch vereinzelte Fälle von Ausschreitungen, wie ich das bereits am Samstag zugegeben habe, vorkommen mögen. Ich weiß, daß unter den Arbeitern selbst Disziplin herrscht, und daß sie selbst dafür sorgen, Ausschreitungen zu verhindern und zur Rechenschaft zu ziehen. Wenn das alles wahr wäre, was hier behauptet worden ist, dann frage ich: Wo sind die Gerichtsverhandlungen und die Bestrafungen wegen dieser Vorfälle? Läßt sich die Eisenbahnverwaltung derartiges ruhig gefallen? So lange die Gerichtsakten und die Akten über die erfolgten Anzeigen nicht vorliegen, so lange halte ich alles für nichts als Uebertreibungen, die das Ansehen der Arbeiter auf das empfindlichste schädigen müssen.

Kollege Wittum hat erklärt, er könne aus eigener Anschauung diese Mitteilungen bestätigen, weil er gesehen habe, wie ungehalten junge Arbeiter bei starkem Bahnverkehr gewesen seien. Ich weiß nicht, ob solche Vorfälle sich wirklich auch abgepielt haben. Ich weiß aber aus eigener Erfahrung, daß manche Reibereien zwischen Aufsichtsbearbeitern daraus entstehen, daß Arbeiter bei mangel-

haften Verkehrsverhältnissen begreiflicherweise ungeduldig werden. Aus dem geringsten Anlaß folgt dann ein Wortwechsel, bei dem es freilich nicht in Salonausdrücken hergeht. Was mich besonders stutzig macht und was mich zur Anschauung bringt, daß die Handelskammer von der Bahnverwaltung falsch unterrichtet worden ist, das ist die Tatsache, daß nach dem Jahresbericht von 1903 auf einmal die Klagen verschwunden sind. Mir scheint, daß in diesem Jahre andere Beamte an der Station Pforzheim sind, oder daß die Handelskammer sich selbst vergewissert und eines Besseren belehrt hat.

**Präsident Dr. Günner:** Der Abg. Eichhorn hat die Ausführungen der Generaldirektion in dem Handelskammerbericht als Unwahrheiten erklärt. Wenn darin eine Beschuldigung der Unwahrhaftigkeit gegenüber der Generaldirektion enthalten sein sollte, so müßte ich das beanstanden. Ich nehme aber an, daß der Abg. Eichhorn nur vorausgesetzt hat, daß die Generaldirektion irrtümliche Berichte erhalten habe.

**Abg. Wittum:** Den Zusammenhang meiner Ausführungen mit dem § 27 habe ich schon erwähnt. Es handelt sich hier um die Beschaffung von Personenzugwagen, also selbstverständlich auch um die geordnete Instandhaltung der Wagen.

Was die Sache selbst betrifft, so ist es tiefbedauerlich, daß, wenn jemand in der wohlwollendsten Absicht und in milder Form einmal einen Tadel gegen eine Anzahl Arbeitern ausspricht, dies gleich als Majestätsbeleidigung gilt. Der Abg. Lutz hat vorgestern Ausschreitungen trunkener Soldaten in den Eisenbahnwagen in aller Breite dargelegt, von Soldaten, die er ironisch als Stützen von Thron und Altar bezeichnete. Dabei hat man nichts gefunden, ebenso haben wir keinen Protest erhoben, wenn Ausschreitungen der Studenten und anderer Bevölkerungsklassen hier erörtert werden. Wenn man es aber einmal wagt, auch nach unten die Wahrheit ins Gesicht zu sagen, da wird man schon angefahren. (Heiterkeit). Ich hätte schon oft Anlaß gehabt, dem Abg. Eichhorn entgegenzutreten. Ich hatte mich schon oft zum Wort gemeldet, aber aus Rücksicht auf die Zeit und die Kollegen habe ich die nötigen Entgegnungen unterdrückt. Wenn ich nur eine kurze Bemerkung mache, gleich fährt Eichhorn in die Höhe und hält eine lange Rede, auf die man nachher wieder erwidern muß. Wenn Eichhorn sich darauf beruft, daß er erst die Akten sehen will, so sage ich darauf, daß gerade die Bahnbeamten in Pforzheim eine erstaunliche Engselgeduld ausüben und nur selten im Notfall Anzeige machen. In den meisten Fällen können sie es gar nicht, weil die jungen Leute zusammenhalten und nichts herauskommt. Es ist mehrfach vorgekommen, daß mit einem Nagelbohrer die Türen festgeschraubt und der Bohrer dann abgebrochen wurde, sodaß die Bahnarbeiter, die die Türen öffnen mußten, gar nicht herausbringen konnten, warum die Tür nicht geht. Wenn es besser geworden ist, dann sind die warnenden Stimmen in den Vereinen und die älteren Arbeiter daran schuld, die mehr den Mut finden, den jungen entgegenzutreten.

