

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

180 (18.5.1904) Badischer Landtag. 75. öffentliche Sitzung der Zweiten  
Kammer



# Karlsruher Zeitung.

N. 180.

Mittwoch, 18. Mai.

1904.

## Badischer Landtag.

### 75. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer am Dienstag, den 17. Mai 1904.

Im Regierungstisch: Ministerialdirektor Geh. Rat Zittel, Generaldirektor Geh. Oberregierungsrat Roth, Vaudirektor Wäsmmer, Betriebsdirektor Engler und die Oberregierungsräte Schulz und Henn.

Präsident Dr. Günner eröffnet die Sitzung kurz nach 9<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Uhr vormittags.

Neue Einläufe liegen nicht vor.

Das Haus tritt sofort in die Tagesordnung ein:

1. Beratung über die geschäftliche Behandlung des Gesetzentwurfs, die Abänderung des Gesetzes vom 14. Juni 1884 über die Verwaltungsrechtspflege betreffend. — Drucksache Nr. 51. —

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 Ziffer 1 schlägt Abg. Dr. Wildens vor, den Gesetzentwurf der Kommission zuzuteilen, die die Aufgabe hat, das Grundbuchgesetz zu beraten.

Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 2 der Tagesordnung erhält zunächst das Wort

Abg. Morgenthaler: Einige Wünsche aus meinem Wahlbezirk geben mir Anlaß, das Wort zu ergreifen. Einer betrifft eine bessere Verbindung Kastatt—Dürmersheim—Karlsruhe. Es wird von den oberen Orten sehr beklagt, daß sie keine Morgenverbindung nach Kastatt haben. Der erste Zug geht 7,1 Uhr ab Kastatt, an Karlsruhe 7,43 Uhr. Diesen Zug können die Arbeiter nicht benutzen. Wohl geht in Dürmersheim ein Zug der Straßenbahn um 5 Uhr morgens ab. Wenn die Ortschaften diesen Zug benutzen wollen, müssen sie schon eine Stunde oder früher von zu Hause fort. Dies geht im Sommer bei schönem Wetter, nicht aber im Winter bei Kälte und Schnee. Die Heizung in der Straßenbahn soll auch sehr zu wünschen übrig lassen. Es besteht deshalb

der dringende Wunsch, daß der Frühzug um 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> bis 2 Stunden früher gelegt oder ein besonderer Zug eingeschoben werde. In der entgegengesetzten Richtung fahren zwei Frühzüge, um 5,7 Uhr und 6,20 Uhr. Folglich wird es auch möglich sein, in der anderen Richtung einen Zug zu verlegen oder neu einzuschalten. Der Mißstand wird besonders auch von den Landwirten empfunden, die auf den Markt nach Karlsruhe fahren wollen. Mehnlich ist die Verbindung am Abend. Schon 5,15 Uhr geht ein Zug in Karlsruhe ab. Da haben die Arbeiter noch keinen Feierabend. Der nächste Zug geht erst 8,50 Uhr. Wenn die Arbeiter auf den warten wollen, können sie ihren Tagelohn wieder im Bierhaus vertrinken. Man könnte vielleicht auch den Zug 5,15 Uhr um eine Stunde später abgehen lassen, um den Bedürfnissen mehr Rechnung zu tragen. Es wird ferner gewünscht, daß der Schnellzug nach Karlsruhe 10,45 Uhr abends noch an mehr Orten halten möge. Bezüglich der Tariffäge auf der Albtalbahn, besonders zwischen Karlsruhe—Ettlingen, möchte ich die Regierung doch angelegentlichst um eine Ermäßigung bitten. Ich weise dabei auf den hohen Beitrag der Stadt Ettlingen hin. Eine Strecke allein darf doch nicht zu sehr belastet werden, um eine Rente herauszubekommen. Endlich möchte ich die Regierung bitten, in unserem inneren Expressverkehr im Interesse der Einnahmen und der Bequemlichkeit von einer Begleitadresse absehen zu wollen.

Abg. Kopf: Mehnlich wie der Vorredner möchte ich zwei Lokalwünsche vortragen. Beide betreffen die Höllethalbahn. Ich habe die daran liegenden Landorte zu vertreten. Man wünscht, daß auch im Gebiet der Höllethalbahn Lokalzüge fahren mögen. Dies läge zweifellos auch im Interesse der Freiburger Bevölkerung. Der Touristenverkehr hat sehr zugenommen. Für die Landwirte wäre es auch ein großer Vorteil, wenn sie nicht mit ihren Produkten, besonders der Milch, so weite Strecken zu gehen hätten; technisch unmöglich ist es ja nicht, einige Haltestellen zu errichten, wenigstens hat die Regierung bei der Beantwortung der Petition auf dem letzten Landtag nur eingewendet, daß sich noch kein Bedürfnis gezeigt habe. Ich glaube, die Generaldirektion irrt sich hierin. Die Verkehrsbedürfnisse sind weit stärker, als man dort annimmt. Man hat sich dort ja schon mehr als einmal in der Beurteilung der Oberländer Verkehrsverhältnisse geirrt. Ich bitte, wenigstens im nächsten Sommer einen Versuch zu machen. Einzelne der nur bis Neustadt fahrenden Züge könnten wohl als Lokalzüge gefahren werden. Namentlich werden zwei Züge von der



Arbeiterchaft vermisst, die im Kirchgartener Tal wohnt und in Freiburg arbeitet. Die Bauarbeiter haben in Freiburg Dienst von früh 6 bis abends 6 Uhr. Der erste Zug kommt aber in der Wiehre erst um 6,28, in Freiburg-Hauptbahnhof erst um 6,34 an. Die Arbeiter müssen sich also entweder ein Rad anschaffen oder zu Fuß gehen. Mehnlich ist es Abends. Ein Zug geht um 5,23 Uhr, der nächste erst um 8 Uhr abends, die Arbeiter haben aber erst um 6 Uhr Feierabend. Wenn sie bis 8 Uhr warten müssen, besteht die Gefahr, daß ein großer Teil ihres Verdienstes wieder im Wirthaus verloren geht. Es wäre wünschenswert, wenn ein Morgen- und Abendzug eingeschoben, oder die jetzigen Züge anders gelegt würden. Man könnte wohl noch diesen Sommer morgens und abends für die Arbeiter einen Versuch mit Motorwagen machen. Eine weitere Beschwerde über die Höllentalbahn bezieht sich auf den Wagenmangel in gewissen Zeiten. An manchen Tagen, insbesondere an den Markttagen und Sonntagen, sind die Züge so überfüllt, daß oftmals einzelne Reisende in den Gängen und auf den Plattformen stehen müssen. Dem Kollegen Birkenmayer wurde erwidert, es sei das nicht zu vermeiden, weil der Verkehr auf der Höllentalbahn sehr schwankend sei. Dies mag richtig sein, aber das müßte man bei der Betriebsleitung allmählich wissen, daß, namentlich an Sonntagen, meist auch an Werktagen, die Frequenz der Höllentalbahn, besonders bei gutem Wetter, nahezu immer eine sehr starke ist. Ich weiß wohl, daß auf der Zahnradstrecke die Wagen nicht beliebig vermehrt werden können. Dort ist aber der Mißstand nicht so groß. Man wird sich gerne zu Frieden geben, wenn wenigstens bis Hirschprung oder Himmelreich mehr Wagen angehängt würden, damit nicht einzelne Reisende genötigt sind, in den Wagen zu stehen oder sich mit Mühe einen Platz zu erobern. Ich möchte die Regierung dringend bitten, nach dieser Richtung Remedur zu schaffen.

Was den Antrag Fröhlich betrifft, so kann ich nur sagen, daß die Ausführungen des Herrn Generaldirektors mich vollständig überzeugen haben, und daß ich deshalb gegen den Antrag stimmen werde.

Abg. Goldschmid: Es hat sich die Stadt Engen im Laufe des Sommers an die Generaldirektion wegen der Salte einiger Schnellzüge gewendet, und es wurde freudig begrüßt, daß dem einen Wunsche, daß der Mittags-schnellzug in Engen halte, entsprochen worden ist. Dagegen wurde bedauert, daß nicht auch dem andern Wunsche nach einem Halt des Vormittags-schnellzuges in der Richtung Offenburg entsprochen worden ist. Die Bewohner der Stadt Engen und der Umgegend verkennen die Schwierigkeiten nicht, aber sie geben sich der Hoffnung hin, daß, wenn einmal das zweite Gleise im kommenden Sommer gebaut ist, ihrem Wunsche entsprochen werden kann. Die ganze Umgegend ist auf den Vormittags-schnellzug angewiesen, wenn sie in das Unterland fahren und dort ihre Geschäfte mit der erforderlichen Zeit abwickeln will. Es ist daher begreiflich, wenn sie immer wieder mit ihrem Wunsche kommt und die Regierung bittet, daß wenigstens im nächsten Sommerkurs ihrem Wunsche Rechnung getragen wird. Die Erfüllung dieses Wunsches entspricht tatsächlich einem dringenden Bedürfnisse. Für den kommenden Winterkurs könnte vielleicht schon dem Wunsche der Stadt Engen entsprochen werden.

Ein anderer Wunsch bezieht sich auf die Gemeinde Möhringen. Die Erfüllung dieses Wunsches wird von der Generaldirektion nur insofern erhofft oder erbeten werden können, als es gelingt, Einfluß auf die Gestaltung des württembergischen Fahrplanes zu bekommen. Die Gemeinde Möhringen ist auch schon wiederholt bei

der Generaldirektion in Stuttgart in dieser Beziehung vorstellig geworden. Es fährt jetzt direkt nach dem Mittags-schnellzug ein Personenzug, und man glaubt, daß wenn dieser um zwei oder drei Minuten beschleunigt werden könnte, es möglich wäre, daß dieser in Zimmendingen den Schwarzwald-schnellzug und damit noch den Anschluß in das Oberland erreicht. Vor dem Abend-schnellzug Stuttgart-Mailand fährt von Tuttlingen nach Möhringen ein Arbeiterzug. Nun sind die Bewohner von Möhringen der Meinung, wenn dieser Arbeiterzug als Lokalzugs bis Zimmendingen durchgeführt würde, dann würde den Reisenden der Uebergang auf die anderen badischen Züge, die dort um diese Zeit in allen Richtungen abgehen, ermöglicht werden, während jetzt der später folgende Lokalzugs nur nach Zimmendingen fährt, ohne dort irgend welchen Anschluß zu erreichen. Dieser letztere Zug könnte in diesem Falle ausfallen. Die Gemeinde Möhringen wäre dankbar, wenn diesem ihrem Wunsche entsprochen werden könnte.

