

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1927

164 (18.7.1927)

Beilage zur Karlsruher Zeitung Badischer Staatsanzeiger

Die Verkehrswünsche Badens

Zur Anwesenheit des Generaldirektors Dr. Dormüller in Karlsruhe am 15. Juli 1927

Am Nachmittag besprach in der Zusammenkunft im Staatsministerium Finanzminister Dr. Schmitt die Frage der

Elektrifizierung der Rheintalbahn

Er führte aus: Ich möchte diese Angelegenheit lediglich vom Standpunkt der deutschen Reichsbahngesellschaft prüfen, also von dem Gesichtspunkt aus, ob die Reichsbahngesellschaft als Kaufmann und Wirtschaftler ein Interesse daran hat, die Rheintalbahn zu elektrifizieren. Es ist richtig, daß die Rheintalbahn keine besonderen Steigungen zu überwinden hat wie etwa unsere Schwarzwaldbahn; aber trotzdem wird die Reichsbahngesellschaft durch Verkürzung der Fahrzeiten der Züge, durch Verminderung von Personal und durch Veseitigung oder Herabminderung des Kohletransports in die vom Kohlengebiet weit entfernten badischen Landesteile, eine Ersparnis machen, die auf jährlich 1 377 000 M geschätzt werden kann. Von allen kohlenverbrauchenden Kraftzeugern besitzt die Dampflokomotive den schlechtesten Wirkungsgrad, sie verschwendet am meisten Kohle. Dies ist für die badische Rheintalbahn von besonderer Bedeutung, denn sie besitzt unter den süddeutschen Nord-Südbahnen wohl den intensivsten Güter- und Personenverkehr. Wie bei andern Bahntrecken die Steigung, so verlangt bei der Rheintalbahn die Intensivität des Verkehrs und der Bevölkerung nach Elektrifizierung.

Die Reichsbahngesellschaft wird auch in Baden billigen elektrischen Strom erhalten. Es ist ihr die Beteiligung am Schluchsee- und an Oberheimwerken angeboten. Nimmt die Reichsbahngesellschaft diese Beteiligung auf — es können ihr jährlich die erforderlichen 200 Millionen Kilowattstunden zugesichert werden —, dann wird sie nach einer Reihe von Jahren, wenn an den Wasserbauwerken die nötigen Abschreibungen gemacht sind, einen äußerst billigen Strom haben. Aus dem gleichen Grunde wird die Beteiligung der Reichsbahngesellschaft am Schluchsee- und an Oberheimwerken als Mitaktionär eine sehr gute Vermögensanlage sein und bleiben. Des weiteren hat das Land Baden der Reichsbahngesellschaft eine Zinsverbilligung für dasjenige Darlehen angeboten, welches zur Elektrifizierung notwendig ist. Über den Grad der Zinsverbilligung wird zur Zeit noch verhandelt.

Wenn die Reichsbahngesellschaft die Ost-Westlinie München—Stuttgart—Wormsheim—Karlsruhe—Appenweier—Neßl elektrifiziert, so ist die Linie Karlsruhe—Appenweier nicht bloß ein Teil dieser Ost-Westlinie, sondern gleichzeitig ein Teil der Rheintalbahn. Es wäre wenig wirtschaftlich, dieselbe Strecke Karlsruhe—Appenweier sowohl mit Dampflokomotive als auch mit elektrischer Lokomotive zu befahren. Die Elektrifizierung von Ost-West drängt daher in Baden zur Elektrifizierung von Nord-Süd.

Es handelt sich ferner um eine internationale Verkehrsfrage. Die Rheintalbahn ist lediglich ein Glied der internationalen Strecke Italien—Schweiz und Deutschland. Wenn Italien und die Schweiz die internationale Gotthardlinie elektrifiziert haben, so kann die deutsche Reichsbahngesellschaft hinsichtlich der Rheintalbahn nicht zurückbleiben. Es handelt sich weiter um die linksrheinische Konkurrenz. Es sind bestimmte Anzeichen vorhanden, daß die Linie Antwerpen—Brüssel—Luzernburg—Straßburg elektrifiziert werden wird. Wenn Deutschland gegenüber dieser Konkurrenzlinie zu spät kommt, so wird es dauernden Schaden haben.

Es ist die Frage aufgeworfen worden, ob sich an der Elektrifizierung der Rheintalbahn auch die Kohle beteiligen soll. Die badische Regierung ist der Auffassung, daß kein Anlaß besteht, die Kohle von der Teilnahme an der Elektrifizierung auszuschließen. Sie ist der Meinung, daß die Reichsbahngesellschaft sich auch der Kohlenkraft, insbesondere der Großkraftwerke Mannheim A.-G. bedienen kann; Baden legt nur Wert darauf, daß die Reichsbahngesellschaft auch die badischen Wasserkraftwerke ausnützt.

Bei niemand wird ein Zweifel bestehen, daß die badische Rheintalbahn einmal elektrifiziert werden muß und auch elektrifiziert werden wird, wegen ihrer internationalen Bedeutung, wegen der Intensivität des Verkehrs und wegen der in Baden vorhandenen Wasserkraft. Es kann sich nun nur noch um den Zeitpunkt handeln. Deswegen könnte Baden vorerst ruhig zusehen und den Standpunkt vertreten, je später die Elektrifizierung durchgeführt wird und je mehr die Notwendigkeit auf Seiten der Reichsbahn entsteht, desto billiger wird das Land Baden dabei wegkommen.

Eine Hinauschiebung des Zeitpunkts der Elektrifizierung hat für die Reichsbahngesellschaft auch noch andere Nachteile. Das Oberheimkraftwerk Murg-Schwörstadt ist Ende 1930 fertig. Das Badenwerk muß dafür sorgen, daß mit Beginn des Jahres 1931 der für die Bahn vorbehaltene Strom auch wirklich abgesetzt wird. Würde die Reichsbahngesellschaft erheblich zögern, so müßte das Badenwerk, welches der Reichsbahngesellschaft 80 Millionen Kilowattstunden im Jahre anbietet, zu seiner eigenen Sicherheit seinen Strom anderweitig und nicht bloß kurzfristig vergeben. Wenn also die Reichsbahngesellschaft Wert auf die Beteiligung an dem Kraftwerk Murg-Schwörstadt legt, so darf die Entscheidung über die Elek-

trifizierung der Rheintalbahn nicht noch eine Reihe von Jahren hinausgeschoben werden, jedenfalls nicht länger, als sich dies auch mit den eigenen Interessen des Kraftwerks Murg-Schwörstadt bzw. des Badenwerks verträgt.

Nach der Ansicht von Sachverständigen ist auch das Schluchsee- und Oberheimkraftwerk in seinem Zusammenhang mit den Rheintalbahn nicht oder nicht sofort elektrifiziert würde. Es ist aber gar kein Zweifel, daß das Schluchsee- und Oberheimkraftwerk gerade dann besonders baureif und wirtschaftlich erscheint, wenn es in Zusammenhang gebracht wird mit der Elektrifizierung der Rheintalbahn.

Das Wichtigste an dem Gesamtprojekt der Elektrifizierung ist folgendes: Es muß der gemeinsame Zeitpunkt fest oder möglichst bald bestimmt werden, in welchem sowohl die Wasserkraftwerke als auch die Anlagen zur Elektrifizierung der Rheintalbahn fertig sind; denn wenn die Wasserkraftwerke vollendet sind vor der Elektrifizierung der Bahnen, dann haben die Wasserkraftwerke Schaden, und wenn die elektrischen Bahnanlagen vollendet sind, ohne daß die Wasserkraftwerke betriebsfähig sind, so hat die Reichsbahngesellschaft totes Kapital daliegen.