**Abg. Süßkind:** Dem Bericht der Handelskammer kann man den Vorwurf machen, der immer der Sozialdemokratie gemacht wird, nämlich den unberechtigten Verallgemeinerung. Dagegen müssen wir Verwahrung einlegen. Wir stellen nicht jeden Arbeiter als Engel hin, sowenig wie wir Sie (zu den Liberalen gewendet) für Engel erklären. Die Behauptung, daß die schlimmen Verhältnisse in Pforzheim sich so großartig gebessert haben sollen, überlasse ich der Ansicht des hohen Hauses. (Zuruf bei

den Liberalen: Jawohl!) (Große Heiterkeit.) Es ist unmöglich, daß derartige Rohheiten, wie sie vorgekommen sein sollen, in so kurzer Zeit beseitigt werden. Selbst den Fabrikanten hat man es nahegelegt, den Arbeitern von Pforzheim nicht den Makel aufzudrücken. Deshalb hat man das harte Urteil abgeändert. Vor zwei Jahren kamen einige Studenten mit bunten Mützen in stark angeheitertem Zustand auf die Station Kummelbacherhof. Die sind über die Barrieren gesprungen, haben ihre großen Hunde auf die Leute gehegt, das Personal war machtlos. Wenn es Arbeiter gewesen wären, wäre telephonisch die Gendarmerie aus Neckargemünd geholt worden, und über den Skandal, den die Studenten bis Heidelberg gemacht haben, darüber hat keine Handelskammer etwas gesagt. Hier soll versucht werden, den Arbeitern einen Makel aufzudrücken. Der Vorwurf der Handelskammer geht gegen die Mehrzahl der Pforzheimer Arbeiter. Für diese Verallgemeinerung werden die Pforzheimer Arbeiter sich bei Gelegenheit bedanken.

Generaldirektor Geh. Oberregierungsrat Roth: Der Herr Abg. Eichhorn hat sich dahin geäußert, daß er die Mitteilungen über die vorgekommenen Rohheiten solange für objektive Unwahrheiten halten müsse, bis ihm die gerichtlichen Akten vorgelegt würden. Ich habe in der letzten Sitzung nicht gesagt, daß gerichtliche Bestrafungen vorgekommen seien. Dagegen habe ich gesagt, daß Bestrafungen von Soldaten durch Militärbehörden vorgekommen seien. Das kann ich vertreten; daß während meiner 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-jährigen Amtsführung mir solche Fälle vorgekommen sind. An gerichtliche Bestrafung von Arbeitern während dieser Zeit kann ich mich nicht erinnern. (Abg. Eichhorn: Hört! hört!) Dies wird auch durch den Bericht der Handelskammer für 1903 bestätigt. Das Fehlen der gerichtlichen Bestrafung ist kein Beweis dafür, daß diese Rohheiten nicht vorgekommen wären. Die Fenster werden im Sommer heruntergelassen; wie kann das Personal wissen, daß die Riemen abgeschnitten sind? Man kann, so lange die Leute noch im Wagen sind, nicht nach fehlenden Schürhaken und Schuppen forschen, aber die Schürhaken haben tatsächlich gefehlt, die Bruchstücke der Schuppen haben sich in den Deisen gefunden, das weiß ich bestimmt. Wir haben deshalb eine Reihe von Zügen mit Gendarmerie und Polizei begleiten lassen. Das hätten wir doch nicht getan, wenn es nicht notwendig gewesen wäre. Herr Eichhorn hat seinen Vorwurf der Unwahrheit selbst als zu weit gehend erkannt, denn er hat im weiteren Verlauf seiner Rede nur noch von Uebertreibungen gesprochen. Ob und inwieweit der Bericht der Handelskammer Pforzheim Uebertreibungen enthält, vermag ich heute nicht zu beurteilen. Ich habe selbst ausdrücklich gesagt, daß ich nicht generalisieren will. Aus den Ausführungen des Herrn Wittum habe ich gerne entnommen, daß das Personal in Pforzheim auch in der glatten Abfertigung des Arbeiterverkehrs seine Schuldigkeit tut.

Abg. Lutz: Ich muß mich gegen die Ausfälle Wittums wenden, die ich als sehr ungeschickt bezeichne. Ich bin in der Gegend von Pforzheim zu Hause und habe schon oft Arbeiterzüge benützt. Im allgemeinen habe ich aber gefunden, daß die Leute darin ganz ruhig sind. Es kommt aber auch sehr darauf an, in welcher Gegend man fährt. Zum Beispiel wenn man in der Pfalz fährt, meint man oft, man sei in einer Judenschule (Große Heiterkeit) so lebhaft sind dort die Leute. Wenn Exzesse von Arbeitern vorgekommen sind, dürfen sie nicht generalisiert werden. Solche haben einzelne Buben verübt, worunter nun alle Arbeiter leiden sollen. Ich protestiere dagegen, daß

man den Arbeitern nachredet, es herrsche ein besonders roher Ton unter ihnen. Wenn dies je der Fall wäre, so wäre wohl ihre oft rohe Behandlung in den Fabriken auch teilweise daran schuld. Meine Aussagen über die Soldaten halte ich aufrecht. Mir ist allerdings nicht auf die Platte gespielen worden, schon weil ich keine habe, (Heiterkeit) wohl aber einem Herrn, der neben mir saß. Die Schaffner sind in der schmähllichsten Weise beschimpft worden. Betrunkene Soldaten wurden in Rastatt an den Beinen aus den Rupees gezogen. Die Offiziere haben auf die Seite gesehen, jedenfalls um die Leute nicht ins Unglück zu bringen. Ich möchte seinerzeit konstatiert sehen, ob wirklich solche Rohheiten der Soldaten in den nächsten Jahren nicht mehr vorkommen, ob also diese Zurechtweisung vor dem ganzen Land auch so wirkt, wie die Vermahnung der Handelskammer an die Arbeiter. Wirkt das nicht, so kann man mit Recht sagen, die Arbeiter sind empfänglich für Belehrung, die sogenannten Stützen von Thron und Altar aber nicht.