Abg. Pfeifferle: Ich möchte mit wenigen Worten den Wunsch des Herrn Abg. Armbruster um Fortführung der Lokalzüge von Kiesel nach Herbolzheim unterstützen. Ich habe bereits in der Generaldebatte darauf hingewiesen, daß es wünschenswert ist, daß der Lokalzugsverkehr möglichst ausgebaut wird. Schon seinerzeit, als die Lokalzüge abwärts Emmendingen eingestellt wurden, wurde von Seiten der Stadt Emmendingen gewünscht, daß der Lokalzugsverkehr bis Herbolzheim durchgeführt werde. Wenn der Lokalzugsverkehr bis Herbolzheim geführt werden könnte, dann könnten die unteren Gemeinden des Amtsbezirks mit der Amtstadt möglichst günstig verbunden werden. Kenzingen und Herbolzheim sind zwei gewerbliche Städte, welchen diese Bahneinrichtung recht förderlich wäre. Es könnte dann auch die Gemeinde Sedlingen einen Lokalzugs-halt bekommen, und auch die Gemeinden im Weichtal und die Rheingemeinden, insbesondere Weisweil, einen besseren Verkehr bekommen, was für diese Gemeinden von größter Bedeutung wäre. Man hat in den letzten Jahren den Versuch gemacht, daß man eine raschere Zugsgeschwindigkeit durch Benützung anderer Maschinen für Lokalzüge eingeführt hat. Es wäre deshalb denkbar, daß man die Lokalzüge bis Herbolzheim gehen ließe. Der Herr Abg. Armbruster hat auch die Angelegenheit des Abendzuges 999 nach Freiburg hervorgehoben; ich habe solches schon in der Generaldebatte getan. Das ist ein Wunsch, der seine Berechtigung hat. Allein am besten wäre es doch, wenn die in Betracht kommenden Gemeinden die Lokalzüge bis Herbolzheim bekämen. Allein so lange dies nicht geschieht, wäre es doch wünschenswert, daß der Wunsch des Abg. Armbruster erfüllt wird, und dieser Abendzug wenn möglich täglich, ansonst aber doch mindestens, außer am Sonntag, noch einmal in der Woche eingestellt würde.

Abg. Giesler: Ich muß mich gegen den Antrag Fröhlich auf wenden. Der erste Teil seines Antrags ist völlig unnötig und hat höchstens den Erfolg, daß die Beratungen über das ganze Budget verschleppt werden. Der zweite Teil des Antrags widerspricht aber allen Grundsätzen des Etatrechts. Der erste Teil ist unnötig, weil die Einstellung dieser Posten von dem Etat der Eisenbahnschuldentilgungskasse nicht abhängig ist. Das Budget der Eisenbahnschuldentilgungskasse kann erst zur Beratung kommen, wenn das Budget des Eisenbahnbetriebs und Eisenbahnbaues erledigt ist, weil es nur das Fazit dieser beiden Budgets ist. Folglich muß die Beratung des Eisenbahnbetriebs und Baubudgets v o r a u s gehen. Den Zweck, den der Abg. Fröhlich erreichen will, nämlich die Entschädigung über den Zuschuß der 2 Millionen zurückzusetzen, erreicht er mit seinem Antrag auch nicht, denn das



hängt nicht damit zusammen, sondern mit der Beratung des Titels X im Budget des Finanzministeriums. Dort ist im § 2 die entsprechende Position enthalten. Dieser Titel ist noch nicht beraten, und es wird erst im Zusammenhang mit der Eisenbahnschuldentilgungskasse gesehen. Wir haben es also noch vollständig in der Hand, ob wir die 2 Millionen bewilligen wollen oder nicht.

Der zweite Antrag widerspricht allen Grundsätzen des Etatrechts, wenn er die Einnahmen jetzt hinaufsetzen will. Der § 2 Absatz 2 des Etatgesetzes lautet:

„Für regelmäßig wiederkehrende, aber ihrem Betrage nach wandelbare Einnahmen und Ausgaben ist in der Regel der Durchschnittsbetrag aus den der Zeit der Aufstellung des Voranschlags unmittelbar vorangegangenen drei letzten Rechnungsjahren als künftiger Budgetsatz aufzunehmen. Abweichungen von dieser Regel sind jeweils besonders zu begründen.“

Es ist nun selbstverständlich, daß die Ausgaben und Einnahmen nach denselben Grundsätzen eingesetzt werden müssen. Nun haben wir die Ausgaben bereits bewilligt, und die Ausgaben sind eingesetzt nach dem dreijährigen Rechnungsdurchschnitt. Nur bei einzelnen ist von dem Schlusssatz des § 2 Gebrauch gemacht, und die Ausgaben für das Jahr 1902 berücksichtigt worden. Der Antrag Frühhauf bringt nur eine inkonsequente Behandlung der Einnahmen und Ausgaben mit sich, und dadurch bekommen wir kein einheitliches Budget, und deshalb dürfen wir nicht auf den Antrag eingehen. Wollte man darauf eingehen, dann müßte man das ganze Budget umändern, und wir müßten die bereits gefassten Beschlüsse über die Ausgaben wieder aufheben. Das können wir aber doch nicht mehr. Wenn man die Ausgaben wieder entsprechend hinaufsetzt, so bliebe der Erfolg der gleiche; das hat ja bereits der Herr Generaldirektor auseinandergesetzt.

Was den Antrag Frühhauf bezüglich der Personentariife anlangt, so habe ich bereits in meiner ersten Rede in der Generaldebatte meine Stellung dazu dargelegt, und es hat der Herr Berichterstatter bereits die Gründe dafür und dagegen ausgeführt.

Präsident Dr. Günner: Es war mein Plan, nach Beendigung der Spezialberatung diesen Antrag zur Beratung anzusetzen.

Abg. Giebler: Mit Rücksicht darauf, werde ich meine Ausführungen später machen.

Abg. Bergt: Den Ausführungen Gieblers bezüglich des Antrags Frühhauf, die Einnahmeposten §§ 1 und 8 zu erhöhen, kann ich mich nur anschließen, denn ich kann nicht glauben, daß uns dadurch etwas genützt wird. Weitere Ausführungen über die Personentariife will ich gleichfalls bis zur Verhandlung des zweiten Antrags Frühhauf ersparen. Ich möchte nur noch eine Bemerkung machen bezüglich der Benützung der Schnellzüge zu Militärfahrpreisen. Es ist von der Budgetkommission gewünscht worden, daß die Ermächtigung auch ausgedehnt werden möge für Reisen, die mindestens 100 Kilometer betragen. Es kommt aber nicht nur darauf an, daß ein Urlauber bei großen Entfernungen Schnellzüge benutzen kann, sondern auch darauf, daß er auch bei kleineren Entfernungen rasch nach Hause kommen kann, z. B. für Arbeitsaushilfe bei der Ernte, bei Todesfällen in der Familie usw., und da meine ich, sollte man überhaupt keine Grenzen für die Benützung der Schnellzüge zu Militärfahrpreisen festsetzen, sondern je nach Bedürfnis dem betreffenden Urlauber gestatten, den Schnellzug zu benutzen.

Abg. Süßkind: Mein Wunsch betrifft einen Lokalzug, der um 5,55 Uhr in Mannheim auf der Rheintalstrecke

nach Sodenheim abgeht. Dieser geht nur bis Sodenheim und kommt dort 6 Uhr 47 Minuten an, und fährt um 7 Uhr 19 Minuten wieder nach Mannheim zurück. Nun könnten mit diesem Zug eine große Anzahl Arbeiter aus Alt- und Neulufheim fahren, es kommen etwa 400 Personen in Betracht, wenn der Zug bis Neulufheim weitergeführt würde. Ein Zug von Sodenheim bis Neulufheim braucht 5 bis 6 Minuten. Der Zug könnte also in Sodenheim abgefertigt werden und um 7 Uhr in Neulufheim sein. Von dort könnte er so rechtzeitig abfahren, daß er bis 7 Uhr 19 Minuten in Sodenheim wäre. Er könnte also in der Zwischenzeit von 6 Uhr 47 Minuten bis 7 Uhr 19 Minuten ohne Störung des Betriebs nach Neulufheim und von dort wieder nach Sodenheim fahren. Dadurch würden aber die Arbeiter 1½ Stunden früher ankommen. Die Generaldirektion wäre sehr leicht in der Lage, diesem berechtigtem Wunsche nachzukommen.

Abg. Schüler: Auch ich habe aus meinem Bezirk einige Wünsche und Klagen vorzubringen. Es handelt sich um den Fahrplan der Kaiserstuhlbahn. Die Anschlüsse an den Breisacher Frühzug sind sehr ungeschickt. Bedauerlicher Weise ist jetzt eine Aenderung nicht möglich. Ich möchte aber sehr bitten, diesen berechtigten Wünschen im nächsten Fahrplan Rechnung zu tragen. Die zweite Beschwerde läßt sich sofort erledigen. Es wird darüber geklagt, daß an Sonntagen auf der Kaiserstuhlbahn nur drei Personenwagen fahren, an Werktagen aber vier. Bei schönem Wetter benützen eine große Menge von Ausflüglern die Bahn, um die prächtigen Punkte des Kaiserstuhls zu besuchen. Die Direktion kann mittags schon wissen, wie stark der Verkehr wird, da meist Rückfahrkarten genommen werden. Es soll schon mehrmals vorgekommen sein, daß ganze Familien auf der Plattform stehen mußten, weil die Abendzüge überfüllt waren. Auf die Beschwerde der Betroffenen soll ihnen vom Personal der Packwagen angeboten worden sein. Da genügt hoffentlich eine kleine Bemerkung von der Generaldirektion, daß bei starkem Verkehr an Sonntagen ein oder zwei Wagen mehr eingestellt werden.

Die Frage der Militärfahrpreise hat der Herr Berichterstatter in dankenswerter Weise sehr eingehend behandelt. Ich habe den Antrag in der Budgetkommission gestellt, daß die Militärbillete auch für Schnellzüge gültig sein sollen. Wenn jetzt Soldaten zur Aushilfe bei dringenden landwirtschaftlichen Arbeiten auf einige Tage nach Hause beurlaubt werden, z. B. von Mannheim oder Karlsruhe nach Freiburg oder umgekehrt, sind sie genötigt fast fünf Stunden Personenzug zu fahren. Im Schnellzug könnte die Strecke in zwei Stunden zurückgelegt werden. Die Soldaten sollen doch nicht schlimmer behandelt werden als die anderen Reisenden. Es ist mir mitgeteilt worden, daß an Ostern die Urlauber vom Schwarzwald in Offenburg einen Schnellzug besteigen mußten, um noch rechtzeitig in die Kaserne zu kommen, und dazu ohne eine Vergünstigung Schnellzugskarten lösen, also eine Ausgabe von mehreren Mark machen mußten. Das ist eine ungerechtfertigte Härte. Die Generaldirektion sagt, die Hauptbeurlaubungen fänden an Ostern, Pfingsten und Weihnachten statt und würdeneine solche Belastung der Schnellzüge herbeiführen, daß sie unmöglich gestattet werden könne. Ich gebe das zu, an diesen Feiertagen könnte ja die Benützung der Schnellzüge ausgeschlossen werden. Aber bei Beurlaubungen mit Rücksicht auf die Leutenot bei der Heu- und Fruchternte und des Herbstes sollten die Urlauber die Schnellzüge mit ihren Militärbillets benutzen.



dürfen. Die Herren Armbruster und Pfefferte haben noch über die Lokalzüge gesprochen. Im Interesse meines Bezirks bitte ich, die Abendlokalzüge an den gewünschten späteren Stunden bis nach Riegel gehen zu lassen. Wenn man endlich auf dem Lande eine Bahnverbindung bekommen hat, ist es sehr deprimierend, wenn die Züge so ungeschickt gehen, daß man sie nicht benützen kann oder keinen Anschluß an eine andere Route mehr bekommt.

Oberregierungsrat Schulz: Ich will zunächst den Anlaß benützen, eine kleine Unklarheit in der Antwort der Generaldirektion zu beseitigen. Es heißt im Bericht Seite 79: „Für die Badischen Staatseisenbahnen sind folgende Ausnahmen zugelassen“. Diese Bestimmungen über die Benützung der Schnellzüge durch Militärjahrkarten sind aber für alle deutschen Eisenbahnen, nicht bloß für die Badische Staatsbahn erlassen. Abänderungen sollten auch nur einheitlich für alle deutschen Bahnen vorgenommen werden. Wir sind bereits in eine Prüfung der Frage eingetreten, ob nicht dem Wunsch der Kommission Rechnung getragen werden kann, und wir einen Abänderungsantrag stellen sollen. Dabei wird geprüft werden, ob wir nicht über die Bedenken in der von Herrn Abg. Schüler geschilderten Weise hinwegkommen können.