Eine weitere wichtige Frage ist die Reihenfolge zwischen der Ost-West- und der Nord-Südbahn. Soll zuerst die Linie München—Neßl oder Mannheim—Heidelberg—Basel gebaut werden? Ich bin der Meinung, daß der Bau gleichzeitig erfolgen soll, weil, wie schon vorher ausgeführt, es unwirtschaftlich wäre, dieselbe Strecke Karlsruhe—Appenweier sowohl mit Dampflokomotive als auch mit elektrischer Lokomotive zu befahren. Die Strecke Karlsruhe—Appenweier wird auch als Teil der Ost-Westlinie elektrische Kraft wohl aus Baden beziehen. Es wird daher schon wegen dieser Ost-Westlinie ein Vertrag der Reichsbahngesellschaft mit dem Badenwerk nötig werden. Es würde ferner auch in Baden nicht verstanden werden, wenn Baden keine elektrische Kraft zuerst nur für die Elektrifizierung einer außerhalb Badens gelegenen Bahn hergibt. Der Umstand, daß der Güter- und Personenverkehr auf der badischen Nord-Südbahn viel stärker ist, als auf der Linie Ost-West spricht doch jedenfalls auch dafür, daß die badische Linie zeitlich nicht hinter die andere Linie zurückzutreten braucht.

Ich möchte nun im weiteren die Frage der Elektrifizierung der Rheintalbahn auch vom rein badischen Standpunkt aus beleuchten. Es ist in Baden eine gewisse Beunruhigung entstanden mit Rücksicht auf die Konkurrenz des Landes Württemberg. Baden will dem Lande Württemberg nicht das vorzuenthalten, was ihm gebührt: Jedem das Seine! Wenn württembergische Linien nicht genügend ausgebaut sind, so mögen sie verbessert werden. Aber was Baden beunruhigt hat, ist die Tatsache, daß maßgebende offizielle Persönlichkeiten es ausgesprochen haben, die Durchführung des zweiten Gleises auf der Nord-Südbahn von Osterburken bis Immendingen habe den Zweck, „dem Lande Württemberg stärkeren Verkehr heranzuziehen“; sie fördere die „Sonderinteressen“ Württembergs. Die Heranziehung stärkeren Verkehrs nach Württemberg kann doch nur auf Kosten Badens geschehen. Dieser Umstand hat lebhaftest Beunruhigung in Baden hervorgerufen. Dazu kommt weiter folgender Unterschied: Als der Herr Generaldirektor in Stuttgart seinen Besuch machte, konnte ein Vertrag unterzeichnet werden. Wir in Baden sind heute erst im Stadium der Verhandlungen. Des weiteren kommt in Betracht: Bayern und Württemberg besitzen im Verwaltungsrat der Reichsbahngesellschaft ihre Vertretung, Baden hat keine solche. Wir geben aber die Hoffnung nicht auf, daß auch wir mit der Zeit einen Vertreter bekommen.

Wir sind überzeugt, daß Herr Generaldirektor Dr. Dormüller bestrebt ist, diesen gerechten Ausgleich herbeizuführen.

Das badische Land sieht, von seinem Standpunkt aus betrachtet, in der Elektrifizierung der Rheintalbahn eine Befruchtung seiner gesamten Wirtschaft, und diese Befruchtung ist durchaus notwendig, denn Baden ist Grenzland geworden. Es hat dadurch die Absatzgebiete links des Rheins verloren; dem Handel und dem Verkehr und der gesamten Industrie droht schwerer Schaden. Die Zahl unserer Erwerbslosen ist dreimal so stark wie in Württemberg. Wir müssen unseren Erwerbslosen Arbeit verschaffen. Wird die Rheintalbahn elektrifiziert, so können wir allein schon an den Wasserkraftwerken gegen 12 000 Arbeiter vier Jahre lang beschäftigen. Wir richten daher die dringende Bitte an die Reichsbahngesellschaft, unserem Wunsche zu entsprechen.

Dr. Dormüller

Die Finanzfrage der Reichsbahn dirigiert alles; wir haben ein Budget von 4½ Milliarden Mark und müssen damit auskommen. Bei der Elektrifizierung der Bahnen müssen die Gebirgsstrecken zuerst bedacht werden, weil eine gewaltige Zeiterparnis durch die Leichtigkeit des Anziehens durch die elektrische Lokomotive erreicht wird. Auf der ins Auge gefassten Strecke München—Neßl, die in etwa 4 Jahren fertig sein wird, ist eine Zeiterparnis von rund 100 Minuten möglich. Wir müßten sie aus ausländischen Konkurrenzrücksichten bauen; der Weg Paris—Wien wird dadurch wesentlich verkürzt. Die verlannte Rheintallinie zu elektrifizieren bean-

sprucht etwa 210 Millionen. Sie wäre mit auf dem Wege einer Anleihe zu bauen. Gegenwärtig aber sind Anleihen sehr schwer zu erhalten. Die Reichsbahn hat für Reparaturen und andere Verpflichtungen hunderte von Millionen herauszuwirtschaften; auch sollen die Tarife nicht erhöht werden. Die eine der Voraussetzungen für die Elektrifizierung von Bahnen sei ein starker Verkehr. Der ist allerdings durch die Rheintal-Linie gegeben. Verbindet sie doch Basel, den wichtigsten Handelsplatz der Schweiz, mit der alten deutschen Handelsmetropole Frankfurt (Main). Vermehrt ist die Bedeutung dieser Strecke noch, nachdem durch den unglücklichen Ausgang des Krieges die linksrheinische Eisenbahnstrecke von Basel bis zur Pfalz in französischen Händen ist. Eine Zusage kann nicht gegeben werden, wir werden jedoch die Rheintal-Linie ständig im Auge behalten.

Mannheim und die Tarifpolitik der Reichsbahn

Es folgte Handelskammerpräsident Lenel, Mannheim; er legte dar: Der Lebensnerv Badens ist immer der Rhein gewesen und besonders der mit der Rheinschiffahrt verbundene Umschlagsverkehr. Nur den oberrheinischen Häfen hatte Baden vor dem Kriege seine Blüte zu verdanken. Nur die auf den Häfen beruhende Blüte der badischen Wirtschaft ermöglichte es dem badischen Lande, seine Aufgabe als Beschützerin und Förderin aller kulturellen und künstlerischen Bestrebungen im Südwesten unseres deutschen Vaterlandes zu erfüllen. Wenn durch die Maßnahmen der Reichsbahn der Handel in Baden jeden größeren Aktionsradius verliert, und der badische Industrie durch die Tarifmaßnahmen die Standortberechtigung entzogen wird, so muß die Folge sein, daß der badische Handel auf rein lokale Bedeutung von geringem Umfang herabgedrückt wird, daß keine neue Industrie sich mehr ansiedelt und, daß bei der im Gang befindlichen Konzentration der Industrie-Unternehmungen die bislang badischen Teile der Industrie nach anderen, standortlich begünstigteren Gegenden Deutschlands abgezogen werden. Daß diese erste Gefahr nicht nur Befürchtungen ängstlicher Wirtschaftskreise sind, haben die Erfahrungen der letzten Jahre bewiesen. Keine einzige Industrie von irgendwelcher Bedeutung hat sich in den letzten Jahren in Baden mehr angesiedelt. Der schlagendste Beweis ist auch der Verkehr unserer Häfen, die alle eine Einbuße erlitten haben, bei denen man allerdings nicht nur roh die Gesamttonnage des Jahres 1918 mit der Gesamttonnage der letzten Jahre vergleichen darf, sondern bei denen die ermittelten Zahlen kritisch gewürdigt werden müssen. Der Gesamtumschlag der Mannheimer Häfen war im Jahre 1918 7 397 267 Tonnen, im Jahre 1925 5 864 054 Tonnen, im Jahre 1926 5 360 015 Tonnen.