Abg. Eichhorn: Der Abg. Wittum schätzt mein Interesse für ihn doch zu hoch ein, wenn er glaubt, daß ich nur darauf lauwere, daß er was gegen uns sagt, um ihm zu erwidern. Wenn ich es heute getan, so geschah es nur deshalb, weil meine Wähler durch Wittum beschimpft worden sind. Mit dem Herrn Generaldirektor war ich insofern einig, als er erklärte, nicht generalisieren zu wollen. Er hat gesagt, die Handelskammer behaupte derartige Ausschreitungen, es hat sich dann herausgestellt, daß diese Behauptungen sich auf Mitteilung der Eisenbahnverwaltung stützen. Der Herr Generaldirektor hat bestätigt, daß Arbeiterbestrafungen ihm nicht bekannt geworden sind. Wenn in einem Eisenbahnwagen Riemen abgeschnitten werden, so kann das vielleicht einmal verdeckt werden. Wenn aber die Gendarmerie ein ganzes Jahr lang den Zug begleitet, dann müßte doch etwas entdeckt werden, und da frage ich wiederum, wo sind die Akten, die über diese Rohheiten geführt wurden? Sie sind nicht vorhanden, und die Darstellungen der Handelskammer lassen die Dinge so erscheinen, als ob nichts weiter passiere, als Rohheiten über Rohheiten. Wenn man in solchen Farben aufträgt, dann muß ein aktenmäßiger Niederschlag vorhanden sein, wenn man die Behauptungen für wahr halten soll. Wir bringen die Sache nicht vor, weil wir die Majestät des Volkes nicht beleidigen wollen, der Abg. Wittum weiß wohl, daß wir unsere selbständige Anschauung zu wahren wissen und auch Differenzen mit Arbeitern nicht scheuen, aber wir sind auf dem Platze, wenn man sie beschimpft und ihnen Unrecht tut. Ich betone, in der Hauptsache halten die Arbeiter selbst Disziplin, und in dem Maße, wie es behauptet wird, sind die Ausschreitungen nicht vorgekommen.

Präsident Dr. Günner: Der Abg. Eichhorn hat im Verlauf seiner Rede dem Abg. Wittum den Vorwurf gemacht, dieser habe eine ganze Klasse der Bevölkerung beschimpft, und den Ausdruck Verleumdung gebraucht. Dies sind verletzende Äußerungen, die ich als unzulässig rügen muß.

Generaldirektor Geh. Oberregierungsrat Roth: Der Herr Abg. Eichhorn hat das Fahren von Wagen mit Deisen als eine vorfindstliche Einrichtung bezeichnet und beigefügt, wir hätten besser getan, von den Schürhaken nicht zu sprechen, damit man nicht erfahre, daß man in Baden noch Wagen mit Ofenheizung führe. Ich habe nur mitzuteilen, daß wir eine größere Zahl solcher Wagen führen müssen, die im Fall der Mobilmachung zum Truppentransport dienen sollen.

Abg. Wittum bemerkt in einer persönlichen Bemerkung: Es ist mir selbstverständlich nicht eingefallen, zu generalisieren, und ich danke dem Herrn Präsidenten dafür, daß er mich in Schutz genommen hat. Meine Ausführungen haben die Arbeiter nicht bekämpft, noch viel weniger beschimpft, das werden Sie mir Alle bezeugen. Niemand ist weniger geneigt zu generalisieren als ich, ich könnte aber Schlussfolgerungen aus der Rede ziehen, die ich eben gekört habe, die ich aber im Rahmen einer persönlichen Bemerkung nicht machen darf.

Es werden hierauf die Titel VIII bis X der Ausgaben angenommen.

Der Präsident teilt sodann mit, daß zu den Einnahmen ein Antrag eingekommen ist, unterschrieben von den Abgg. Fröhlich, Vorkisch, Hoffmann und Eichhorn:

1. Die Abstimmung über die Positionen unter I. § 1 und 2. § 8 der Einnahmen bis zur Beschlußfassung über das Spezialbudget der Eisenbahnschuldenentlastungskasse zurückzustellen.
2. Fürsorglich, für den Fall der Ablehnung von Ziffer 1 die Position unter I., § 1 und 2 § 8 der Einnahmen um 500 000 M. bzw. 2 Millionen zu erhöhen.

Zu I. § 1 der Einnahmen (für Beförderung von Personen) bemerkt.