Abg. Dr. Wildens: Was zunächst die Angelegenheit betrifft, die der Herr Regierungskommissär soeben besprochen hat, so haben wir nach dem Wortlaut der Regierungsauskunft allerdings angenommen, daß die desfalligen Ausnahmen von der badischen Staatsverwaltung selbst zugelassen worden seien, und daß es in ihrem freien Ermessen stehe, weitere Vergünstigungen einzutreten zu lassen. Nach dem, was wir nunmehr gehört haben, ist dies nicht der Fall; vielmehr ist die Genehmigung der anderen deutschen Bahnverwaltungen nötig, wenn Weiteres auf diesem Gebiete geschehen soll. Jedenfalls möchte ich bitten, daß die Verhandlungen über eine entsprechende Abänderung eingeleitet werden möchten. Ein bezügliches Bedürfnis besteht zweifellos. Wir waren in der Kommission einstimmig der Meinung, daß die Vergünstigung, die Schnellzüge zum Militärfahrpreis benützen zu dürfen, schon für Reisen beurlaubter Soldaten über 100 km gewährt werden sollte. — Ich möchte dann noch mit ein paar Worten auf den Antrag Frühauß zu sprechen kommen. Ich kann mich im wesentlichen auf die Ausführungen des Vorsitzenden der Budgetkommission beziehen. Wenn man die Einnahmen aus dem Güterverkehr so erheblich erhöhen wollte, wie Kollege Frühauß es beantragt hat, so würde die unvermeidliche Konsequenz die sein, daß — namentlich beim Güterverkehr — auch die Ausgaben höher angelegt werden müßten. Dies hätte eine vollständige Umarbeitung des Budgets und damit eine Komplikation unserer Verhandlungen zur Folge, die sehr unerwünscht wäre. Ich glaube, was Frühauß im Auge hat, wird auch in anderer Weise erreicht werden können. Frühauß will jetzt schon die nötigen Vorbereitungen treffen, damit später der Beitrag aus allgemeinen Staatsmitteln zur Eisenbahnschuldentilgungstaffe gestrichen werden kann. Gießler hat aber bereits gesagt, daß wir mögen die Einnahmen einsehen wie wir wollen, der Entscheidung des hohen Hauses darüber, ob jener Beitrag aus allgemeinen Staatsmitteln aufrecht zu erhalten oder etwa zu ermäßigen ist, nicht präjudiziert wird, wir in dieser Beziehung vielmehr für die spätere Beschlussfassung freie Hand behalten. Ich möchte unter diesen Umständen dem Kollegen Frühauß zur Erwägung anheimgen, ob es für ihn Zweck hat, auf dem gestellten Antrag zu bestehen, ob letzterer nicht vielmehr zurückzuziehen sein dürfte.

Abg. Gießler: Zur Frage des Antrags Frühauß will ich mich nach den Darlegungen der Kollegen Gießler und Wildens nicht weiter auslassen. Es ist vielleicht praktisch, bei anderer Gelegenheit die Entscheidung darüber herbeizuführen. Ich möchte nur noch einen Spezialwunsch vorbringen. Die Gemeinden Jspringen, Erfingen und Bilsingen wünschen, daß der Sonntagnachmittagszug, der 2 Uhr 10 Minuten in Pforzheim abgeht und sowohl den Sonntagsausflüglern von Pforzheim, als auch den beiden Gemeinden zu Gute kommt, auch in Zukunft erhalten bleibt.

Abg. Frühauß: Den Wunsch des Kollegen Schüler auf Beförderung von beurlaubtem Militär in Schnellzügen habe ich schon in der Budgetkommission zur Sprache gebracht, aber dabei ferner darauf hingewiesen, daß diese Frage, wie auch die der Beförderung der landwirtschaftlichen Bevölkerung im Schnellzug, schwerlich auf dem Wege ausnahmsweiser Konzessionen gelöst wird, sondern nur durch die allgemeine Einführung von Schnellzügen in den Personenverkehr und im übrigen Einstellung von Lokalzügen zwischen je zwei Schnellzugsstationen.

Ich möchte sodann auf die gestrigen Ausführungen des Herrn Regierungsvertreters über die Kilometerbestreife zurückkommen. Die Frage hat nur scheinbar eine sehr minimale Bedeutung. Der Standpunkt des Herrn Regierungsvertreters verunbert nicht, weil eben die Herrn keine Praktiker in der Lösung der Fahrkarten sind. Sie unterschätzen die großen Unannehmlichkeiten und Schwierigkeiten, die Kollisionen am Schalter, die für einen großen Teil des Publikums dadurch entstehen. Der Herr Regierungsvertreter hat auf die bestehenden Schwierigkeiten aufmerksam gemacht. Sie müssen als vorhanden anerkannt werden. Dann wäre aber zu erwägen, ob man nicht dem Streite dadurch begegnen könnte, daß man anordnet, daß, wenn jemand ein neues Kilometerheft löst, eine runde Zahl der Restkilometer des alten Hefts, etwa bis zu 25 km, bei dem Preis für das neue Kilometerheft an Zahlungsstatt verrechnet wird. (Zuruf: Sehr richtig!) Es kommt dem Publikum nicht auf die paar Pfennige an, sondern auf den an den Schaltern immer erwachsenden Zeitverlust, ich muß schon sagen, die Erregung der Nerven und der Herzstätigkeit. (Heiterkeit.)

Was den Verkehr auf der Magauer Bahn betrifft, so war mir angenehm zu hören, daß technische Schwierigkeiten seiner Ausdehnung nicht entgegenstehen. Bis jetzt sind wiederholt seitens der städtischen Behörden solche entgegengehalten worden.

Was endlich den von mir gestellten Antrag anlangt, so stelle ich gern fest, daß von zwei Seiten des Hauses konstatiert wurde, daß das Haus, unbeschadet der Genehmigung dieser Postitionen, freie Hand hat, den Zuschuß von zwei Millionen zu streichen oder wenigstens zu ermäßigen. Allerdings wird der Antragsteller seinerzeit die Mittel zur Herstellung der Balanze angeben müssen. Wir haben mit unserm Antrag versucht, insbesondere eine Erhöhung der Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr vorzuschlagen nach den Erfahrungen über den plötzlichen Mehrertrag der Reineinnahmen für 1903. Der Einwand, daß auch die Ausgaben erhöht werden müßten, ist nicht entscheidend. Einmal ist dies für die Steuerzahler gleichgültig, dann aber möchte ich darauf aufmerksam machen, daß die Einnahmen für 1903 gestiegen sind, die Ausgaben aber nicht zugenommen haben. Der Abg. Gießler hat auf das Statgesetz aufmerksam gemacht, das nur von der regelmäßigen Geschäftslage spricht; aber der Vorschlag einer Steuererhöhung ist glücklicherweise auch kein regelmäßiger. Solchen Vorgängen gegenüber müssen wir die Augen aufmachen und



dafür sorgen, daß nichts unterlassen wird, was uns in die Lage setzt, freie Hand zu behalten.

Abg. Köhler: Ich möchte nur den Wunsch des Abg. Eichhorn, daß in Zukunft auch im Winterfahrplan der jetzt 2<sup>10</sup> Uhr in Pforzheim abgehende Sonntagszug beibehalten wird, unterstützen. Wenn man den Winterfahrplan ansieht, so sieht man, daß der württembergische Fahrplan dem Bedürfnis der Pforzheimer, die nächste schöne Umgebung von Pforzheim aufzusuchen, sowohl im Winter als auch im Sommer mehr Rechnung trägt als der badische Fahrplan. Das Bedürfnis, an Sonntagen die Umgebung aufzusuchen, ist aber für die Bevölkerung von Pforzheim auch im Winter und bei schlechtem Wetter vorhanden. Das ist erklärlich bei einer Bevölkerung, die die ganze Woche über in den Fabriken steht. Wenn man den württembergischen Fahrplan betrachtet, so gehen 2 Nachmittagszüge von Pforzheim nach Wilbhad, einer 1<sup>54</sup> Uhr, der andere 2<sup>32</sup> Uhr; ebenso gehen 2 Züge in der Richtung nach Calw—Horb, einer 1<sup>58</sup>, der andere 2<sup>53</sup>. Wenn Sie dagegen den badischen Fahrplan anschauen, so finden Sie nur einen Zug, der 2<sup>30</sup> Uhr in Pforzheim abgeht, aber an den benachbarten Orten nicht hält. Der vorhergehende Zug geht bereits um 12<sup>55</sup> Uhr ab, also für die Ausflügler zu einer nicht geeigneten Zeit. Es ist weiter zu bedenken, daß durch das Vorgehen der badischen Bahn tie an ihr gelegenen Orte bedeutend geschädigt werden. Ein Verlust würde sich für die Eisenbahnverwaltung aus der Einlegung eines weiteren Zuges nicht ergeben, er würde sich rentieren. Die interessierten Gemeinden wünschen natürlich einen solchen Zug auch an den Werktagen oder das Halten des jetzt beschleunigten Zuges 2<sup>33</sup> in Sproingen, Ertingen, Bisingen. Ich möchte aber nicht empfehlen, daß der Zug, der 2<sup>30</sup> Uhr in Pforzheim abgeht, unterwegs weiter als bisher hält auf Kosten einer späteren Ankunft in Karlsruhe und der Gefahr, den Anschluß ins Oberland nicht zu erhalten. Es wird nichts übrig bleiben als einen weiteren Zug einzulegen, der auch diesen Orten Rechnung trägt.

Abg. Luz verzichtet auf das Wort mit Rücksicht auf die Abwesenheit des Kollegen Binz, da er ja ausschließlich gegen denselben zu polemisieren hätte.

Zu § 2 der Einnahmen (für Beförderung von Militär auf Militärfahrpläne und Militärfahrkarten) bemerkt

Abg. Müller: Im Reichstag wurde unterm 8. Dezember vorigen Jahres von der nat.-lib. Fraktion ein Antrag eingebracht folgenden Inhalts:

„Der Reichstag wolle beschließen:

Die verbündeten Regierungen zu ersuchen, den Mannschaften des stehenden Heeres und der kaiserlichen Marine im Falle der Urlauberteilung alljährlich für eine Reise in die Heimat und für eine entsprechende Rückreise in die Garnison freie Fahrt auf den deutschen Eisenbahnen zu ermöglichen.“

Ich möchte die Großh. Eisenbahnverwaltung bzw. die Großh. Regierung bitten, im Bundesrat dahin zu wirken, daß von Seiten der verbündeten Regierungen diesem Antrag stattgegeben wird, und daß Militärpersonen schon bei Reisen von 150 Kilometern an Schnellzüge und zwar bei diesen Freireisen wie bei Reisen, zu denen eine Militärfahrtkarte nötig ist, benützen dürfen. Bei Reisen von 300 Kilometern dürfen sie ja, wie wir vorher aus dem Munde des Herrn Regierungsvertreters gehört haben, unter gewissen Voraussetzungen diese Schnellzüge im ganzen Reich jetzt schon benützen. Die Großh. Regierung hat nun, wie ich aus dem Berichte ersehen habe, in der Budgetkommission erklärt, die Frage der Benützung von Schnellzügen für Reisen von über 150 Kilometern an in Erwägung ziehen zu wollen, und möchte ich der Hoffnung

Ausdruck geben, daß diese Erwägungen zu einem günstigen Resultat führen mögen.