Die Abnahme betrug also im Jahre 1925 gegenüber 1918 = 21 Proz., im Jahre 1926 = 27,6 Proz., wobei aber berücksichtigt werden muß, daß im Jahre 1926 infolge des englischen Bergarbeiterstreiks die Abfuhr ab Mannheim zu Laß durch Kohletransporte um 250 000 Tonnen höher war als 1918. Die Zufuhr allein hat gegenüber 1918 um 85,1 Proz. abgenommen. Aber auch diese Zahl gibt noch kein richtiges Bild, denn wenn die Wirkung der Eisenbahntarifpolitik auf den Verkehr der Häfen gekennzeichnet werden soll, so ist nicht der Gesamtverkehr, sondern der Umschlagsverkehr von Schiff auf Bahn und von Bahn auf Schiff zugrunde zu legen. Denn nur dort kann der Eisenbahntarif einwirken, wo er durch Anschlußfrachten den gebrochenen Bahn-Wassertransport beeinflusst. Dieser Umschlagsverkehr ist die Lebensnotwendigkeit der Oberreinhäfen und dieser Verkehr hat die Bedeutung besonders der Mannheimer Häfen ausgemacht. Dieser Umschlagsverkehr ist es aber, der durch die Maßnahmen der Reichsbahn aufs stärkste bedroht und gedroffelt wird. Als Beweis mag dienen, daß der Umschlag von Schiff auf Bahn 1925 um 52 Proz. gegenüber 1918 zurückgegangen ist. Von 61 Massengütern, die 1918 in Mannheim umgeschlagen wurden, sind 1925 = 19 ganz verschwunden und von den restlichen 42 Güterarten haben 24 einen Rückgang um durchschnittlich 75 Proz. erfahren. Bei dem Umschlag von Bahn auf Schiff zeigt sich zwar eine Zunahme um insgesamt 118 000 Tonnen, aber diese Zunahme kann leider nicht als ein Gewinn des Mannheimer Umschlages gebucht werden, denn es handelt sich um über 167 000 Tonnen Salz, die heute aus Württemberg per Bahn nach Mannheim gelangen, während sie früher durch die Neckarschiffahrt nach Mannheim gefahren wurden. Gewonnen hat bei diesem Verkehr lediglich die Reichsbahn, während ihn die Neckarschiffahrt als Folge des Ausnahmetarife 40 und 40a verloren hat. Däht man diesen Salzumschlag außer Betracht, so hat der übrige Umschlagsverkehr von Bahn auf Schiff einen Rückgang von nicht weniger als 65 Proz. erfahren. Von 53 Güterarten, die 1918 von Bahn auf Schiff umgeschlagen wurden, sind 1925 = 39 ganz verschwunden und weitere 11 haben einen Rückgang um über 75 Prozent erfahren.

In Karlsruhe ist das Bild ebenso. Der Umschlag von Bahn auf Schiff hat um 31,8 Proz. abgenommen. Läßt man beim Umschlag von Schiff auf Bahn den durch besondere Umstände — auf die später noch kurz einzugehen sein wird — gesteigerten Kohlenverkehr außer Betracht, so zeigt auch dieser Umschlag einen Rückgang um 50 Proz.

Keil hat zwar im Umschlag von Schiff auf Bahn um 59 Prozent zugenommen, doch betrifft das leider nur die französische Hafenzone und in der Hauptsache Reparationslasten. Der Umschlag von Bahn auf Schiff hat um 75,4 Proz. nachgelassen.

Man könnte nun versucht sein, anzunehmen, daß dieser ganz katastrophale Rückgang des Umschlagsverkehrs allgemeinen wirtschaftlichen Ursachen zuzuschreiben ist; und wäre dem so, so hätten wir keine Verheißung, uns über diesen, für die Oberrheinshäfen geradezu mörderischen Verlust zu beklagen. Aber es ist dem nicht so, wie ein Vergleich mit dem Eisenbahnverkehr beweist, der heute zum großen Teil an die Stelle des Umschlagsverkehrs getreten ist. Baden empfing von den Seehäfen gegen 1913 circa 60 Proz. mehr Güter, während der Empfang aus dem Verkehrsbezirk 34 (Mannheim-Ludwigshafen) um 20,6 Proz. abgenommen hat. Südbayerischer Empfang von den Seehäfen hat um 108 Proz. zugenommen, der Empfang aus Mannheim-Ludwigshafen dagegen zeigt eine Abnahme um 28 Proz. Württemberg empfing von den Seehäfen 96 Proz. mehr, aus dem Bezirk 34 (Mannheim-Ludwigshafen) zwar auch 3 Proz. mehr, aber dieser kleine Gewinn war kein Umschlagsgut, sondern ein Mehrverkauf der chemischen Werke in Mannheim und Ludwigshafen.

Das gleiche Zahlenbild ergibt sich beim Vergleich des Verkehrs von Süddeutschland nach den Seehäfen einerseits und nach Mannheim-Ludwigshafen andererseits. Starke Zunahme des Verkehrs nach den Seehäfen, enormer Rückgang des Verkehrs nach Mannheim. Ich möchte Ihnen die Zahlen ersparen, sie stehen aber auf Wunsch zur Verfügung.

Was ist nun die Ursache, weshalb der Umschlag in den oberrheinischen Häfen so außerordentlich stark nachläßt, während zu gleicher Zeit die Eisenbahn eine geradezu ungeahnte Zunahme des Verkehrs zu verzeichnen hat. Deutlich sind dafür drei Gründe zu erkennen:

1. Die übersteuerten Rahfrachten des heutigen Staffeltarifs, die sich für den Umschlagsverkehr deshalb ungünstig auswirken, weil der gebrochene Verkehr ganz außergewöhnlich verteuert wird, und daher schon bei den verhältnismäßig kleinen Entfernungen ab und nach den Oberrheinshäfen den direkten Verkehr per Eisenbahn billiger oder doch vorteilhafter gestalten, als der Verkehr über Bahn-Schiff-Bahn. Da die große Mehrzahl der Verkehrsbezirke Deutschlands die Beibehaltung der Staffeltarife wünscht, werden auch wir uns damit abfinden, müssen aber immer wieder verlangen, daß der Mehrverkehr eine wesentliche Verbilligung erfährt. In unserer Freude konnten wir in den letzten Tagen feststellen, daß der Verwaltungsrat der Reichsbahn eine Ermäßigung der Rahfrachten beschlossen hat, freilich nur in einem Umfange, der unseren Bedürfnissen weitaus nicht genügt.

Der zweite Grund für den Rückgang des Umschlagsverkehrs sind die Seehafenein- und -ausfuhrtarife. Wir verstehen vollkommen, daß die Reichsbahn sich die Pflege des Verkehrs nach und von den deutschen Seehäfen angelegen sein läßt, von der Erwägung ausgehend, daß eine Stärkung der deutschen Seehäfen auch eine Stärkung der deutschen Wirtschaft bedeutet. Was wir aber nicht verstehen, ist, daß die deutschen Seehäfen ganz einseitig der Liebe der Reichsbahn teilhaftig werden, während die doch nicht minder gut deutschen Rheinshäfen seit Gründung der Reichsbahn-Gesellschaft das Wesenbrödel der Reichsbahn sind. Wenn wir z. B. hören, daß 100 Kilogramm Papier von Albrud in Baden nach Bremen über 886 Kilometer 2,10 M zu verfrachten kosten, während die Fracht von Albrud nach Mannheim auf nur 305 Kilometer 2,32 M beträgt, so wird niemand erkaunt sein, daß der Artikel Papier im Mannheimer Hafen verschwunden ist. Wenn Sie weiter hören, daß Reis von Bremen nach Augsburg und München verfrachtet pro 100 Kilogramm 2,90 M kostet, von Mannheim nach München aber schon 2,31 M bezahlt werden müssen, so werden Sie auch hier begreifen, daß die 100 Kilogramm Reis nicht für 9 Pf. Fracht von Rotterdam nach Mannheim kommen können und der Artikel Reis sich vom Rheine abwendet, um über den begünstigten Weg Seehäfen-München zu laufen. Daß dieser Schluß tatsächlich zutreffend ist, beweist der Umstand, daß Südbayerischer Empfang in Reis aus den Seehäfen um 144 Proz. zugenommen hat, während der Empfang ab Mannheim um 95,3 Proz. zurückgegangen ist.