Abg. Eichhorn: Ich möchte hierbei einige Bemerkungen machen über den Verkehr mit Arbeiterwochenkarten. Der Herr Generaldirektor hat ausgeführt, daß allen Wünschen Rechnung getragen werde und kein Grund vorliege zu tadelnden Bemerkungen über den Arbeiterverkehr. Ich muß feststellen, daß für den Sommerfahrplan den Wünschen der Arbeiter Rechnung getragen ist. Nicht so ist die Sache im allgemeinen. Um eine Arbeiterwochenkarte zu bekommen, muß der Arbeiter eine Bescheinigung seines Arbeitgebers beibringen. Wenn man diese Einrichtung getroffen hat, dann hätte man jede weitere bürokratische Maßnahme weglassen lassen können. Mir scheint die Maßnahme, daß die Arbeiterkarten für die Zeit von 9 bis 4 Uhr nicht gelten, eine bürokratische Maßregel zu sein. Die Arbeiter sind mit dem besten Willen nicht in der Lage, auf der Eisenbahn zu anderen Zeiten zu fahren als morgens zur Arbeit und abends von der Arbeit zurück. Warum also diese Fürsorge treffen, daß die Karte nicht in der Zeit von 9 bis 4 Uhr benützt werden darf, wenn dies doch sonst der Fall ist? Nun erklärt der Herr Generaldirektor, es dürften die Arbeiter auch in der Zwischenzeit die Züge benützen. Das gilt aber nur für Fahrten zur Heimat, aber nicht von der Heimat zum Arbeitsplatz. Für Ausnahmefälle, wie ich sie schon oft geschildert habe, ist keine Fürsorge getroffen. Die ganze Verordnung ist rein überflüssig. Man sollte einfach festsetzen, daß die Karten für alle Züge benützt werden dürfen, denn daß kein Arbeiter zum Vergnügen die Arbeit versäumt oder unter Tags von der Arbeit wegfährt, liegt auf der Hand. Darum wiederhole ich meinen Wunsch, daß alle bürokratischen Weiterungen, die verhindern, daß die Arbeiter ausnahmsweise auch während der Zeit, wo die Arbeiterzüge nicht gehen, ihre Karten benützen dürfen, beseitigt werden. Auch sollte in der Regelung der Züge immer das Bedürfnis der Arbeiter berücksichtigt werden. Leider ist das nicht immer der Fall. Bei den sogenannten Vorzügen besteht der Mißstand, daß sie die Arbeiter von den ferneren Stationen holen und an den näheren vorbeifahren. Das hat zur Folge, daß die Arbeiter, die weiter draußen wohnen,

viel früher aufstehen müssen und wesentliche Zeitverluste haben. Es wäre praktischer, wenn man den Vorläufer nur für die näheren Stationen benützte.

Ich hätte noch eine weitere Bitte. Der Herr Generaldirektor hat darauf hingewiesen, daß die Eisenbahnverwaltung, was die Wünsche der Arbeiter anlangt, in engster Fühlung mit den Kreisen stehe, die berufen seien, die Interessen der Arbeiter zu wahren, insbesondere, fügte er hinzu, mit der Handelskammer in Pforzheim. Es hat sich nun schon bei der vorhergehenden unangenehmen Debatte Gelegenheit geboten, zu betonen, daß bei der Handelskammer die Interessen der Arbeiter nicht in der gewünschten Weise aufgehoben sind, und ich möchte den Herrn Generaldirektor bitten, daß er, wenn er wieder in die Lage kommt, Interessenten aus Arbeiterkreisen zu fragen, die Arbeiter selbst hören möchte. Es läßt sich das sehr leicht machen. Gewiß wird die Handelskammer nicht absichtlich gegen die Interessen der Arbeiter verstoßen, sie wird vielmehr, soweit ihr das möglich ist, auch hier das Richtige zu treffen und die Arbeiterwünsche zu vertreten suchen. Dagegen muß bestritten werden, daß die Handelskammer die nötige Kenntnis von den Bedürfnissen der Arbeiter hat. Das geht aus den zahllosen Wünschen hervor, die trotz der Uebereinstimmung zwischen Handelskammer und Generaldirektion aus den Arbeiterkreisen herauskommen.

Abg. Armbruster: Die Frage der Weiterführung der Lokalzüge zwischen Freiburg und Kiesel bis Herbolzheim war schon früher Gegenstand von Erörterungen in diesem Hause. Ich selbst habe im Jahre 1897 längere Ausführungen über diese Frage gemacht. Die Frage verschwand dann von der Bildfläche, als ein Nachtzug bis Offenburg eingelegt wurde, der nach 11 Uhr in Freiburg abgeht. Es ist dies jetzt der Zug 999. Seit einem Jahre wird nun dieser Nachtzug nur noch an Sonntagen und wenigen Feiertagen geführt. Die alte Frage taucht deshalb wieder auf. Die Gemeinden Kenzingen, Emmendingen und Kiesel sind persönlich bei der Generaldirektion vorstellig geworden und haben sich auch in Eingaben an sie gewendet. Ich selbst habe persönlich mich bei dem Herrn Generaldirektor um die Sache angenommen. Gleichwohl ist die Frage noch immer eine offene, auch nach dem seit 1. Mai d. J. in Kraft befindlichen Sommerfahrplan. Ich bin nicht sachverständig genug, um beurteilen zu können, ob dem Wunsche der genannten Gemeinden wegen der regierungsseitig geltend gemachten Einwendungen in der Tat nicht entsprochen werden kann. Aber nachdem wir für die Lokalzüge neue Lokomotiven haben, die die Züge rascher befördern als früher, dürfte es doch vielleicht möglich sein, der Bitte zu entsprechen. Wenn es aber wirklich nicht möglich ist, so sollte man doch wenigstens den Zug 999 einmal auch in der Woche zwischen Freiburg und Offenburg kurfieren lassen. Nachdem der Nachmittagszug erst um sechs Uhr statt um vier Uhr in Freiburg abgeht, ist ja der früheren Beschwerde bereits zur Hälfte entsprochen. Ich möchte aber bitten, den Wunsch der Gemeinden Emmendingen, Kenzingen und Herbolzheim, der ja auch von dem Freiburger Stadtrat unterstützt wird, nochmals eingehend zu würdigen und in günstigem Sinne zu verbescheiden.