Bei den heutigen Zuständen ist es einem Soldaten, der vielleicht Badenser ist und in einer weit entfernten Garnison, vielleicht in Ostpreußen dient und kein Vermögen hat, unmöglich, während seiner ganzen Dienstzeit von vielleicht 2 oder gar 3 Jahren auch nur einmal nach Hause zu fahren, sich seinen Verwandten und Bekannten einmal in des Kaisers Rock zu zeigen. Ich halte dies für eine große Härte, für einen Zustand, der unter allen Umständen geändert werden sollte. Der Einnahmeausfall wird kein übermäßig großer werden, und ich möchte daher die Großh. Eisenbahnverwaltung bitten, diese meine Anregung in wohlwollender Weise in Erwägung ziehen zu wollen.

Der Rest der Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr wird ohne Debatte genehmigt.

Abg. Bortisch erklärt, daß der Antrag der Abg. Fröhlich auf und Genossen zurückgezogen werde.

Es folgt die Beratung der Einnahmen aus dem Güterverkehr.

Zu II § 7 (für Beförderung von Eil- und Expressgut, Milch im Abonnement einschließlich Fahrzeuge aller Art) führt Abg. Duffner aus: In Kürze zwei Wünsche. Sie betreffen die Beförderung von Gütern, der erste schließt sich übrigens an einen bereits seitens der Schwarzwalder Handelskammer gestellten an.

Ich möchte darum bitten, daß im Herbst die Beförderung von süßen Weinmoste mittelst Eilgut zum Frachtgutsfahre zugelassen wird. In der Regel ist es ein billiger Wein, der in diesem Stadium zum Ausschank gelangt, ein Wein, der den teuren Eilgutfaß nicht verträgt. In vielen Fällen wird deshalb zur billigen, gewöhnlichen Fracht gegriffen, und da kommt es nicht selten vor, daß die Weinendungen jedem Wetter preisgegeben, oft noch über Sonntag auf den Güterbahnhöfen stehen und dann in einem Zustande an den Konsumenten gelangen, der die Bezeichnung „süßer Neuen“ nicht mehr verdient.

Dadurch fühlen sich nun die Wirte und Händler geschädigt, und auch das liebe Publikum leidet nur grollenden Sinnes Verzicht auf den jungen schäumenden Sorgenbrecher. Ich meine, wenn man dem neuen Wein den Vorzug gäbe wie dem frischen Obst, und den „Neuen“ als Eilgut zum Frachtgutsfahre beförderte, wäre kein unbilliger Wunsch erfüllt.

Es wäre überhaupt zu begrüßen, wenn dies während der Herbst- und Wintermonate, etwa von Oktober bis Februar geschehen würde, da der Wein bekanntlich unter der Kälte sehr leidet. Der Ausfall dürfte durch einen reichlicheren Versandt wohl wieder eingebracht werden. Jedenfalls würde die Neuerung in den Interessentkreisen dankbare Anerkennung finden.

Mein zweiter Wunsch bewegt sich in ähnlichen Bahnen. Ich möchte anregen, den Sperrguttarif für Strohhüte aufzuheben. Die Schwarzwalder Strohhutindustrie leidet so wie so schon bitter genug unter der aus- und inländischen Konkurrenz. Die gelbe Gefahr ist diesem Zweige der heimischen Industrie geradezu verhängnisvoll geworden. Die Großh. Regierung unterstützt nun die Strohhutindustrie des Schwarzwaldes in dankenswerter Weise, indem sie zur Hebung dieses Industriezweiges Strohhutnähturle eingerichtet hat. Dazu paßt aber sehr schlecht, daß der Fabrikant, der bei der großen deutschen Konkurrenz die Fracht zumeist zu tragen hat, seine Waren mit 50 Proz. Frachtaufschlag verschicken muß. In Preußen und Sachsen — dort sitzt ein großer Teil der Konkurrenz der badischen Strohhutindustrie — ist der Sperrguttarif auf Strohhüte aufgehoben worden. Dadurch erfuhr die außerbadische Strohhutindustrie natür-



lich eine wesentliche Stärkung zu Lasten ihrer badischen Konkurrenz. Ich möchte die Groß. Generaldirektion bitten, dem Beispiele der preussischen und sächsischen Staatsbahnen zu folgen und auch für die badischen Bahnen den Sperrguttarif für Stroh- und Heuballen aufzuheben.

**Oberregierungsrat Schulz:** Der Wunsch, neuen Wein als Eilgut zu befördern, ist nicht so leicht zu erfüllen, wie der Herr Abg. Duffner meint. Wir werden mit den Zügen nicht durchkommen, denn die Beförderung von Eilgut erfolgt überwiegend mit Personenzügen, deren Belastung mit Gütern in bestimmten Grenzen sich halten muß. Ob es vielleicht möglich sein wird, mit gewissen Beschränkungen dem Wunsche entgegenzukommen, wird geprüft werden. Die weitere Frage, ob Wein überhaupt während der Wintermonate zur Frachttage befördert werden solle, ist bereits in der ständigen Tariffkommission erörtert worden. Ein diesbezüglicher Antrag wurde abgelehnt, obgleich speziell die badische Eisenbahnverwaltung die Meinung vertreten hatte, daß den Wünschen der Winzer entgegenzukommen und wenigstens in der Beschränkung bis 100 Liter auf einen Frachtbrief entprochen werden könnte. Die Ablehnung erfolgte mit der Begründung, Wein sei ein Artikel, der die höhere Eilgutfracht vertragen könnte. Aussicht auf Bewilligung der angeforderten Vergünstigung ist demnach zurzeit nicht vorhanden.

Was die Befreiung des Frachtzuschlags auf Stroh- und Heuballen anlangt, so wurde auch diese Frage vor einiger Zeit in der ständigen Tariffkommission erörtert, aber damals gleichfalls in ablehnendem Sinn beantwortet. Daß in Sachsen und Preußen andere Vorschriften bestehen, ist nicht zutreffend; die Regelung dieses Gegenstandes ist vielmehr bei allen deutschen Eisenbahnen eine einheitliche. Immerhin werden wir den geäußerten Wunsch aufs neue in Erwägung ziehen.

**Abg. Neuhaus:** Schon der Abg. Morgenthaler hat darauf hingewiesen, wie unangenehm die bevorstehende Einführung von Begleitadressen für den Eilgutverkehr empfunden würde. Es sollte wenn möglich dadurch, daß man wenigstens für den Inlandverkehr solche Adressen nicht verlangt, der der Eisenbahnverwaltung durch die Einführung erwachsende Einnahmeausfall vermieden werden. Nicht nur die Raschheit in der Beförderung, sondern auch die große Bequemlichkeit haben den Eilgutverkehr so beliebt gemacht.

**Abg. Süßkind:** Auf Seite 84 des Berichts ist bemerkt, daß die badische Eisenbahnverwaltung im Septbr. 1903 den Bau von 4 Milchwagen vergeben habe, mit welchen zunächst Versuche gemacht werden sollen. Ich möchte die Eisenbahnverwaltung bitten, die mit diesen Milchwagen gemachten Erfahrungen mitzuteilen und event. mit dem Bau weiterer Wagen vorzugehen, denn gerade die Milchversorgung für die Stadt Mannheim wird in der nächsten Zeit an dem Ende ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sein. Ich bitte die Regierung, aus hygienischen Rücksichten diese Frage wohl im Auge zu behalten, damit der Milchverkehr aus weiten Entfernungen in höherem Maße möglich wird, auch im Interesse unserer Landwirte im Schwarzwald und badischen Bauland.

**Abg. Geppert:** Es liegt mir daran, ein Mißverständnis meiner Ausführungen seitens der Regierungsbank richtig zu stellen. Ich war mir sehr wohl bewußt, daß die Absender von nicht angenommenen leicht verderblichen Gütern telegraphisch von der Verfügung benachrichtigt würden. Was ich im Auge gehabt hatte, war, eine bessere Verwertung dieser Güter anzuregen. Ich glaube, man könnte in der Richtung noch mehr tun, daß man auch Interessenten auf den Verkauf solcher leicht verderb-

licher Güter aufmerksam mache. Solche Güter müssen ja oft mit sehr kurzer Frist zur Versteigerung gebracht werden, und da ist es oft nicht möglich, daß dies noch rechtzeitig durch die Tagespresse geschieht. Ich möchte daher anregen, ob nicht die Eisenbahnverwaltung im Benehmen mit den deutschen Eisenbahnverwaltungen eine Erweiterung dieser Maßnahmen einführen will.

**Oberregierungsrat Schulz:** Ich will zunächst auf eine Frage des Abg. Süßkind Auskunft geben. Die Milchwagen laufen erst seit einigen Wochen und ein Urteil ist erst möglich, wenn die heiße Zeit wenigstens teilweise vorbei ist. Wir haben Auftrag gegeben, daß die Beförderung dieser Wagen auf das Genaueste überwacht und nach einer bestimmten Zeit über deren Bewährung berichtet wird, damit wir nach Ergebnis der Erfahrungen mit dem Bau weiterer Wagen vorgehen können. Was die Frage der Versteigerung leicht verderblicher Güter betrifft, so bedaure ich, daß ich zwei Punkte in der Rede des Abg. Geppert nicht ganz richtig verstanden habe. Ich kann aber hier festsetzen, daß in den Dienststellen angewiesen sind, Versteigerungen nicht bloß in Zeitungen zu veröffentlichen, sondern die Versteigerung nach vorheriger angemessener Bekanntmachung in geeigneten Kreisen vorzunehmen, sobald damit dem Wunsch des Abg. Geppert eigentlich entprochen ist. Wir werden aber sehr gern Anlaß nehmen, in eine weitere Prüfung der Frage einzugehen. — Es ist von verschiedener Seite die Frage gestreift worden, ob es nicht möglich wäre, die Begleitadresse im Eilgutverkehr wenigstens im Badischen Verkehr nicht einzuführen. So aber, wie einmal die Bestimmungen feststehen, wird dies nicht möglich sein. Der deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, ist maßgebend für uns und dieser sagt: „Das Eilgut wird auf Beförderungsschein abgefertigt. Die Ausfüllung liegt dem Absender ob.“ Ich kann aber mitteilen, daß wir gerade aus dem alseitig aus dem hohen Hause geäußerten Wunsch nach Abschaffung der Begleitadresse Veranlassung nehmen werden, alsbald einen Antrag bei der ständigen Tariffkommission einzubringen, entweder die Begleitadresse überhaupt zu beseitigen oder den Eisenbahnen das Recht zu geben, für gewisse Verkehre, insbesondere den inneren Verkehr, von ihr abzusehen.

Zu § 8 (Für Beförderung von Frachtgut) bemerkt

**Abg. Müller:** Wie mir mitgeteilt wurde, hat die Groß. Generaldirektion im Jahre 1902 auf eine Eingabe der Wasser- und Straßenbauinspektion Wertheim die Einführung eines billigeren als bei uns in Baden üblichen Tarifs, nämlich die Einführung des in Preußen und Bayern bestehenden Wegbaustarifs zwischen dem Basaltwerk zu Bischofsheim v. d. Rhön und der Station Wittighausen bewilligt. Es handelte sich dabei vorerst um die Erwerbung von 10 Waggons Basalt zu diesem billigeren Tarif, welche zur Verbesserung der Wege in dortiger Gegend geliefert werden sollten. Ich möchte die Groß. Eisenbahnverwaltung bitten, einem etwaigen weiteren Besuch des oben genannten Basaltwerkes um Einführung des Wegbaustarifs für die Station Bischofsheim im Verkehr mit Stationen der badischen Staatsbahn nicht stattzugeben. Die Einführung dieses ermäßigten Tarifs für den Rhönbasalt würde den badischen Porphyrtwerken einen großen Schaden zufügen; ein erhebliches Absatzgebiet, das ganze badische Hinterland, würde den Werken verloren gehen, was zur Einschränkung der Produktion führen müßte. Dies wäre vorerst ein großer Nachteil für die gegenwärtigen Inhaber der Betriebe, später aber bei Neuverpachtungen ein großer Nachteil für die verschiedenen Gemeinden, die Eigentümer dieser Werke sind; ferner würde ein großer Teil der in



diesen Werken beschäftigten Arbeiter — es sind 3. St. mehrere Hundert — entlassen werden müssen.