Diese Beispiele lassen sich endlos erweitern. Überall ist dasselbe Bild: die einseitige Bevorzugung der Seehäfen und die absolute Vernachlässigung der Oberrheinshäfen.

Ein dritter Grund für das Hinsinken der Oberrheinshäfen ist die Wettbewerbspolitik der Reichsbahn. Wir fragen vergebens, warum werden wir bei diesem Wettbewerb ganz außer acht gelassen? Es bestehen von Nord nach Süd und umgekehrt 3 Wege

- französisch-belgische Seehäfen-Schweiz,
- Rotterdam-Rheinweg-Schweiz und
- deutsche Seehäfen-Schweiz.

Wenn wir ein Gut in Betracht ziehen, das früher seinen Weg in der größeren Hauptsache über den Rhein nahm, so hat zweifellos einerseits die niedrige Valuta in Frankreich und andererseits die teurere deutsche Anschlußfracht ab und nach den Oberrheinshäfen dem Rhein Verkehr genommen und nach Frankreich gelenkt. Wenn die Reichsbahn den Wettbewerb aufnehmen wollte, so hätte sie gerechterweise unseren Antzügen stattgeben und Umschlagstarife den Oberrheinshäfen gewähren müssen mit Frachthäfen, die — mit ebenfalls herabgesetzten Rheinfrachten — dem gebrochenen Wege die Konkurrenz

gegenübergeben hätten. Das hat sie jedoch nicht getan, sondern die Reichsbahn führte für den dritten Weg Seehäfen-Schweiz Transittarife ein, deren Frachten sich etwa in gleicher Höhe mit dem linksrheinischen Wege halten. Die Oberrheinshäfen zahlten im Umschlag nach wie vor die Normalfrachten und fielen infolgedessen bei dem Konkurrenzkampf derart aus dem Rahmen, daß kein vernünftiger Kaufmann mehr für solche Transporte den früher natürlichen Rheinweg benützt. Ich erwähne hier den Seehafentarif S D 2, nach dem z. B. 100 Kilogramm Sammelgut von der Schweiz nach Hamburg auf 883 Kilometer = 1,82 M kosten. Die Fracht nach Mannheim beträgt auf 257 Kilometer = 2,61 M, also per 100 Kilogramm bei der reinen Bahnfracht schon 1, — M mehr, als der über dreimal so lange Transmart von Basel nach Hamburg. Demzufolge hatte schon 1925 der Empfang Hamburgs an Schweizer Sammelgut um 37 Proz. zugenommen, während er in Mannheim auf 0,8 Proz. des Empfangs von 1913 zurückgegangen war. Mit Ausnahme von Getreide, das durch den Ausnahmetarif 44 gegen Straßburg eine etwas andere Stellung einnimmt, ist dieser Frachtvergleich bei sämtlichen Güterarten des S D 2 gleich oder ähnlich. Überall unterbietet der Seehafentarif die Rheinaroute derart, daß die betreffenden Güter den gebrochenen Weg nicht benützen können. Ob die Reichsbahn bei den billigen Sätzen des Seehafentarifs noch einigermaßen rentabel arbeitet, kann ich nicht beurteilen; das eine aber ist sicher: Würden ab Oberrheinshäfen Umschlagstarife in Konkurrenz gegen den linksrheinischen Eisenbahnweg erstellt, so würde die Eisenbahnneunahme pro Tonnenkilometer bedeutend höher als jetzt bei dem Tarif S D 2.

Wanz ähnlich liegt der Fall beim Bezug von Getreide der oberbayerischen Mühlen. Diese wurden stets von Mannheim aus mit Getreide beliefert. Die niedrige Valuta in Frankreich gestattete billigeren Bezug über den linksrheinischen Eisenbahnweg, worauf die Reichsbahn den Spezialtarif A 1 in deutsch-belgischen Verbandsstarif einführte. Darnach kosteten die 100 Kilogramm Getreide von Wachen Grenze nach Fahrenau in Baden 1,87 M, während die Transporte — ohne Schiffsfracht — ab Mannheim nach dem gegen Straßburg eingerichteten Ausnahmetarif 44a eine Fracht von 1,93 M erfordern. Gewiß ist es richtig, die Transporte vom französischen Wege abzugeben, aber weshalb hat die Reichsbahn nicht ab Mannheim einen Umschlagstarif nach Oberbaden eingeführt? Sie erhält nach dem Spezialtarif pro Tonnenkilometer 3,18 Pf., während sie bei Einführung eines Umschlagstarifs, der — einschließlich der Rheinfahrt — den linksrheinischen Weg mit etwa 2,90 M hätte unterbieten können — 5,06 Pf. eingenommen hätte.

Ganz besonders geschädigt wird der Umschlag der Oberrheinshäfen durch das sogen. Auslobungsverfahren zwischen den Nordsee- und den Adriaehäfen. Dies statistisch darzustellen, wird uns erst möglich sein, wenn die Reichsstatistik für 1926 erschienen ist. Nach der Auslobung gewährt die Reichsbahn allen Gütertransporten unter gewissen Bedingungen dieselbe Fracht, wie sie ab Triest oder Fiume erreichbar ist. Die Maßnahme an sich ist durchaus verständlich und die Reichsbahn sieht sich durch die Haltung der italienischen und österreichischen Eisenbahnen dazu gezwungen, aber es tritt hier ein Transportweg „Seehäfen-Süddeutschland“ gegen das Ausland in Wettbewerb, der diese Transporte früher kaum gesehen hat. Der in der Vorriegezeit natürliche Weg — Rhein-Umschlag Mannheim — ist vom Auslobungsverfahren ausgeschlossen und sieht zu, wie zwei künstlich gewordene Transportwege sich um die Güter reißen. Wie stark Mannheim früher mit Südbayern und Württemberg wirtschaftlich verbunden war, möge Ihnen die Ziffer unseres Getreideverkehrs beweisen. Der Bezug Südbayerischer Gesamttempfang 1913 anteilmäßig an Südbayerischer Gesamttempfang an ausländischem Getreide 53 Proz. Bei Württemberg war das Verhältnis zugunsten Mannheims noch stärker. Mannheim lieferte 96 Proz. des württembergischen Gesamttempfanges an ausländischem Getreide. Wie sich das Verhältnis heute gestaltet, kann ohne statistische Unterlagen nicht gesagt werden; die Konkurrenz des italienisch-österreichischen Weges aber wirkte sich schon 1925 aus, wo wir eine Zunahme des Getreideempfangs Südbayerischer aus dem Süden um 115 Proz. feststellen können. Naturgemäß mußte der laute Konkurrenzkampf zwischen unseren Seehäfen im Verein mit der Reichsbahn und den südbayernischen Häfen eine weitere Bezugsveränderung bewirken, die entweder nach Norden oder nach Süden tendiert, auf Kosten des ehemaligen Hauptlieferanten Mannheims. Daß sich die Verhältnisse in dieser Weise entwickeln müssen, macht eine Gegenüberstellung der Fracht mehr als verständlich. Nach dem österreichisch-italienischen Verbandsstarif kosteten 100 Kilogramm Getreide von Triest nach München 2,80 M. Im Auslobungsverfahren gilt dieselbe Fracht ab den deutschen Seehäfen Hamburg und Bremen. Umschlagsgetreide ab Mannheim nach München dagegen kostet nach dem Nottarif schon 2,63 M pro 100 Kilogramm. Der Satz ist also absolut höher als die Auslobungsfracht. Rechnet man außerdem noch die Schiffsfracht ein, so wird erklärlich, weshalb Südbayern kein Getreide mehr über die oberrheinischen Umschlagplätze bezieht. Da dieses Auslobungsverfahren nicht nur für Getreide, sondern für alle Güter Geltung hat, muß die Außerachtlassung der oberrheinischen Umschlagplätze, deren Absatz im Wirkungsbereich des Tarifkampfes ganz ungeheuer eingeschränkt haben, was mit dem Erfahren der Statistik für 1926 sicherlich bewiesen werden kann.