Abg. Dr. Vinz: Der Abg. Luz hat am letzten Samstag einen Wunsch von Einwohnern aus Knielingen zur Sprache gebracht, der sich auf den Fahrplan der Bahn Karlsruhe—Mazau bezieht. Die Generaldirektion stellt jeweils den Fahrplan für diese städtische Bahn auf und

gibt dem Stadtrat Karlsruhe Gelegenheit sich darüber zu äußern. Ich möchte darauf hinweisen, daß der Fahrplan sehr reichlich ausgestattet ist, und daß der Stadtrat bestrebt ist, dem Verkehrsbedürfnis in jeder Richtung gerecht zu werden. Es kursieren tagtäglich 10 beziehungsweise 11 Züge von Maxau hierher und ebenso viele von hier nach Maxau, die Badezüge nicht eingerechnet. Ich weiß nun wohl, daß man in Knielingen noch weitere Wünsche hat, die aber vom Stadtrat nicht erfüllt werden konnten, da, wie ein gemachter Versuch bewies, die Frequenz im Ganzen nicht gesteigert wurde, und die Kosten die Einnahmen nicht unerheblich überstiegen. Ausweislich der Akten ist nicht richtig, daß vom Stadtrat Karlsruhe dem Gemeinderat Knielingen erklärt wurde, man würde einen weiteren Zug laufen lassen, wenn die Gemeinde Knielingen zu den Kosten 2000 M. beitrage. Wenn, wie Abg. Lutz mitteilte, von einem Stadtrat eine ähnliche Neuerung getan sein sollte, so konnte es sich nur um eine private und wohl scherzhafte Meinungsäußerung handeln. Schließlich möchte ich noch gegenüber verschiedenen Bemerkungen anführen, daß die Stadtgemeinde Karlsruhe jedenfalls der Ueberlassung der Maxauer Bahn an den Staat nicht abgeneigt ist, sofern ihr konfessionsgemäß eine Vergütung gewährt wird.

Abg. Hennig will einen Wunsch aus seinem Wahlbezirk zur Sprache bringen. Schon seit Jahren bemühen sich Geschäftsleute aus Gengenbach, einen Nachtzug ins Kinzigtal zu bekommen. Jetzt geht der letzte Zug um 9 Uhr abends in Offenburg ab. Bisher wurde immer erwidert, ein späterer Nachtzug rentiere sich nicht. Der neuere Wunsch geht nun dahin, daß man doch wenigstens einem etwa um 11 Uhr in Offenburg abgehenden Güterzug einen Personenwagen 3. Klasse anhängen möge. Aber auch diesem Wunsche wurde nicht entsprochen. Das wird recht bitter empfunden, wenn man sieht, wie sonst der Bahnbetrieb intensiv ist, das Landvolk aber in Personenzügen fahren muß, die oft wegen der Schnellzüge halten müssen und dann verspätet ankommen. Das Landvolk hat auch den wenigsten Vorteil von den Kilometerheften. Ich bitte deshalb, dem Wunsche aus Gengenbach wenn möglich zu entsprechen.

Abg. Fröhlich: Die Ausführungen des Vorredners kann ich nur auf das Wärmste unterstützen. Der Kampf, den wir führen, richtet sich dagegen, daß die Benützung der Schnellzüge nur gegen Erlegung eines höheren Tarifs oder gegen vorschüssliche Bezahlung eines hohen Betrags für ein Kilometerheft möglich ist. — Auf einige meiner Anfragen habe ich keine Antwort erhalten. Nach den Erklärungen vom Regierungskitsch darf ich annehmen, daß die betreffenden Angelegenheiten geprüft und wir von dem Resultat unterrichtet werden. Bezüglich einer Frage liegen die Dinge komplizierter. Als ich vor zwei Jahren diese Frage an die Regierung richtete, erhielt ich die Antwort, daß die Erfüllung schwer möglich sei. Es handelte sich darum, festzustellen, welche Vergütung aus anderen Staatskassen an solche Personen geleistet werden, die 1. oder 2. Klasse gefahren sind. Solange die Regierung nicht erklärt, daß die Schwierigkeiten behoben oder zu beheben versucht worden sind, stehe ich vor der bedauerlichen Tatsache, d. h. die Verwaltung trotz des Vorgehens Württembergs nicht alles getan hat, was in ihrer Möglichkeit lag, um uns die Grundlagen dafür zu geben, daß wir die finanzielle Bedeutung der 1. und 2. Klasse beurteilen können. Ich wiederhole deshalb meine Anfrage, ob die Regierung bereit ist, an die andern Behörden die Frage zu richten, ob sie ein Verzeichnis

der einzelnen Personen rückvergüteten Beträge der Generaldirektion mitteilen wollen.

Einen Mißstand in der Behandlung der Kilometerhefte will ich noch zur Sprache bringen. Ich sehe ein, daß der Uebertragung der Restkilometer Abfertigungsschwierigkeiten entgegenstehen. In einem Punkt geht aber die Schwierigkeit zu weit. In Freiburg kam ein Reisender mit zwei Kilometerheften an den Schalter, deren eines nur noch drei Kilometer enthielt, und erklärte, „ich will von Freiburg nach Weiertheim fahren und von Weiertheim nach Karlsruhe.“ Der Beamte erwiderte, „das geht nicht, von Weiertheim nach Karlsruhe sind vier Kilometer!“ darauf der Reisende: „im Kilometerzeiger des grünen Kursbuches steht aber für diese Strecke drei Kilometer“ worauf der Beamte erwiderte: „für mich ist das grüne Kursbuch nicht maßgebend, sondern meine Tabelle.“ Aus dieser Inkonsistenz der Tabellen ergibt sich die Schwierigkeit, daß der Beamte, anstatt schnellst den Eintrag zu machen, die Einträge durchstreichen und einen neuen Plan aufstellen muß. Dadurch geht viel Zeit verloren. Die Uebereinstimmung der Tabellen muß unbedingt eingeführt werden. Ich weise darauf hin, daß die Strecke Weiertheim—Karlsruhe früher nur mit zwei Kilometer berechnet wurde. Inzwischen wurde diese Zahl auf drei Kilometer erhöht. Jetzt hat man es aber sogar fertig gebracht, diese Entfernung unter Umständen mit vier Kilometern zu berechnen.