Von den verschiedenen Werken ist das bei Weinheim gelegene und der Gemeinde Leutershausen gehörige um 14 000 M. pro Jahr verpachtet, das der Gemeinde Schriesheim gehörige und erst wenige Jahre bestehende ist um 5000 M. verpachtet. Die Gemeinde Dossenheim hat zwei Werke. Für das kleinere, dessen Pachtzeit abgelaufen, sind von dem jetzigen Pächter 15 000 M. pro Jahr geboten; das größere, das die Gemeinde im Selbstbetrieb hat, dürfte den doppelten Pachtwert haben. Es kommen hier also vier Werke mit einem Pachtwert von über 60 000 M. pro Jahr in Betracht. Hunderte von Arbeitern verdienen hier für sich und ihre Angehörigen ihren Unterhalt, und Hunderttausende von Mark werden durch den Verkauf dieses von der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues als vorzüglich anerkannten Schottermaterials der Bad. Eisenbahnstasse zugeführt. Die Großh. Generaldirektion hätte daher nach meiner Ansicht allen Grund, dafür zu sorgen, daß diese Werke in ihrem jetzigen Umfange erhalten bleiben, und sollte nicht dadurch, daß sie einem nicht badischen Werke billigeren Tariffähigkeit, als wie sie für die heimischen Werke bestehen, bewilligt, die heimische Hartsteinindustrie schädigen.

Ich stehe zwar nicht auf dem Standpunkt, daß man eine chinesische Mauer um unser Land errichten soll, aber da Bayern in diesen Dingen noch mehr wie Hessen und Württemberg eine durchaus partikulartistische Haltung einnimmt, so glaube ich, daß auch wir das gute Recht haben, in erster Linie an unsere badische Produktion zu denken und den bayrischen Werken nicht die Möglichkeit, diese Produktion zu schädigen, durch ein Entgegenkommen auf dem Gebiete des Tarifwesens zu erweitern und zu vermehren. In Bayern dürfen die Bauinspektoren oder die vergebenden Behörden Schotterlieferungen nur an auswärtige Unternehmer vergeben mit ministerieller Genehmigung, und ich glaube daher, daß man in Baden gerade so verfahren sollte, daß man bei Submissionen an in Bayern wohnende Bewerber die Zuschläge von der ministeriellen Genehmigung abhängig machen sollte.

Eine weitere Verbilligung der Frachten Bayern gegenüber würde aber auch unsere Eisenbahneinnahmen ganz bedeutend schädigen. Das von Bischofsheim in die Wertheimer oder, wenn die Großh. Eisenbahnverwaltung diesem Werke noch mehr entgegenkommen sollte, in die ganze hinter Mosbach gelegene Gegend kommende Schottermaterial fährt nur eine verhältnismäßig kurze Strecke auf der badischen Bahn; der Löwenanteil fällt Bayern zu. Das von den Werken an der Bergstraße bezogene Material, das keine wesentlich längere Strecke zu durchfahren hat, bis es in jene Gegend kommt, wird, soweit es von Weinheim kommt, nur auf der badischen Staats-eisenbahn, — die kurze Strecke von 24 Kilometer der Main-Neckarbahn von Weinheim bis Heidelberg rechne ich dazu, weil ja die Einnahmen für Baden verrechnet werden, — soweit es von Schriesheim und Dossenheim kommt, von Heidelberg aus auf dieser Bahn befördert. Die badische Eisenbahnstasse wird also wesentlich höhere Einnahmen haben, wenn badisches anstatt bayrisches Schottermaterial im badischen Hinterlande zur Verwendung kommt.

Die heimischen Werke sind reichlich ausgestattet, ihr Absatz beträgt jährlich 250 bis 300 000 Kubikmeter und erstreckt sich über einen Teil von Baden, Württemberg und Hessen. Es liegt daher im Interesse der gedeihlichen Entwicklung dieser Werke, daß sie in erster Reihe im Lande Berücksichtigung finden. Wenn die Großh. Generaldirektion ausführt, die Ermöglichung des billigen Bezugs guten Schottermaterials sei „als im öffentlichen Interesse liegend“ anzusehen, so ließe sich dies

gewiß vorteilhafter und besser innerhalb des badischen Landes selbst ausführen und zwar dadurch, daß man den badischen Werken nach entfernt gelegenen Stationen diesen billigen Tarif zubilligt. Mit dieser Maßnahme, mit dieser Abweichung von dem bestehenden Rohstofftarif wäre nicht nur den Schotterwerken im badischen Lande eine gesicherte Zukunft und gedeihliche Entwicklung gesichert, es wäre auch noch die Möglichkeit geschaffen, heimisches Material bis zu den äußersten Grenzen des badischen Landes auf badischen Bahnen zu verschicken und dadurch unserer Eisenbahnbetriebsstasse noch bedeutendere Summen zuzuführen, wie seither. Wenn die Großh. Wasser- und Straßenbauinspektion Wertheim, welche an vielen Orten ihres Bezirkes den Bergträger Porphyr-schotter verwendet, für den Ort Wittighausen und dessen Umgebung aus mir unbekanntem technischen Gründen Basaltschotter vorzieht, so wundere ich mich, daß sie diesen Basaltschotter nicht aus Baden bezieht, wo zwei arme Gemeinden, die am Katzenbuckel gelegenen Orte Diebach und Waldlagenbach, einen an Härte unübertroffenen Basaltschotter zu liefern in der Lage sind. In diesen beiden Orten ist dort Alt und Jung in den Steinbrüchen beschäftigt, und ich glaube, man hätte, zumal aus dem Bezug dieses Schotters aus diesen beiden Orten der badischen Bahn größere Einnahmen erwachsen, eher an diese als das Bayerische Basaltwerk in Bischofsheim denken sollen.

Abg. Greiff: Von Seiten des Abg. Fröhlich ist hervor-gehoben worden, daß Preußen seine großen Ueberschüsse hauptsächlich aus seinen zu hohen Gütertarifen beziehe. Ich habe mir erlaubt, in der Generaldebatte einen Fall hervorzuhelien, wo ein Industrieller meines Bezirkes sich über zu hohe Tarife bei uns beschwert und behauptet, daß man in Baden die Holzindustrie stiefmütterlich behandle. Ich habe nachzuweisen gesucht, daß auf den Strecken der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft die Tarife wesentlich billiger sind als bei uns in Baden. Ich habe seitens der Regierung keine Antwort bekommen, ich nehme also an, daß meine Ausführungen richtig waren, ich muß aber sagen, man hat dort in Preußen und Hessen die gleichen Rücksichten gegen die Waldwirtschaft wie bei uns zu tragen, und ich kann nicht verstehen, daß man trotzdem in Preußen der Industrie Vergünstigungen gewährt, die man glaubt, bei uns nicht einräumen zu können. Ich wäre der Regierung dankbar, wenn sie auf meine Anregung eine Erklärung abgeben würde.

Oberregierungsrat Schulz: Dem Herrn Abg. Greiff konnte auf seine Anfrage bisher nicht erwidert werden, weil seine Anfrage in der Generaldebatte gestellt wurde, die durch die Annahme des Schlusstrags abgebrochen wurde. Ich kann ihm nur erwidern, daß das Gesuch des betreffenden Interessenten bei uns eingekommen ist und eingehende Prüfung gesunden hat. Die Gründe, warum wir nicht in der Lage sind, den Holztarif innerhalb Badens zu ermäßigen bezw. den Rohstofftarif einzuführen, wie es in Preußen der Fall ist, habe ich früher schon gegenüber dem Herrn Abg. Hauser eingehend dargelegt und glaube mich darauf beziehen zu können.

Was die Anfrage des Herrn Abg. Müller betrifft, so ist mir augenblicklich nicht gegenwärtig, welcher Vorgang für die Einführung des Ausnahmefrachtzuges nach Odenwälder Stationen maßgebend war. Wir werden aber auch hier die vorgebrachten Wünsche prüfen. Wenn er gewünscht hat, daß wir unserer einheimischen Steinproduktion dadurch entgegenkommen, daß wir den preussischen Wegbautarif bei uns einführen, dann darf ich nur auf das eine Bedenken hinweisen, daß wir diesen Tarif nicht bloß unserer inländischen Produktion, sondern auch der



außerbadischen zur Verfügung stellen müssen. Da wäre doch zu prüfen, ob dadurch nicht eine wesentlich stärkere Konkurrenz für die einheimische Produktion eintreten würde und der Erfolg ein anderer wäre als der gewünschte.

Abg. Mampel unterstützt die Ausführungen des Abg. Müller aufs wärmste.

Abg. Duffner: Um die Meinung nicht aufkommen zu lassen, als hätte ich die Behauptung bezüglich der Aufhebung des Sperrguttarifs auf Strohüte in Preußen und Sachsen so leicht hin aus dem Ärmel geschüttelt, teile ich mit, daß mir der Jahresbericht der Schwarzwälder Handelskammer für das Jahr 1903 zur Information diene. Es ist da auf Seite 77 zu lesen:

„Als sehr nachteilig wird von den Strohütfabrikanten empfunden, daß deren Sendungen von den Badischen Eisenbahnen als Sperrgut mit 50 Proz. Frachtzuschlag behandelt werden, während die preußischen und sächsischen Staatseisenbahnen den Sperrguttarif auf Strohüte aufgehoben haben.“

Nach der Erklärung des Herrn Regierungsvertreters muß ich nun annehmen, daß die Schwarzwälder Handelskammer ebenfalls falsch informiert war. Ich bitte aber nochmals, meine Anregung in entgegenkommender Weise behandeln zu wollen.

Abg. Rehner: Ich bin mit dem Abg. Müller und Mampel selbstverständlich darin einverstanden, daß wir die einheimische Industrie in erster Reihe begünstigen müssen. Allein es wird sich doch fragen, ob nicht diese Transporte aus Bayern nach dem badischen Hinterland deswegen veranlaßt worden sind, weil sich das bayerische Material wegen der größeren Nähe wesentlich billiger stellt. Wenn das der Grund sein sollte, kann man über diese Interessen nicht einfach hinweggehen. Ich bitte die Regierung, auch diese Gesichtspunkte im Auge zu behalten.

Abg. Goldschmid: Seit einigen Jahren besteht in Eimeldingen ein Basaltwerk. Es hat rasch großen Aufschwung genommen, leidet aber ab und zu darunter, daß der Versandt in der gewünschten Weise unmöglich ist. Es ist nämlich nicht immer möglich, daß die nötigen Wagen gestellt werden. In Zimmendingen wird ein Teil der Wagen über Württemberg geführt, nämlich jene Wagen, die der preußisch-hessischen Verwaltung gehören und in der Zeit, wo die Güter aus Württemberg geführt werden müssen, als Leermaterial über die gleichen Linien zurückgehen müssen. Es müßte möglich sein, einen Teil dieser Wagen zu verwenden. Wenn allerdings die Verwaltung nicht jeden Tag ihre Wagen bekommt, so kann darin ein Vorwurf gegen die Beamten in Zimmendingen nicht erblickt werden. Diese Herren sind jederzeit bemüht, den an sie gestellten Anforderungen gerecht zu werden. Es wäre im Interesse des Basaltwerks sehr zu begrüßen, wenn hier eine Aenderung eintreten würde.