Ich glaube, Herr Generaldirektor, Ihnen ein wahrheitsgemäßes, durch Zahlen belegtes Bild der Zustände in Mannheim gegeben zu haben. Für die übrigen Oberrheinshäfen ist das Bild genau dasselbe, wenn es auch mitunter durch besondere Umstände etwas verschleiert wird. So hat der Karlsruher Hafen im Kohlenverkehr etwas gewonnen, weil er durch den Kohlenumschlagstarif 6u gegen Mannheim und

Keil bevorzugt ist. Aber in den übrigen Güterarten ist auch hier der Umschlag um 47 Proz. zurückgegangen. Der Keiler Hafen, der zum Teil französisch, zum Teil deutsch ist, gibt kein deutliches Bild der Verhältnisse, aber soviel kann festgestellt werden, daß bei diesen beiden Häfen die Verhältnisse ganz ähnlich wie bei Mannheim liegen, denn auch bei ihnen machen sich die Konkurrenzmethoden der Reichsbahn auf das Empfindlichste fühlbar.

Die erfreuliche Besserung der deutschen Wirtschaftslage in der letzten Zeit macht sich natürlich auch bei uns in Baden bemerkbar. Sie spiegelt sich auch in der Ziffer des Gesamtverkehrs unserer Häfen wider, der in Mannheim gegen 1926 ein Plus von 972 000 Tonnen aufweist, was eine Zunahme um 85,7 Proz. bedeutet. Leider aber betrifft diese Zunahme nicht, wie wir es wünschen müßten, den Umschlagsverkehr, der für uns Lebensfrage ist, sondern den reinen Ortsverkehr. Die durch den englischen Bergarbeiterstreik notwendig gewordene Auffüllung der Läger, stark vermehrte Zufuhr von Baustoffen infolge erhöhter Bautätigkeit und die Mehranfuhr von Holz für einen Mannheimer Großverbraucher, sind in der Hauptsache die Ursachen für die Verkehrssteigerung. Zieht man diese etwas mehr zufällig angefallenen Gütermengen ab, so ergibt sich im Vergleich zu den entsprechenden Monaten des Vorjahres ein weiterer Rückgang und damit die traurige Tatsache, daß trotz der Belebung der deutschen Wirtschaft der Umschlagsverkehr Mannheims weiter zurückgegangen ist. Wir können nur bitten, Herr Generaldirektor, daß Sie die Tatsachen, die wir Ihnen heute wahrheitsgetreu vorgetragen haben, vorurteilslos prüfen.

Ich habe ähnliche Ausführungen im letzten Jahre bei dem Besuch des Herrn Reichsverkehrsministers Krosche gemacht. Der Herr Reichsverkehrsminister hat am folgenden Tage nach der Besichtigung der Mannheimer Häfen mit mir gestanden, daß er geglaubt habe, meine Ausführungen seien stark übertrieben. Nach Besichtigung der Häfen hat er jedoch zugegeben, daß der Eindruck ein erschütternder war und meine Ausführungen nur allzu berechtigt gewesen sind.

Die Forderungen, die wir erheben müssen, möchte ich in folgendem zusammenfassen:

- Einführung von ausreichenden Wasserumschlagstarifen für Güter, soweit deren Abwanderung vom Rheinwege festgestellt ist, oder nach Art der bestehenden Tarife befürchtet werden muß.
- Unterlassung jeder Maßnahme, die geeignet ist, Gütertransporte vom Rheinweg auf die Eisenbahnstrecken abzugeben.
- Wirksame Einbeziehung des Rheinweges in die Wettbewerbspolitik der Reichsbahn, insbesondere Berücksichtigung im Auslobungsverfahren Hamburg/Bremen-Triest/Fiume.
- Änderung des Kohlenumschlagstarifs 6u in einer Weise, daß sich die Anteile am Umschlagsverkehr der Oberrheinshäfen gerechter als bisher verteilen.
- Weitere Ermäßigung der Rahfrachten in Abereinimmung mit dem Wunsche der gesamten deutschen Wirtschaft.

Dr. Dorpmüller

Die Klagen Mannheims sind mir bekannt; ich habe persönlich — allerdings incognito — den Hafen in Augenschein genommen. Herrn Lenel bitte ich, mir sein reichhaltiges Material zuzusenden. Was die Tarifpolitik der Reichsbahn anlangt, so stelle er folgendes fest: Direkt zugunsten Mannheims sind die Ausnahmetarife 44, 44a, 44b usw. geschaffen worden, die so ziemlich alle Güter umfassen. Der Sinn dieser Tarife ist z. B., Getreide, das nach Basel zu Schiff kommt, in Mannheim zum Umschlag zu bringen und auf den Bahnweg Mannheim-Basel zu lenken. Aber die Reichsbahn ist noch weiter gegangen, führte Dr. Dorpmüller aus, sie hat den Ausnahmetarif 6 u für Steinlohe und Braunkohle im Interesse Mannheims umgestaltet. Bei dem letzten Tarif ist sich die Reichsbahn darüber klar, daß sie bei seiner Gewährung auf geschichtliche Überlieferung Rücksicht nimmt, nämlich darauf, daß Mannheim als bedeutendster Hafen am Oberrhein von Baden ausgebaut worden war. Damals stand Süddeutschland das rechts- und linksrheinische Gebiet zur Verfügung. Damals war der Oberrhein noch nicht reguliert. Heute ist das von der badiischen Regierung geschaffen und auch der Hafen Karlsruhe hat seine Bedeutung gewonnen. Früher hatte Mannheim ein weites Hinterland. Heute ist der Main kanalisiert und die Häfen Frankfurt (Main) und Aschaffenburg sind nach Osten hin dem Hafen Mannheim vorgelagert, so daß das frühere Hinterland um den Main herum bis Nürnberg von Mannheim abgezogen ist. Die Reichsbahn ist nach wie vor bemüht, für Mannheim das Möglichste zu tun. Erst in diesen Tagen ist ein Umschlagstarif für Holz (1 u) neu eingeführt worden, der wiederum Mannheim begünstigt.