Es wurde schon wiederholt auf die bedauerliche Tatsache hingewiesen, daß Karlsruhe eines Lokalzugsverkehrs nach allen Richtungen hin entbehrt. Die Verbindung nach Maxau befindet sich noch in den ursprünglichsten Zuständen. Die Generaldirektion hat zwar früher zugesagt, daß bei günstigen Resultaten der Versuche die Serpolet- oder Motorwagen auch für Maxau verwendet werden sollten. Dies ist leider nicht geschehen. Soll nun der Badeverkehr so bleiben, oder will man sich endlich entschließen, auch auf andere Menschen als Beamte Rücksicht zu nehmen und Stundenverkehr einzuführen? Hier handelt es sich darum, einer Stadt von 100 000 Einwohnern, die, ganz anders als Mannheim, vom Rhein 2 Stunden entfernt ist, ein Flußbad zu ermöglichen. Die große Masse ist jetzt nicht in der Lage so oft zu baden, als es wünschenswert wäre. Es wäre hygienisch ein großer Segen, wenn die 100 000 für 10 Pf. fahren und die hygienisch notwendige Erfrischung eines häufigen Bades im Sommer sich verschaffen könnten. Jetzt kostet die Fahrt 25 Pf. Die ganz kleinen Leute können bei diesen Preisen sich nicht so und so viele Badefarten lösen. Der Stundenverkehr wird bald den Halbstundenverkehr als notwendig erweisen. Man wird mir erwidern, daß geht nicht, es sind nicht lauter heiße Sommertage, es regnet auch. So beweglich sind aber doch die Organe, daß bei der kurzen Entfernung vom Friedrichsplatz nach dem Bahnhof die Züge telephonisch gesteuert oder laufen gelassen werden. Ich habe das Zutrauen zum Herrn Generaldirektor, daß er diese Verhältnisse gründlich prüft.

Ueber den heute verlesenen Antrag bemerke ich, daß er keine einschneidende Wirkung hat. Er hat die Frage im Auge, ob, wann und wie wir uns schlüssig machen sollen, daß der Staatszuschuß für die Fügungskasse gestrichen wird. § 1 Ziff. 1 der Einnahmen ist festgelegt. Unter Antrag auf Streichung des Staatszuschusses muß sich auf Tatsachen stützen, die die Streichung als finanziell gerechtfertigt erscheinen lassen.

Wir haben aus dem Budget ersehen, daß uns als Einnahmeposten die tatsächlichen Einnahmen des Jahresgangs 1902, eines ganz ausnahmsweise schlechten Jahr-

gangs, eingeleitet worden sind. Wir müssen bei der gespannten Finanzlage angesichts der Tatsache, daß eine Steuererhöhung geplant ist, verlangen, daß die Effektiv-einnahmen des Staates, die durch die Ergebnisse des Jahres 1903 gebildet werden, in größere Berücksichtigung gezogen werden. Wie wir aus den Zeitungen wissen, haben die Anfangsmonate dieses Jahres keinen Rückschlag ergeben, sondern ein weiteres erfreuliches Wachstum. Ich glaube, wir gehen nicht zu weit, wenn wir angesichts dieses weiteren Wachstums sagen, wir wollen nicht auf das Ergebnis von 1903 im Durchschnitt erreichen. Vom Standpunkt einer vorsichtigen Finanzgebarung wird die Eisenbahnverwaltung uns nur bestimmen können. Man könnte nur die Frage aufwerfen, ob nicht auch mehr Kosten entstehen. Mit Rücksicht hierauf aber beantrage ich, statt  $3\frac{1}{2}$  Millionen Mehreinnahmen in Personen- und Güterverkehr, wie sie das Jahr 1903 ergeben hat, für 1904/05 nur  $2\frac{1}{2}$  Millionen Mehreinnahmen als 1902 einzusetzen.

Generaldirektor Geh. Oberregierungsrat Roth: Im Jahre 1902 nach Schluß des Landtags hatte die Regierung keinen Anlaß, in weitgehendem Umfange Erhebungen bei sämtlichen Ministerien zu veranstalten, wie viele Beamte dienstlich in 1. Klasse gefahren und welche Beträge ihnen dafür aus der Staatskasse vergütet worden sind. Diese Erhebungen sind nicht angestellt worden, weil man der Ueberzeugung war, daß die sehr mühsamen Nachforschungen in keinem Verhältnis zum Wert des Ergebnisses stehen würden. Ich glaube nicht in Aussicht stellen zu können, daß für das Jahr 1904 solche Erhebungen vorgenommen werden.