Abg. Dr. Weiß: Ich bin nicht damit einverstanden, daß Müller den Kagenbuckel für seine Zwecke eingespannt hat. Die Produktion des Kagenbuckels ist durch die der Bergstraße mehr gefährdet als durch den bayerischen Basalt.

Aug. Reuhans: Gar zu billige Tarife sind ein zweischneidig Schwert. Dadurch kann anderen entfernteren Industrien das Leben sehr sauer gemacht werden. Wenn die Frachtsätze für die Porphyrttransporte sehr ermäßigt werden, so würde dadurch die Kalksteinindustrie des Hinterlandes besonders, soweit Schottermaterial in Betracht kommt, unterbunden.

Oberregierungsrat Schulz: Die eben gehörte Debatte über die Tarifierung von Schotter beweist deutlich, wie

schwierig es ist, in solchen Tariffragen das Richtige zu treffen. Was die Klage des Herrn Abg. Goldschmid-Eugen betrifft, so sorgen wir tunlichst für regelmäßige Wagenstellung. Daß die in gewissen Verkehren monatlich wechselnde Verkehrsleitung über die Schwarzwaldbahn die von den Herrn Abgg. erwähnten Schwierigkeiten in der Wagenstellung mit sich bringt, ist richtig. Wir hoffen aber vork der schon mehrfach erwähnten Vereinbarung der deutschen Bahnen über Aenderung in der Leitung des Güterverkehrs, die gerade auch die zeitweise wechselnden Verkehrsleitungen beseitigen soll, auch hier eine günstige Wirkung.

Zu Titel 4 der Ausgaben für die Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung, § 14 (bauliche Unterhaltung der Anlagen auf dem Lande) bemerkt

Abg. Büchner: Gestatten Sie mir hier in aller Kürze einen Wunsch der Stadt Meersburg und des auf dem Bodensee reisenden Publikums vorzutragen. Es wird vermist, daß am Landungsplatz kein eigener Warteraum für die Reisenden besteht, und es fällt das um so mehr auf, als sich solche sogar in Unter-Uhlbingen und in Gagnau befinden. Jetzt müssen in Meersburg die Reisenden in einem Vorraum, der sog. Gret, warten, wo die Gepäckstücke revidiert werden; es ließe sich aber ganz gut ein zimmerartiger Warteraum anbringen. Das Bedürfnis nach einem solchen ist um so berechtigter, als Meersburg Umsteigestation ist für die Reisenden, die vom Obersee nach dem Ueberlinger See übergehen und umgekehrt, und die bei dieser Gelegenheit in Meersburg oft länger warten müssen. Ich bitte deshalb dringend, dem vorgetragenen Wunsche zu entsprechen. Gleichzeitig ließe sich wohl zwei andern Mängeln abhelfen, einmal dem Mangel jeglicher Abortanlage und dann dem Mangel eines Trübrunnens. Der letztere Mangel wäre leicht und ohne große Kosten zu beseitigen, da an der Gret die städtische Wasserleitung vorübergeht. Ich bitte um wohlwollende Berücksichtigung auch dieser beiden, gewiß nicht unberechtigten Wünsche.

Abg. Benedey unterstützt die Wünsche des Abg. Büchner aufs wärmste.

Zu Titel I, § 1 (Anteil Badens an den Reineinnahmen der Main-Neckarisenbahn) bemerkt

Abg. Müller: Es sind jetzt zwei Jahre, seit wir in diesem hohen Hause den von der Großh. Regierung vorgelegten Gesetzentwurf, betreffend die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn, mit großer Mehrheit angenommen und damit zum Gesetze erhoben haben. Dasselbe ist denn auch, wie von der Großh. Regierung in Aussicht gestellt war, am 1. Oktober 1902 in Kraft getreten, und die Erfahrungen, die man seitdem gemacht hat, haben bestätigt, daß einerseits die Gegner der Vorlage zu schwarz gemalt haben, andererseits ist man zu optimistisch gewesen; es ist nicht alles in Erfüllung gegangen, was man erhofft hat, und hier besonders auch die Wünsche der Beamten.

Es ist, wie befürchtet wurde, bis jetzt in keiner Weise von der Preussisch-Hessischen Verwaltung der Versuch gemacht worden, irgend welchen Druck auf unsere badische Eisenbahnverwaltung auszuüben, dieselbe sozusagen müde zu machen, um die badische Bahnlinie in die Preussisch-Hessische Gemeinschaft einzuverleiben, oder deren Rechte in irgend welcher Weise zu kürzen. Die Einnahmen sind gewachsen. Die badische Bevölkerung, der die Main-Neckarbahn in erster Linie als Verkehrsmittel dient, ist im großen und ganzen mit dem Betrieb dieser Bahn zufriedener wie früher. Die Einführung des lange ersehnten Kilometerheftes, welches früher auf dieser Bahn nicht benützt werden durfte, hat für das



reisende Publikum wesentliche Erleichterungen gebracht, und es wird überall der Wunsch ausgesprochen, daß man auch halbe Kilometerhefte 2. Klasse einführen solle. Die Einführung der halben Kilometerhefte 3. Klasse hat sehr verkehrssteigernd gewirkt und höhere Einnahmen gebracht, und es dürfte sicher anzunehmen sein, daß, wenn man halbe Kilometerhefte 2. Klasse einführen würde, die Zahl derer, die die 2. Wagenklasse zu ihren Reisen benötigen würden, eine ganz bedeutende Steigerung erfahren dürfte.

Der Herr Eisenbahnminister hat es zwar auf dem letzten Landtage ausgesprochen, daß er kein Freund der halben Kilometerhefte 2. Klasse ist. Er glaubte, daß derjenige, der die 2. Wagenklasse benötigen wolle, auch den Fahrpreis eines ganzen Sestes 2. Klasse mit 40 M. auf einmal entrichten könne. Diese Ansicht dürfte in der Praxis doch nicht für die richtige angesehen werden. Ich habe mir von Schalterbeamten sagen lassen, daß das halbe Kilometerheft 3. Klasse weit mehr vom reisenden Publikum benötigt wird, um jeweils eine Strecke der badischen Bahn von 400—500 Kilometern auf einmal abzufahren, als von Reisenden, denen die einmalige Zahlung von 25 M. für ein ganzes Sest schwerer fallen würde, die sich deshalb nur ein halbes Sest für 12,50 M. kaufen. Ferner wurde mir gesagt, daß oft Reisende, die aus dem Norden kommen, nach halben Kilometerheften 2. Klasse fragen, und da sie solche nicht erhalten können, 3. Klasse fahren. Die Einführung der halben Kilometerhefte wird sicher eine bedeutende Steigerung des Verkehrs in der 2. Wagenklasse zur Folge haben.

Was das Wagenmaterial auf der Main-Neckarbahn anbelangt, so ist hier eine wesentliche Besserung eingetreten. Die vielen alten mit ihrem Ruff und Nicht entbehrenden engen Coupées sind in den Kurzrügen fast ganz verschwunden und werden nur noch bei den Arbeiterzügen, die doch nur eine geringe Anzahl von Kilometern fahren, benötigt. Soffentlich werden sie auch hier bald verschwinden.

Der Fahrplan ist nicht schlechter ausgestattet wie früher. Im Gegenteil; man kann wohl sagen, daß der Sommerfahrplan in jeder Beziehung reichlich ausgestattet ist. Auch die Arbeiterzüge sind ausreichend vorhanden, und fahren zu richtiger Zeit. Nur ein Wunsch, den die Stadt Weinheim schon wiederholt und mit gutem Recht ausgesprochen hat, ist auch jetzt wieder unberücksichtigt geblieben. Es ist dies der Wunsch, daß einer der beiden mittags zwischen 3 und 4 Uhr von Heidelberg nach Frankfurt fahrenden Züge anhalten sollte. Man hat bis jetzt immer gesagt, dies sei aus betriebstechnischen Gründen unmöglich. Allein dies dürfte doch nur bei dem ersten Zug, der 2<sup>00</sup> Uhr in Heidelberg ankommt und 2<sup>00</sup> Uhr von dort abgeht, also nur einen Aufenthalt von fünf Minuten hat, zutreffen. Der zweite Zug kommt 3<sup>00</sup> Uhr in Heidelberg an und geht erst 3<sup>17</sup> Uhr wieder ab, hat also acht Minuten, drei Minuten mehr wie der erste, Aufenthalt. Ich bin der Ansicht, daß, wenn dieser Zug in Heidelberg keinen längeren Aufenthalt hätte, und es müßte ein solcher genügen, er schon in Mannheim mit einer Minute Aufenthalt anhalten könnte.

Weinheim ist im Laufe der letzten zwei Jahrzehnte zum großen Teil Industriestadt geworden, und verschiedene Etablissements haben sich durch die Tüchtigkeit ihrer Inhaber so aufgeschwungen, daß sie einen Weltruf erlangt haben. Ein sehr großer Teil ihrer Erzeugnisse geht nach Norddeutschland und ins Ausland. Wenn nun Reisende aus dem Norden, von Frankfurt her, kommen, so kommen sie mit dem Schnellzug um 11<sup>10</sup> Uhr in Weinheim an. Bis zum Schnellzug, der 12<sup>07</sup> Uhr, also anderthalb

Stunden später, wieder in der Richtung nach Frankfurt abgeht, können diese Reisenden unmöglich ihre Geschäfte erledigen, da die Fabriken nicht gerade beim Bahnhof liegen, die größte Fabrik liegt fast eine halbe Stunde davon entfernt. Der nächste Schnellzug, der in Weinheim anhält, fährt aber erst um 1<sup>00</sup> Uhr. Es muß sich also ein solcher Reisender acht Stunden aufhalten, und das ist unbedingt zu lange; denn das Sprichwort „Zeit ist Geld“ gilt besonders bei diesen, wenigstens bei einem großen Teil dieser Reisenden.

Ich glaube, die Großh. Regierung sollte endlich einmal auf die Preussisch-Hessische Verwaltung einwirken, daß dieser Zug in Weinheim anhält; es würde dadurch ein schon lange gehegter Wunsch erfüllt und einem seit langer Zeit bestehenden Bedürfnis entsprochen werden.

Nicht ganz zufrieden mit der derzeitigen Verwaltung der Main-Neckarbahn ist ein Teil der Beamten. Bei dem Uebergang der badischen Strecke der Main-Neckarbahn in die Preussisch-Hessische Gemeinschaftsverwaltung wurden die durch Baden zu besetzenden Beamtenstellen im Verordnungsblatt der Großh. Generaldirektion zur Bewerbung ausgeschrieben. Um diese Stellen hat sich auch eine Anzahl badischer Beamter beworben, in der sicheren Voraussetzung, daß es sich nur um eine Versetzung handle, daß in ihren dienstlichen Verhältnissen eine Aenderung nicht eintreten werde, zumal in dem betreffenden Ausschreiben irgend welche Andeutung auf Aenderung ihres Beamtenverhältnisses nicht gemacht wurde. Nach alledem erwarteten die Beamten, daß sie sowohl finanziell als auch in dienstlicher Hinsicht gegen seither nicht benachteiligt sein würden, und die Behandlung der badischen Beamten im inneren badischen wie im Gemeinschaftsdienst dieselbe sein würde, sie glaubten also, sich ganz beruhigt um die betreffenden Stellen bewerben zu können. Allein sie haben sich bitter getäuscht. Was zunächst den finanziellen Punkt anbelangt, so ist ja ihr Einkommen durch das badische Beamtengesetz und den Gehaltstarif festgelegt. Anders aber verhält es sich mit den vordem im badischen Dienst bezogenen Nebengebühren und Vergünstigungen, die ihnen nur teilweise und nach und nach wieder geworden sind.