Die Bahnhofsmißstände

Dann führte Oberbürgermeister Dr. Bender, Freiburg, aus: Die Hauptstadt Karlsruhe hat kurz vor dem Kriege eine Umgestaltung ihrer Bahnhofsanlagen für den Personen- und Güterverkehr erhalten, desgleichen sind die Anlagen am Endpunkt der badiischen Hauptbahnlinie in Basel damals großzügig ausgebaut worden. Der Umbau des Personenbahnhofes Forstheim konnte inzwischen im wesentlichen abgeschlossen werden. In Mannheim, Heidelberg und Freiburg dagegen bedürfen die Bahnhofsverhältnisse in allernächster Zeit einer föderlichen Behandlung. Der Mannheimer Hauptpersonenbahnhof wurde Ende der 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts an die Stelle verlegt, an der er sich noch heute befindet, ohne daß bisher — abgesehen von der nachträglichen Anlage der Bahnsteige 4 und 5 und von einer geringfügigen Erweiterung des Aufnahmehauses — grundlegende, den Erfordernissen des gesteigerten Verkehrs entsprechende Verbesserungen erfolgten. Die wesentlichsten Mängel sind folgende:

Mannheim ist für die wichtige Nord-Südverbindung Frankfurt-Basel Kopfstation, so daß durch Maschinenwechsel unangenehme Verzögerungen in der Abfertigung der Züge entstehen. Die Entwicklung der Gleise am Westausgang (Richtung Rheinbrücke) ist zu knapp und in starker Steigung liegend; dadurch wird das Ausziehen und das Aufstellen der Züge außerordentlich erschwert. Die Rheinbrücke darf nicht von schweren Lokomotiven befahren werden, weshalb für alle Züge zwischen Mannheim und Ludwigshafen ein Maschinenwechsel im Bahnhof Mannheim notwendig wird. Ganz unwürdig sind die Zustände im Aufnahmegebäude, das in seiner jetzigen Verfassung für die Bewältigung des Verkehrs einer großen Stadt völlig unzulänglich ist. Aber auch in städtebaulicher Hinsicht können die Bahnanlagen in Mannheim nicht mehr genügen. Der Hauptpersonenbahnhof und seine Zufahrt von Norden her liegen auf ihrer ganzen Länge in Geländehöhe. Die Entwicklung der Stadt ist dadurch außerordentlich behindert, weil nirgends die Möglichkeit besteht, Straßen über die Bahn ohne Anlage kostspieliger und in vielen Fällen nur mit den größten Schwierigkeiten ausführbarer Über- bzw. Unterführungsbauten hinwegzuführen.

Die Reichsbahndirektion Karlsruhe hat die Berechtigung der Wünsche der Stadt Mannheim auf Verbesserung der Bahnverhältnisse stets anerkannt. Sie hat Ende 1926 der Stadt einen generellen Entwurf über die Umgestaltung der Bahnanlagen überhandt, in dem die Anpassung an die Vorschläge der Stadt der ganze Personenbahnhof mit allen seinen Nebenanlagen hochgelegt und die Linie Basel-Frankfurt in ihrer Führung nördlich von Mannheim so vorgezogen ist, daß ein Maschinenwechsel nicht mehr stattdessen braucht. Seitens der Stadt Mannheim wird ferner angestrebt, daß die bestehende nördliche Zufahrt der Nebenbahn durch Hochlegung oder Verlegung so umgestaltet wird, daß die bisher bestehende Behinderung der städtebaulichen Entwicklung nach Norden wegfällt. Alle diese Maßnahmen erfordern aber einen derartig erheblichen Kostenaufwand und bedürfen noch so gründlicher Vorbereitung, daß an ihre Verwirklichung in den nächsten Jahren nicht gedacht werden kann. Es ist deshalb dringend erforderlich, daß sofort Maßnahmen getroffen werden, durch die im Rahmen des finanziell Möglichen die schlimmsten und das Ansehen Mannheims am meisten schädigenden Mängel beseitigt werden. Verhandlungen zwischen Reichsbahndirektion und Stadt haben dahin geführt, daß in aller nächster Zeit mit einer Vergrößerung des Aufnahmegebäudes bei vollständigem Umbau der bestehenden Gebäulichkeiten gerechnet werden kann. Als Provisorium betrachtet wird sich die Stadt mit dieser Maßnahme zufrieden geben können. Die Wünsche der Stadt Mannheim wären dahin zusammenzufassen:

1. Der in Aussicht gestellte provisorische Umbau des Aufnahmegebäudes möge sofort in Angriff genommen und mit aller Beschleunigung durchgeführt werden.
2. Durch den Umbau des Aufnahmegebäudes darf die Weiterverfolgung des Projektes über die Umgestaltung der Bahnanlagen im Mannheimer Stadtgebiet (Hochlegung des Personenbahnhofs, Schaffung von Maßnahmen zur Befestigung der Kopfstation im Zuge der Linie Frankfurt-Basel und Hochlegung bzw. Verlegung der Nebenbahn im Stadtgebiet nördlich des Neckars) nicht verzögert werden.

Für die Stadt Heidelberg wurde mir eingehendes Material, das ich von dort erbeten habe, nicht übergeben.

Die Verhältnisse sind jedoch wohl allen Beteiligten zur Genüge bekannt. Seit Jahren ist der Umbau des Personenbahnhofs im Gange, ohne daß die Arbeiten richtig vorwärts schreiten wollen. Die ungenügenden Bahnhofsverhältnisse bedeuten nicht nur einen schweren Schaden für die Stadt, sondern auch eine ständige Gefährdung und Erschwerung des Betriebes. Der Kopfbahnhof Heidelberg ist ein schweres Hemmnis für den durchgehenden Verkehr auf der Linie Frankfurt-Heidelberg-Basel. Die Stadt erhebt vor allem auf Beschleunigung der Arbeiten des neuen Bahnhofs und Bereitstellung größerer Mittel, die die raschere Durchführung des Projektes ermöglichen, ab. Die Stadt fordert ferner, daß mit dem Umbau der Anlagen bei dem Karlsruher Bahnhof alsbald, spätestens aber im nächsten Jahre begonnen wird und daß hierbei das Projekt zur Durchführung kommt, das die Führung der Gleise in einem Tunnel durch den Hausacker vorsieht.

Am schwierigsten ist wohl die Stadt Freiburg hinsichtlich ihres Personenbahnhofs bestellt. Es ist hier heute noch der im Jahre 1844/45 bei Anlage der badischen Hauptbahn Karlsruhe-Freiburg erbaute Personenbahnhof in Betrieb. Derselbe entsprach damals einer Stadt von 15 000 Einwohnern. Inzwischen ist die Stadt auf über 90 000 Einwohner angewachsen, die Verbindungen nach Breisach, durch das Höllental, nach der Saar und dem Bodensee, die Verbindungen nach dem Elztal sind dazu gekommen; auch der Vorkortverkehr hat sich erheblich entwickelt. Für alle die auf der badischen Hauptstrecke nach Norden und Süden verkehrenden Schnellzüge und Personenzüge wie auch die auf der gleichen Strecke verkehrenden Lokalzüge, für die Züge von und nach dem Höllental, nach Breisach und nach dem Elztal stehen zur An- und Abfahrt nur drei Gleise an zwei Bahnsteigen zur Verfügung. Auf dem gleichen Bahnsteig, auf dem ein durchgehender Schnellzug herankommt, steht vielfach ein Personen- oder Lokalzug zur Abfahrt bereit, Züge nach dem Höllental und nach Breisach, nach Ost und West fahren auf dem gleichen Gleise nach und in der Richtung ein und aus. Schon einmal ist es durch diese allen Erfordernissen der Sicherheit widersprechenden Verhältnisse zu einem Unglücksfall gekommen, der glücklicherweise gnädig abließ. Wird das Geschick gütig genug sein, um größere Unglücksfälle für die Zukunft zu verhüten? Nach der Anlage der Höllentalbahn muß diese, von Osten kommend, die Gleise der Hauptbahn, auf der in rascher Folge Schnellzüge, Personenzüge, Lokalzüge verkehren, kreuzen, um an ihren auf der Westseite des Bahnhofs liegenden Bahnsteig zu kommen. Die Kreuzung liegt zum Teil auf einer Brücke; die Verhält-