Die Bemerkung des Herrn Abg. Frühauf wegen der Fahrpläne der Karlsruhe—Mazauer Bahn berühren die Generaldirektion nicht. Ich habe schon in der 70. Sitzung darauf hingewiesen, daß diese Bahn lediglich auf Kosten der Stadt Karlsruhe vom Staate betrieben wird, was zur Folge hat, daß alle Tarifherabsetzungen und die Bestimmung über die Zahl der Züge Sache der Stadtverwaltung sind, denn es handelt sich nicht um unsere Einnahmen und unsere Ausgaben, sondern um die der Stadt Karlsruhe. Der richtige Platz für derartige Wünsche ist also bei den Vertretungen der Stadtgemeinde. Selbstverständlich sieht das Ministerium als Aufsichtsbehörde darauf, daß eine genügende Anzahl von Zügen vorhanden ist. In diesem Punkte aber brauchen wir mit der Stadt Karlsruhe nicht zu rechten, denn der Fahrplan ist für den normalen Verkehr reichlich ausgestattet. Weitere Maßnahmen wie Gelung des Badeverkehrs sind ausschließlich städtische Angelegenheiten.

Der Herr Abg. Frühauf hat seinen Antrag begründet, in den Positionen: Personen- und Güterverkehr eine größere Erhöhung der Einnahmen vorzunehmen. Er hat gemeint, es könne ihm vielleicht entgegengehalten werden, daß dann auch die Ausgaben erhöht werden müßten. Diesen Einwand müssen wir freilich machen. In Titel I sind wir von dem Ergebnis von 1902 ausgegangen, in Titel II, der viel mehr Schwankungen unterliegt, haben wir weil die wirtschaftliche Lage bei Aufstellung des Budgets immer noch recht zweifelhaft war, nach den Vorschriften des Etatgesetzes den Rechnungsdurchschnitt gewählt. Es ist konsequent ebenso verfahren worden in einer Reihe von Positionen, die mit diesen Titeln aufs engste zusammenhängen; so hat man z. B. auch in § 3 (Löhne) und § 19 Ziffer 2 (Brennstoffbeschaffung) das Ergebnis von 1902 eingestellt. Nun ist es doch wohl nötig, daß,

wenn man die Einnahmen in Erwartung eines stärkeren Verkehrs erhöht, man das Budget auch in seinen Ausgabeposten überall da, wo die Größe des Verkehrs einen Einfluß hat, durchrevidiert und prüft, um wie viel die Ausgaben erhöht werden müssen. Der Herr Abg. Frühauf sagt wohl, es komme nicht darauf an, wenn Mehrkosten durch erhöhten Verkehr entstehen; die Regierung könne sie verantworten unter Hinweis auf die Mehreinnahmen. Aber wenn größere Einnahmen entstehen, dann liefern wir auch diese ohne Rücksicht auf das Budget auf Heller und Pfennig an die Eisenbahn-Schuldentilgungskasse ab. Ausschlaggebend ist, daß das Bild sich trübt, wenn bei der Veranschlagung der Einnahmen andere Grundsätze befolgt werden als bei den Ausgaben; es müßten deshalb auch die Ausgabeanforderungen erhöht werden. Ich möchte dringend bitten, daß von einer derartigen Arbeit bei der immerhin recht vorgeschrittenen Zeit Umgang genommen wird, denn sie würde ohne eine Zurückverweisung aller einschlägigen Paragraphen an die Budgetkommission kaum ausführbar sein.

Oberregierungsrat Schulz: Der Herr Abg. Frühauf hat erwähnt, daß er darin mit der Eisenbahnverwaltung einverstanden sei, daß die auch jetzt wieder von einzelnen Abgeordneten gewünschte Uebertragung der Restkilometer aus den von der Eisenbahnverwaltung wiederholt angegebenen Gründen nicht durchführbar sei. Er hat aber einen anderen Fall erwähnt und das Verfahren der Eisenbahnverwaltung bei Anwendung der Tarifkilometer in einem angegebenen Fall für unrichtig erklärt. Ich möchte kurz die Gründe darlegen. Es ist ein dringender Wunsch der Benutzer der Kilometerhefte, die Restkilometer möglichst aufzubrechen. Das ist nur in der Weise möglich, daß man erlaubt hat, die Reise in zwei Hefte einzutragen. Das bedingt, daß die Station, auf der eine derartige Abfertigung verlangt wird, wissen muß, wie viel von jeder Station nach jeder anderen Station die Tarifentfernung beträgt. Wenn z. B. eine Reise von Freiburg nach Osterburken in zwei Kilometerheften eingetragen werden soll, in eines die Strecke Freiburg—Adelsheim, in das andere die Strecke Adelsheim—Osterburken, so müßte der Freiburger Beamte auch die Tarifentfernung Osterburken—Adelsheim kennen. Diese findet er in dem amtlichen Kilometerzeiger für alle badischen Stationen, der ungefähr die Größe und Dicke eines ziemlich umfangreichen Wörterbuches hat. Es liegt auf der Hand, daß bei der Handhabung dieses Buches durch die Beamten die Abfertigung eine solche Zeit in Anspruch nehmen würde, daß die rechtzeitige Abfertigung der Reisenden in Frage gestellt wäre. Um dies zu vermeiden, und die gewünschte Ausnützung der Restkilometer doch zu ermöglichen, ist verfügt worden, daß die abfertigende Station an der ihr aus ihrem Stationskilometerzeiger ersichtlichen Entfernung bis zu der weiter gelegenen Zielstation — in dem angegebenen Beispiel bis Osterburken — die ihr ebenfalls aus ihrem Stationskilometerzeiger leicht ersichtliche Entfernung bis zu der in Betracht gezogenen näheren Station — in jenem Beispiel Adelsheim — abzieht, und den Rest als Tarifentfernung (Osterburken—Adelsheim) in das zweite Kilometerheft einträgt. Infolge der bei der Berechnung der Entfernungen vorgenommenen Auf- und Abrundungen auf ganze Kilometer ergeben sich bei diesem Verfahren gegenüber dem Tarifkilometerzeiger Abweichungen bis zu 1 Kilometer, die aber ebensowohl zum Vorteil, wie zum Nachteil der Eisenbahnverwaltung sein können. Finanzielle Erwägungen spielen hierbei also gar keine Rolle, sondern lediglich die Absicht, die Durchführung des berechtigten Wunsches des Publikums