Was die dienstliche Behandlung anbelangt, so ist dieselbe eine ganz andere, wie in Baden. Die gesetzlichen Bestimmungen über die Dienst- und Ruhezeit des Eisenbahnbetriebspersonals werden im inneren badischen Dienst ganz anders gehandhabt als von seiten der Gemeinschaftsverwaltung. In Baden werden, wie man mir sagt, die Bestimmungen mit Rücksicht auf Familie und Gesundheit der Beamten viel humaner gehandhabt. Die Gemeinschaftsverwaltung geht fast durchweg bis zur äußersten Grenze, bis zu welcher ein Beamter zum Dienst herangezogen werden kann. So gelangt z. B. auf der Station Friedrichsfeld ein Dienstplan zur Ausführung, der vorsieht: dreimaligen aufeinander folgenden Nachtdienst unter, wenn man die Verhältnisse der Station Friedrichsfeld in's Auge faßt, den schwierigsten und verantwortungsvollsten Verhältnissen von Abends 8 bis Morgens 7 Uhr ununterbrochen. Nach dem dritten Nachtdienst muß der betreffende Beamte von Mittags 2 bis Abends 10 Uhr wieder zum Dienst antreten; also nach nur siebenstündiger Pause wieder 8 Stunden Dienst verrichten. Daß ein solch anstrengender Dienst die Gesundheit der Beamten in nachteiliger Weise beeinflusst und die Betriebsicherheit nicht erhöht, dürfte nicht zu bezweifeln, sondern für Jedermann klar sein.

In Baden werden, wie man mir sagte, ausnahmslos jedem Beamten nach einem einmaligen Nachtdienst 24 Stunden Ruhe gegönnt, ja auf den größeren Stationen wird zurzeit den meisten Beamten sogar



nach einem einmaligen Nachtdienst eine ununterbrochene Ruhe von 30 Stunden zugebilligt. Der Unterschied ist hier ein ganz horrender, und ich bin der Ansicht und stehe nicht an, es offen auszusprechen, daß, wenn einem so überanstrengten Beamten einmal ein Unglück passieren sollte, nicht er, sondern diejenigen, die solche fast übermenschliche Leistungen fordernden Verordnungen erlassen haben, vor den Strafrichter gezogen werden sollten.

Ich komme zu einem weiteren Punkt. Die im badischen Dienst stehenden Beamten können auf dem geordneten Dienstweg persönliche Wünsche und Bitten ihrer höchsten Behörde, der Generaldirektion, vorlegen. Sie verfahren also direkt mit ihrer höchsten Behörde, was nur das Vertrauen dieser Beamten zu der Behörde heben, die Freude zum Dienst fördern kann.

Bei der preußisch-hessischen Gemeinschaft dagegen darf der Beamte seine Eingabe nur durch seinen Dienstvorsteher, und zwar nur an die vorgelegte Inspektion, aber nicht an die Direktion richten. Die Inspektion trifft in den meisten Fällen schon die Entscheidungen, die Direktion wird sich nur in sehr seltenen Fällen mit Eingaben befassen, und die Beamten werden es in den meisten Fällen wohl oder übel auch mit dem Bescheid der Inspektion bewenden lassen müssen.

Die Beamten, die sich von der badischen Bahn zu der Gemeinschaftsbahn gemeldet haben, haben dies getan, teils um in die Nähe ihrer Eltern und Geschwister, teils um in eine gesündere Gegend zu kommen, teils auch in dem Bestreben nach sachlicher Weiterbildung. Gerade in letzter Hinsicht haben die übergetretenen Beamten ein großes Opfer gebracht. Sie mußten sich vollständig neu einarbeiten, obgleich mit den neuen Verordnungen nicht vertraut, sofort vollen Dienst tun und die kurze ihnen übrig gebliebene freie Zeit zum Studieren der neuen Dienstvorschriften verwenden.

Bei den kleinsten Dingen, bei Formfehlern, die die Sicherheit des Betriebs auch nicht im geringsten gefährdeten, drohte man mit Absprache der Fahrdienstfähigkeit, sogar Beamte, die bei der badischen Staatsbahn schon 10 Jahre und mehr Fahrdienst getan hatten, ohne daß ihnen auch nur die geringste Fahrlässigkeit während dieser langen Zeit nachgewiesen worden war. Der Herr Ministerialdirektor Zittel hat nun auf dem letzten Landtag ausgesprochen, daß künftighin ein öfterer Wechsel zwischen den badischen Beamten auf der Main-Neckarbahn und jenen auf der badischen Staatsbahn stattfinden würde, daß die Verletzungen im Interesse einer Besserung der Beförderungsverhältnisse vorgenommen werden müßten, wenn Verbesserungen in den Stellungen bei älteren Beamten eintreten sollten. Es ist dies eine große Beruhigung für die Beamten, und sie hegen den Wunsch, daß ihnen die Möglichkeit geboten wird, schon nach 2-3-jähriger Dienstleistung bei der Gemeinschaftsbahn wieder in den badischen Staatsdienst zurückkehren zu dürfen. Man sollte von Seiten der vorgelegten Behörde die badischen Beamten, die sich zur Gemeinschaftsbahn melden, auf die Unterschiede zwischen den Rechten und Pflichten der badischen Beamten und denen der Gemeinschaftsverwaltung aufmerksam machen, und den Beamten, die sich etwa aus der Gemeinschaftsverwaltung in die badische zurückmelden, möglichst bald diese Rückkehr gestatten.

Abg. Dr. Heimburger: Der Abg. Müller hat seine Rede damit eingeleitet, daß er einen Blick auf die Verhandlungen des vorigen Landtags geworfen hat über den Gesetzentwurf betreffend die Verwaltung der Main-Neckarbahn; es habe sich herausgestellt, daß die Gegner etwas zu schwarz gesehen hätten; während die Anhänger zu optimistisch gewesen wären. Besonders letztere Be-

hauptung ist beachtenswert, weil sie von einem Herrn ausgeht, der selber Anhänger des Projektes war und jetzt zugesteht, daß er sich in einem Irrtum befunden habe. Jedenfalls ist der Beweis nicht geliefert, daß die Gegner etwas zu schwarz gesehen haben. Wenn Müller als Beweis anführt, daß noch gar nichts davon zu bemerken sei, daß die preußische Verwaltung einen Druck auf Baden auszuüben suche, so ist dies kein vollgültiger Beweis. Auch die ärgsten Bestimmten haben nicht geglaubt, daß der Druck sich gleich deutlich fühlbar machen werde. Erst die Zukunft wird lehren, ob die Befürchtungen zutreffend waren. Bezüglich anderer Punkte scheint mir der Beweis geliefert zu sein, daß man nicht mit Unrecht etwas schwarz gesehen hat. Die Klage Müllers über die Behandlung der Bediensteten lassen erkennen, daß gewisse Befürchtungen nicht ganz unberechtigt gewesen sind. Müller würde sich in einer angenehmeren Position befinden, wenn er sich direkt an die zuständige Behörde wenden könnte anstatt auf dem Umweg der Verhandlungen auf dem Landtag, damit unsere Regierung die Sache an die preußisch-hessische Verwaltung hinüber gibt und dann Mainz und Berlin damit befaßt werden. Soviel dazu. Ich bin nicht gewillt, jene Debatte nochmals aufzurollen, zu einem abschließenden Urteil ist es auch jetzt noch zu früh.

Ich möchte sodann zwei Punkte zur Sprache bringen, für deren Richtigkeit ich nicht einstehen kann und von denen ich sogar hoffe, daß sie nicht im ganzen Umfang richtig dargestellt sind. Sie wurden aber in die Debatte gebracht, ich halte es daher auch für besser, wenn sie auch hier in der Öffentlichkeit zur Sprache kommen, und die Regierung eine beruhigende Antwort geben kann. Ich habe hier den „Stuttgarter Beobachter“ vor mir. Er enthält einen Artikel, der sich mit den Verhältnissen der Main-Neckarbahn und der Art des Vorgehens der preußisch-hessischen Verwaltung gegenüber der badischen befaßt. Zwei Punkte fallen dabei auf, der erste kann unmöglich so sein, wie ihn der Artikel darstellt. Es wird die schwere Anklage ausgesprochen, man habe badischerseits schlimme Wahrnehmungen gemacht, so daß es rätlich erschienen sei, zwei besondere Revisionen zur Abrechnung nach Mainz zu schicken, weil bei der Abrechnung seitens der preußisch-hessischen Verwaltung Rechenfehler zugunsten Preußens vorgekommen seien. Wenn dem so wäre, so wäre das ein starkes Stück.

Zum zweiten wird angeführt, es mache sich auch im Betriebe eine geringe Liebenswürdigkeit der preußisch-hessischen Verwaltung gegenüber der badischen bemerkbar. Als Beispiel wird bemerkt, daß die Uebernahme zweier Speisewagen in den Zügen 35 und 31 bei der preußischen Uebergangsstation verweigert worden sei, infolgedessen sei der bis dahin in der Mitte des Zuges geführte Speisewagen an das Ende gestellt worden, damit man ihn an der Uebergangsstation abhängen kann.

Es läge wohl im Interesse aller Beteiligten, wenn über die beiden Punkte Aufklärung vom Regierungstisch gegeben werden könnte.

Ministerialdirektor Geh. Rat Zittel: Es ist erfreulich, daß nach den Äußerungen des Herrn Abg. Müller die Bevölkerung an der Bergstraße mit der Verwaltung der Main-Neckarbahn durch die preußisch-hessische Direktion in Mainz zufrieden ist. Ich kann auch namens der Regierung erklären, daß seit dem Uebergang sich vieles gebessert hat. Daß bei dem Uebergang bezüglich des Personals sich einige Nachteile und Unzufriedenheiten ergeben haben, ist begreiflich. Mit der Zeit wird über hier ein Ausgleich erfolgen. Das badische Personal ist, soweit es etatmäßig ist, vollständig den Bestimmungen des badischen Beamtengesetzes unterworfen, und die Direktion in Mainz



ist bemüht, dasselbe in jeder Beziehung so wie wir zu behandeln. Dagegen unterstehen die nicht etatmäßigen Beamten der badischen Regierung nicht mehr, das ist in § 1 oder 2 des Staatsvertrags ausdrücklich bestimmt. Das nicht etatmäßige Personal untersteht vielmehr der Direktion in Mainz. Wir haben hier nichts mitzureden, und es ist daher der badischen Regierung auch unmöglich, alle Vorschriften bezüglich der Verwendung der Arbeiter der Main-Neckarbahn zu kontrollieren. Ich kann daher auch nicht sagen, ob die Angaben des Herrn Abg. Müller zutreffend sind; wir haben keine Kenntnis von diesen Beschwerden.

Was die Ausführungen des Herrn Abg. Heimburger betrifft, so ist der erste Punkt vollständig unrichtig. Im Schlussprotokoll des Staatsvertrages ist ausdrücklich gesagt, daß die Generaldirektion befugt ist, durch ihre Beamten das Rechnungsergebnis prüfen zu lassen. Es handelt sich also lediglich um den Vollzug dieser Bestimmung des Staatsvertrages, wenn wir zwei Revisoren nach Mainz geschickt haben. Das wird auch in Zukunft geschehen.