nisse sind nicht recht übersichtlich. Auch bei dem für den Betrieb nicht verantwortlichen Zuschauer, der auf den Bahnsteigen, vielleicht auf die Ankunft eines Schnellzuges wartet, dessen baldiger Einlauf schon signalisiert ist, tauchen manchmal ernste Zweifel auf, wie groß wohl die Betriebsgefahren, die sich aus diesen Verhältnissen ergeben, sein mögen. Die Höllentalbahn führt weiter von ihrer Ausmündung aus dem Bahnhof auf einer langen Strecke mitten durch die bebauten Stadt, zahlreiche Niveauübergänge, zum Teil mit Straßenbahn, kreuzen sie. Auch hier sind die Verhältnisse für den Bahnbetrieb wie auch für den städtischen Verkehr in gleicher Weise unübersichtlich, hemmend und gefährlich. Eine Änderung ist schon längst Bedürfnis. Da Freiburg auch heute noch als Metropole Oberbadens, insbesondere aber des anschließenden Schwarzwaldgebietes zu gelten hat und neben einem starken Durchgangsverkehr auch einen starken Lokalbahnverkehr hat, genügen die durch zahlreiche Einbauten verengerten zwei Personenbahnsteige, die zudem noch den Dienst- und Gepäckverkehr übernehmen müssen, die veralteten und engen Unterführungen, die enge Schalterhalle mit den Fahrscheintischaltern, die Räume für Wartesäle und Wirtschaften und wohl auch die Räume für den Dienstbetrieb schon längst nicht mehr dem tatsächlichen Bedürfnis. Ein geradezu beängstigendes Gedränge, das die Geduld der Bevölkerung, aber auch die Aufmerksamkeit und Anspannung der Beamten auf harte Proben stellt, ist vielfach die Folge.

Das Bedürfnis einer grundlegenden Änderung dieser Verhältnisse war bereits von der badischen Regierung und der badischen Eisenbahnverwaltung vor Ausbruch des Krieges anerkannt worden. Im Jahre 1910 wurde zwischen der badischen Eisenbahnverwaltung und der Stadt Freiburg ein Vertrag über die Verlegung der Höllentalbahn auf Gemarkung Freiburg abgeschlossen, der gleichzeitig aber auch den Weg weist für die Umgestaltung der gesamten Bahnhofsverhältnisse und wie die deutsche Reichsbahndirektion neuerdings anerkannt hat, nur gleichzeitig mit dem Umbau des Personenbahnhofs zur Durchführung gelangen kann. An diesen Vertrag schloß sich im Jahre 1918 ein weiterer Vertrag über den Ausbau des Bahnhofs Freiburg-Breisach zur Güterstation an. Nach den beiden genannten Verträgen, deren Bedingungen seitens der Stadt zum Teil schon erfüllt sind, hat die Stadt Freiburg einen rechtlichen Anspruch auf den alsbaldigen Umbau und die Verlegung der Höllentalbahn. Darüber, daß diese Verpflichtung mit den badischen Bahnen auf das Deutsche Reich übergegangen ist, besteht kein Zweifel, freilich ist jedoch unter den Beteiligten, ob auch die Deutsche Reichsbahngesellschaft als Rechtsnachfolgerin des Reiches ihrerseits verpflichtet ist, diesen Vertrag zu erfüllen. Jedenfalls ziehen sich unter dem Druck der wirtschaftlichen Verhältnisse die Verhandlungen über die Durchführung dieser Aufgabe nunmehr schon seit Jahren hin. Zur Zeit wird in Freiburg an dem neuen Abstellbahnhof, der auch die Verlegung der Lokomotivschuppen und sonstigen Nebenanlagen aus dem Personenbahnhof hinaus ermöglichen und dort Platz für weitere Bahnsteige schaffen soll, gearbeitet. Mit diesen Arbeiten steht technisch in Verbindung die Anlage der neuen Dreifachbrücke für die Höllentalbahn, die Auffüttung des Damms für diese, der Durchbruch durch den Lorettobel, das Winterstal und den Brombergkopf zur Gewinnung von Auffüttmaterial für die erforderlichen Dämme und den Abstellbahnhof. Infolge der geringen zur Verfügung stehenden Mittel schreiten diese Arbeiten jedoch nur langsam vorwärts. Die Stadt Freiburg, die ihrerseits aus den über den Bahnumbau bestehenden Verträgen Leistungen mit Millionenkosten zu erfüllen hat, wurde seitens der Reichsbahndirektion für Gewährung eines verbilligten Darlehens zur rascheren Förderung der von der Reichsbahndirektion auszuführenden Arbeiten in Anspruch genommen. Sie hatte auch hierzu im Rahmen der ihr zur Verfügung stehenden Mittel grundsätzlich ihre Bereitwilligkeit erklärt. Inzwischen haben sich jedoch die finanziellen Verhältnisse der Stadt weiter verschlechtert. Als ehemalige Rentnerstadt, mit den ganzen kulturellen Verpflichtungen einer solchen, hatte die Stadt Freiburg unter der Selbentwertung wie wohl kaum eine andere Stadt zu leiden. Keine andere badische Stadt ist wie sie durch die Verlegung der Reichsgrenze und den Verlust eines wertvollen Hinterlandes und die schwierige Lage in einer Grenzzone des Reiches betroffen. Dazu kommt, daß die Reichsbahngesellschaft einerseits, wie sie mittelst, die Bedingungen der Stadt bezüglich der Verbilligung des Darlehens nicht annehmen kann, andererseits, daß der Darlehenszinsfuß, den die Stadt selbst für das in Aussicht genommene Darlehen — wenn sie solches unter den heutigen Verhältnissen überhaupt bekommen kann — bezahlen muß, sehr erheblich höher wird, als angenommen war, und die in Aussicht genommene Zinsdifferenz damit auf ein Vielfaches des für die Stadt allenfalls noch tragbaren Betrages gestiegen ist. Das badische Land aber hat im Gegensatz zu anderen Ländern abgelehnt, aus Mitteln des Landes helfend einzugreifen. Die Stadt sieht daher zur Zeit keine Möglichkeit, auf diesem Wege Fortschritt bei Lösung der Bahnhoffrage mitzuarbeiten. Sie wird nunmehr mit erneutem Nachdruck auf ihre Forderung, daß die bestehenden Verträge auch ohne solche nicht vertraglichen Leistungen der Stadt baldigst erfüllt werden, zurückkommen müssen. Ich darf bei der heutigen Gelegenheit an den Herrn Generaldirektor der Badischen Reichsbahngesellschaft namens der Stadt Freiburg die herzliche Bitte richten, sich durch persönlichen Augenschein von der Unhaltbarkeit der bestehenden Verhältnisse zu überzeugen, eine gründliche Prüfung der rechtlichen Verpflichtungen zu veranlassen und eine rasche, wohlwollende Förderung der Verlegung der Höllentalbahn und des Bahnhofsumbaus unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der Stadt in die Wege zu leiten.

Auch namens der Stadt Konstanz habe ich dringende Wünsche bezüglich des Ausbaus des Personenbahnhofs und der baldigen Klärung der Frage des Güterbahnhofs in Petershausen vorzutragen: Schon vor dem Kriege war die Unzulänglichkeit der Konstanzer Bahnanlagen anerkannt. Es

finden damals langjährige Verhandlungen und ein umfangreicher Schriftwechsel der Stadt mit der Eisenbahnverwaltung in Karlsruhe statt und auch der Badische Landtag hat sich wiederholt nachdrücklich für die Wünsche der Stadt Konstanz eingesetzt.