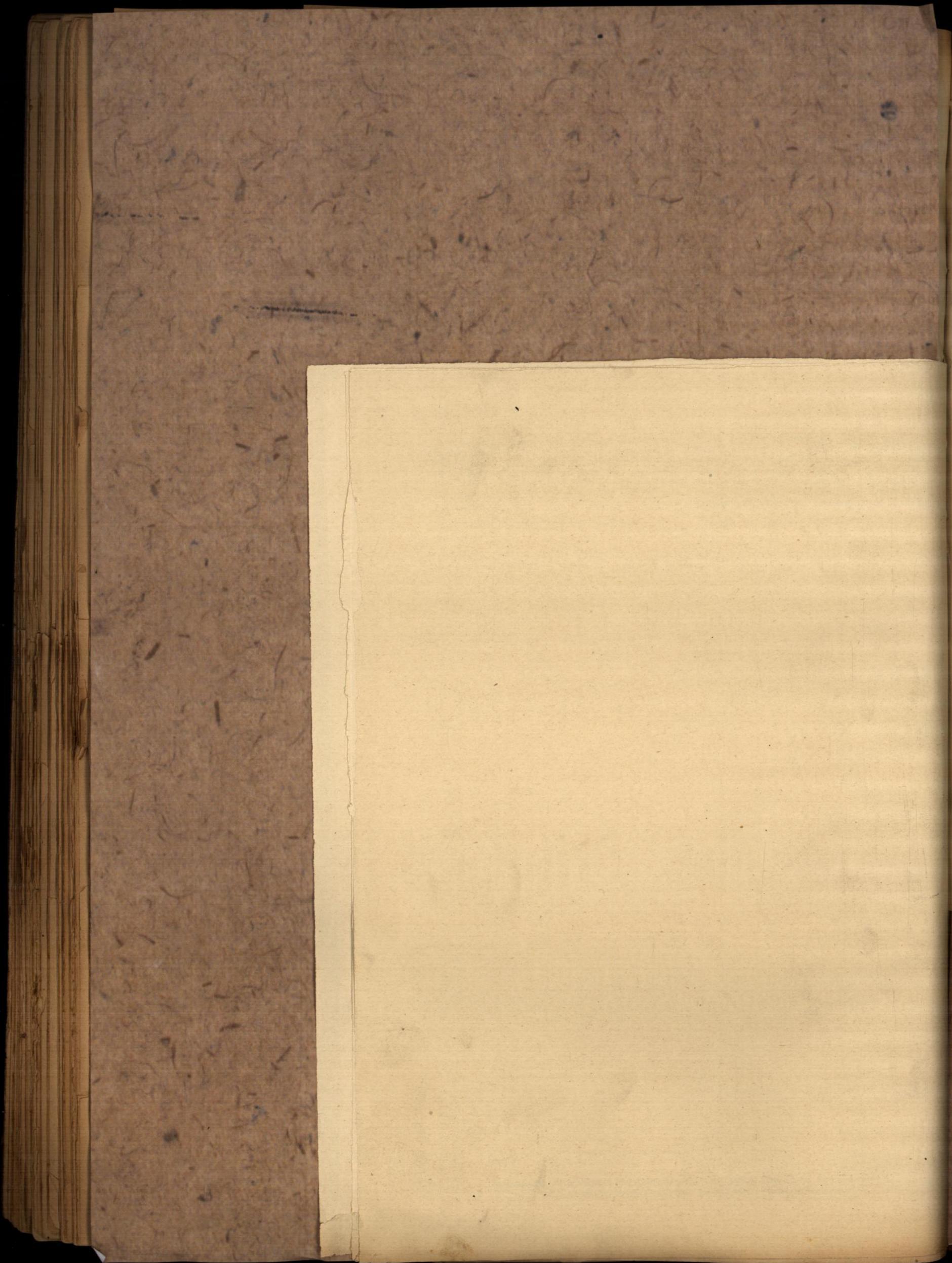
zu ermöglichen. Würde das Verfahren als unzulässig bezeichnet werden, so wäre die Eisenbahnerwaltung entweder genötigt, die fraglichen Abfertigungen in zwei Kilometerheften überhaupt abzulehnen, oder zum mindesten zu verlangen, daß solche Abfertigungen eine reichlich bemessene Frist vor dem Reiseantritt beantragt werden müßten.

Die weitere Beratung wird hier abgebrochen.

Der Präsident teilt noch mit, daß dem Präsidium ein Schreiben des Oberbürgermeisters der Stadt Mannheim zugekommen sei, durch welches die Herren Abgeordneten anlässlich ihrer morgigen Anwesenheit in Mannheim zum Besuche des Rosengartens mit dem Anfügen eingeladen werden, daß Wagen der elektrischen Straßenbahn zur Abfahrt in der Nähe des Landungsplatzes bereitstünden.

Schluß der Sitzung 8 Uhr abends.

ein  
ein  
eten  
um  
den  
zur  
den.



f  
t  
d  
t  
fi  
u  
b  
a  
P  
  
j  
h  
  
B  
E  
G  
m  
j  
h  
h  
s  
n  
E  
s  
E  
S  
K  
a