Uefer den zweiten Punkt, die Fortführung des Speisewagens von Heidelberg nach Frankfurt, wurden Verhandlungen gepflogen. Die Eisenbahndirektionen in Frankfurt und Mainz waren verschiedener Ansicht über die Notwendigkeit dieser Fortführung. Die Direktion in Frankfurt hat dieselbe verneint. Den Staatsvertrag betrifft die Angelegenheit nicht.

Abg. Schmidt: Ich möchte im Anschluß an die Ausführungen des Abg. Müller und die Erklärung des Herrn Ministerialdirektors Beschwerden hier vortragen, die mir seitens des Ausschusses der Arbeiter in der Betriebswerkstätte Heidelberg übermittelt worden sind. Die dortigen Arbeiter fühlen sich sehr beschwert durch die Art und Weise, wie sie seit dem Uebergang der Main-Neckarbahn an die preussisch-hessische Gemeinschaft behandelt werden. Man hat ihnen zugesagt, daß sie in gleicher Weise beschäftigt werden wie die bad. Arbeiter. Diese Zusage wurde jedoch nicht gehalten. Die Arbeitszeit dauert von halb 7 Uhr vormittags bis 12 Uhr und von halb 2 Uhr nachmittags bis 6 Uhr; sie ist, ohne daß eine Lohnhöhung eintrat, um dreiviertel Stunden gegen früher verlängert worden. Die früher bestandene Frühstückspause wird den Arbeitern jetzt verweigert, während sie die badischen Arbeiter haben. Das Frühstück muß deshalb während der Arbeitszeit mit schmutzigen Händen genommen werden. Auch bezüglich des Urlaubs sind die Arbeiter schlimmer gestellt als früher, indem jeweils für die Urlaubszeit der Lohn abgezogen und auch keine Freizeine mehr gewährt werden. Ich glaube, es wird der Regierung doch möglich sein, die Wünsche und Beschwerden der badischen Volksvertretung in Mainz zu Gehör zu bringen, obgleich ich keine großen Hoffnungen hege.

Abg. Süßkind: Mit dem Betrieb ist man zufrieden, dagegen sollen die Arbeiterverhältnisse bei der Main-Neckarbahn im Vergleich zu früher schlimmer geworden sein. Sie sind von dem Abg. Müller angegriffen und von dem Kollegen Schmidt unterstützt worden. Daraus geht hervor, daß die Verhältnisse sehr viel schlimmer geworden sein müssen, wenn die Eisenbahnarbeiter sich an die Nationalliberalen wenden. Es zeigt sich, wie weit die Volksvertretung einen Einfluß auf die Ausgestaltung der Eisenbahn haben kann. Für die badische Volksvertretung wird es eine Warnung sein, unsere Eisenbahnen den Klauen des preussischen Adlers auszuliefern und auf unsere Selbständigkeit zu verzichten. Es ist traurig für uns, daß die Arbeiter der Main-Neckarbahn, die in Baden sind, nach dem Erlaß des preussischen Eisenbahnministers Bubbe sich keiner Organisation anschließen

können. Es sollen aber auch bei der Main-Neckarbahn noch ganz andere Sachen vorkommen, die ganz bedeutend mitwirken bei der Rentabilitätsberechnung. So ist mir gesagt worden, daß wenn in der Reparaturwerkstätte erhebliche Reparaturen vorkommen, erst vorher an die Generaldirektion nach Mainz berichtet werden muß. Stellt sich dann heraus, daß die Reparaturen zu gering waren, dann muß erst ein Direktionsmitglied von Mainz kommen und die Genehmigung erteilen. Daß durch ein derartiges Verfahren ungeheure Summen für Tagelöhner ausgegeben werden müssen, das kann man sich denken. Es soll aber auch mit dem Material manches im Argen liegen, aber die Arbeiter hüten sich, mit ihren Beschwerden hervorzutreten, weil sie aufgrund des Erlasses des Ministers Bubbe fürchten, entlassen zu werden. Die Regierung könnte aber da vielleicht Veranlassung nehmen, in dieser Hinsicht Erhebungen zu machen.

Bezüglich der Verbindung zwischen Mannheim und Frankfurt und der Art der Beförderung bestehen schon alte Klagen, die zum größten Teil bedingt sind durch die unglückliche Lage des Bahnhofes Friedrichsfeld. Eine Reihe von Schnellzügen hält nicht in Friedrichsfeld, sodaß die Mannheimer das Vergnügen haben, einen Umweg über Heidelberg zu machen. Ein Schnellzug fährt morgens um 3<sup>05</sup> Uhr in Heidelberg ab. Zu diesem Zug haben die Mannheimer aber keinen Anschluß, sondern müssen erst nach Heidelberg fahren, um ihn zu erreichen. Ebenso ist es mit dem Zug 6<sup>45</sup> Uhr abends. Um 10<sup>55</sup> Uhr geht der letzte Schnellzug von Frankfurt ab und vermittelt den Verkehr aus Norddeutschland. Mit diesem aber können die Mannheimer nicht fahren, wenn sie nicht in Heidelberg übernachten. Die weiteren Mißstände sind die, daß die Züge, die von Frankfurt nach Mannheim fahren, in der Regel aus 2 Abteilungen bestehen, die eine Abteilung fährt bis Heidelberg, die andere wird in Friedrichsfeld abgehängt, um nach Mannheim geführt zu werden. Wenn man in Frankfurt einsteigt, um nach Mannheim zu fahren, dann ist in der Regel noch Platz in dem einen Wagen 3. Klasse. In Bensheim aber schon wird der Verkehr stärker, und in Weinheim bekommen die Reisenden nach Mannheim überhaupt keinen Platz mehr, so daß sie in die Wagen, die nach Heidelberg fahren, eingewiesen werden. In Friedrichsfeld aber müssen sie wieder aussteigen, um in den bereits besetzten Wagen nach Mannheim Platz zu suchen. Das ist eine Klage, die schon lange vorhanden ist, und ich glaube, daß nach der Richtung etwas getan werden könnte, daß statt einem Wagen 3. Klasse mehrere Wagen von Frankfurt nach Mannheim mitgenommen würden.

Abg. Dr. Wildens: Ich muß dem Vorredner das Recht bestreiten, zu sagen, es müsse weit gekommen sein, wenn einer von den Herrn auf dieser Seite des Hauses sich um die Arbeiter bekümmere. Wir haben schon oft genug gezeigt, daß uns die Interessen der Arbeiter gerade so am Herzen liegen, wie jene der anderen Klassen der Bevölkerung unseres Landes, und ich kann jedenfalls der Partei des Herrn Süßkind auf diesem Gebiet irgend welches Monopol nicht zugestehen. (Rufe: Sehr richtig!)

Was die Arbeiterverhältnisse an der Main-Neckarbahn angeht, so sind auch mir schon Klagen, wie sie der Abg. Schmitt vorgebracht, zur Kenntnis gekommen. Ich habe sie seinerzeit auch an die Großh. Regierung weiter befördert. Es liegt aber auf der Hand, daß sie verhältnismäßig wenig auf dem Gebiet tun kann, indem eben auf die bezüglichen Dinge nicht unsere Verwaltungsgrundsätze sondern die preussischen Anwendung finden. Mit dieser Tatsache müssen auch wir uns abfinden, nachdem wir selbst vor 2 Jahren unsere Zustimmung dazu gegeben haben, daß das betreffende



Uebereinkommen getroffen wurde. Ich glaube, wir haben dieses Uebereinkommen nicht zu bereuen; es hat aber jede Sache ihre zwei Seiten, und daß auch der Uebergang der Verwaltung der Main-Neckarbahn an die Preussisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft nicht nur Lichtseiten sondern auch Schattenseiten hatte, wissen wir Alle. Natürlich wird es Aufgabe unserer Regierung sein müssen, die Interessen unserer badischen Landesfinder an der Main-Neckarbahn tunlichst zu wahren. Ich habe das Vertrauen zu ihr, daß sie auf diesem Gebiete tun wird, was vernünftigerweise geschehen kann.

Es werden hierauf die Ausgaben unter I. § 1 und 2: Anteil Badens an den Reineinnahmen der Main-Neckar-eisenbahn angenommen.

Präsident Dr. Ganner teilt hierauf mit, das gegenüber dem Antrag Frühau ein Antrag eingekommen ist, unterzeichnet von den Abgg. Gießler, Dr. Wilkens, Schneider-Pforzheim, Oberkircher, Kriechle, Dr. Binz, Fehrenbach, Breitner, Schüler und Neuhaus.

Der Antrag geht dahin:

„Die Großh. Regierung zu ersuchen, die Verallgemeinerung der bei uns für die drei Wagenklassen bestehenden Kilometerheft-Sätze und zwar, wenn irgend tunlich, unter Herabsetzung des Satzes für die dritte Klasse auf 2 Pfg. per Kilometer sowie unter Beibehaltung der bisherigen Taxen für gewerbliche Arbeiter, Militärpersonen, Schüler und Kinder in die Wege zu leiten, sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse wieder eine nachhaltige Besserung zeigen und sich entschieden hat, daß auf dem Wege der Verständigung mit den andern deutschen Bahnverwaltungen zu einer, den besondern Bedürfnissen und Verhältnissen Badens entsprechenden Personentarifreform nicht zu gelangen ist.“

Der Präsident teilt ferner mit, daß, da der Herr Berichterstatter und einige andere Herren verhindert sind, der morgigen Sitzung beizuwohnen, die Beratung über das Budget der Generaldirektion hier abgebrochen und am

Donnerstag mit der Beratung des Verfassungsentwurfes begonnen werden soll.

Schluß der Sitzung 1/4 1 Uhr nachmittags.

\* **Karlsruhe**, 17. Mai. 76. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Mittwoch, den 18. Mai 1904, vormittags 9 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann Beratung der Berichte der Petitionskommission über die Petitionen

1. Der Vereinigung deutscher Hebammen um Hebung ihres Standes usw. (eigentlich 3 Petitionsbegehren). Berichterstatter: Abg. Rohrhurst.
2. Des früheren Schuhmanns Adam Herrwerth in Mannheim-Röfenthal um Gewährung eines Subsistenzgehalts. Berichterstatter: Abg. Rampe.
3. Der Stadt Walldürn und anderer Gemeinden um Erriichtung eines Bezirksamts in Walldürn. Berichterstatter: Abg. Schmidt.
4. Des Frkz Sternberger in Roth, Amt Wiesloch, um Erhöhung seiner Pension. Berichterstatter: Abg. Kramer.
5. Des Max Gutmann in Hochstetten um Erlaubnis zum Betrieb einer Schankwirtschaft mit Branntweinschank in Hochstetten. Berichterstatter: Abg. Müller.
6. Des ehemaligen Dammeisteranwärters Hermann Kern von Nittersburg um Wiederaufnahme in den Staatsdienst. Berichterstatter: Abg. Säßlin.
7. Der Beamten der Stadt Neustadt i. Schw. um Einreihung von Neustadt in die II. Klasse des Wohnungsgeldtarifs. Berichterstatter: Abg. Müller.
8. Der Unterbeher Jidori Knab Wwe. in Bruchsal um Gewährung einer jährlichen lebenslänglichen Rente. Berichterstatter: Abg. Burthard.
9. Des früheren Lageraufsehers G. Gremmlsbacher in Bruchsal um Gewährung eines unwiderruflichen Unterstützungsgelalts. Berichterstatter: Abg. Hennig.
10. Des Müllers Andreas Fleuchaus in Gerlachshaus um Rechtshilfe. Berichterstatter: Abg. Hennig.
11. Des Allan Krieg in Mannheim um Rechtshilfe. Berichterstatter: Abg. Bihler.
12. Des Expeditionsassistenten a. D. Weizner in Weinheim um Erhöhung seines Ruhegehalts. Berichterstatter Abg. Bihler.