Die vormalige Generaldirektion der Badischen Staatsbahnen ließ deshalb schon in den Jahren 1908 und 1909 eine Reihe von Entwürfen über eine Umgestaltung des Personenbahnhofs und eine Verlegung des Güterbahnhofs auf die rechte Rheinseite ausarbeiten. Wohl sahen einige Entwürfe die von der Stadtverwaltung und der ganzen Einwohnerschaft einmütig verlangte Verlegung der jetzigen Zufahrtslinie zum Personenbahnhof vor, doch konnten die Entwürfe im allgemeinen die Stadt nicht befriedigen.

Die Verlegung der Zufahrtslinie oder des ganzen Personenbahnhofs hat sich schon vor dem Kriege als eine dringende Notwendigkeit gezeigt, um die schiefen Übergänge an den verkehrsdichtesten Stellen der Stadt (Gafen, Stadigarten, Rheinbrücke und Rainaustraße) zu beseitigen und die stark überlastete Rheinbrücke ganz für den Straßenverkehr frei zu bekommen. Die mit diesen Zuständen verbundenen Gefahren und Verkehrserschwerungen haben sich in den letzten Jahren so verschärft, daß eine Verbesserung dieser Verhältnisse durch Umgestaltung der Bahnanlagen, sei es in Form einer Verlegung der Zufahrtslinie, oder in Form einer Verlegung des ganzen Personenbahnhofs, eine geradezu brennende Frage geworden ist. Namentlich die Verhältnisse auf der Rheinbrücke sind in letzter Zeit so gefährdend und schwierig geworden, daß die Stadtverwaltung mit allem Nachdruck eine Abstellung der jetzigen Mängel verlangen muß.

Während die Eisenbahnverwaltung vor dem Kriege den ernsthaften Willen zeigte, die Bahnhofsverhältnisse in Konstanz zu verbessern, und der Badische Landtag bereits im Jahre 1914 2 Millionen Mark für den Beginn der Arbeiten und zwar zunächst für die Verlegung des Güterbahnhofs als erste Variante bewilligt hatte, die Arbeiten aber infolge des Krieges verschoben werden mußten, ist in den Jahren nach dem Kriege und bis heute nichts mehr geschehen. Angesichts der immer schwieriger werdenden Verhältnisse hat die Stadt Konstanz deshalb von sich aus die Bahnhoffrage wieder aufgegriffen und einen Eisenbahnsachmann mit der Ausarbeitung von Vorschlägen betraut.

Die Stadtverwaltung Konstanz — und mit ihr die gesamte Einwohnerschaft — erwarten von der Reichsbahngesellschaft, daß sie ihrerseits die Frage der Umgestaltung der Bahnanlagen in Konstanz wieder aufgreift, alsbald die Vorarbeiten wieder aufnimmt und die Konstanzer Bahnhoffrage im Benehmen mit der Stadt Konstanz einer Lösung entgegenführt, die den örtlichen Notwendigkeiten und Bedürfnissen, sowohl hinsichtlich des Verkehrs, als namentlich auch hinsichtlich der baulichen Entwicklung der Stadt berücksichtigt.

Seitens der Wirtschaftskreise der Stadt Konstanz wird besonders auf den erforderlichen Neubau des Güterbahnhofs in Petershausen abgehoben, der schon lange vor dem Krieg angeordnet, noch heute seiner Ausführung harret. Wie die Stadtverwaltung, weist auch die Handelskammer darauf hin, daß die Besiedlungspläne der Stadt wie auch die Projekte für die künftigen Hafenanlagen sich nicht aufstellen lassen, bevor nicht mit Sicherheit die Lage des Güterbahnhofs feststeht.

Die Bitte der beteiligten Kreise geht daher dahin, daß wenigstens einmal ein generelles Projekt ausgearbeitet wird, damit die übrige Planbearbeitung der Stadt Konstanz und der übrigen Interessenten ihren Fortgang nehmen können.

Seitens des Badischen Verkehrsverbandes bin ich weiter ersucht worden, auch die Wünsche der Städte Triberg, Mülhausen, Emmendingen, Müllheim und Bretten, in denen über- all Änderungen der Bahnanlagen erforderlich sind, zu erwägen.

Dr. Dorpmüller

Die vorgetragenen Wünsche sind der Reichsbahngesellschaft bekannt; ihre Erfüllung aber koste ungefähr 317 Mill. RM. In Mannheim kostete das Provisorium 18 Mill. RM, in Heidelberg müßte am Bahnhof und am dortigen Karlsrufer etwas geschehen; hierfür kämen 6 Mill. RM in Frage. Freiburg kostete etwa 20 Mill. RM, in Konstanz würden größere Summen benötigt. Wir wollen keine Tresaurierpolitik betreiben, aber das Geld muß erst da sein. Wir wissen auch, daß die mangelhaften Bahnhofsverhältnisse sich nicht nur in den Personenbahnhöfen fühlbar machen, sondern auch in der Durchführung des technischen Betriebes. Im einzelnen sei folgendes bemerkt: In Mannheim wird die Erweiterung des Aufnahmegebäudes mit allen Kräften durchgeführt. Beim Ausbau der Heidelberger Bahnanlagen soll zunächst der alte Personenbahnhof an der Stelle, wo er jetzt liegt, provisorisch ausgebaut werden. Am Karlsrufer sollen die Bahnanlagen verbessert werden. Diese beiden Bauvorhaben machen 5 bis 6 Mill. RM aus. Der Neubau des Personenbahnhofs als Durchgangsbahnhof, der bis zu 20 Mill. RM kosten würde, wird für spätere Zeit vorbehalten werden können. In Freiburg sollen die Bahnsteige vermehrt, das Empfangsgebäude ausgebaut und die Höllentalbahn in ihrer Einführung in die Stadt verbessert werden. Das macht für die Reichsbahn etwa einen Aufwand von insgesamt 20 Mill. RM aus. Der Umbau des Bahnhofs Waldshut soll mit Verstärkung von Mitteln durchgeführt werden.

Der Bau der drei Brücken

Oberbürgermeister Dr. Hüter: Es ist mir eine Freude, meine Ausführungen über die badisch-pfälzischen Rheinbrücken mit dem Dank beginnen zu können, daß nach den Mitteilungen der Zeitungen über Vorgänge der letzten Zeit die Lösung aller drei Brückenfragen in die Nähe gerückt ist. Diese Nachrichten gehen dahin, daß die Projekte der drei Rheinbrücken

nach der technischen Seite im großen und ganzen feststehen, daß Einigkeit darüber besteht, sie gleichzeitig auszuführen, daß bereits Reich und Reichsbahn zugesagt haben, je ein Drittel der Kosten zu übernehmen, und daß die beteiligten Länder Bayern und Baden sich dem konkreten Vorschlag gegenüberstellen, das letzte Drittel unter sich zu teilen. Die Mitteilungen sind so bestimmt, daß man wohl mit diesen Tatsachen als zutreffend rechnen darf. Das ist in hohem Maße erfreulich. Wir zweifeln nicht daran, daß die Finanzierungsverhandlungen in einseitiger Mitwirkung aller Beteiligten zu einem baldigen, guten Ende geführt werden, und daß kleinere Hindernisse, welche der endgültigen Regelung anscheinend noch entgegenstehen, durch verständnisvolles Zurückweichen nebenfächlicher Forderungen beseitigt werden. Unser Wunsch, der nun noch offen bleibt, ist der, daß möglichst bald mit dem Bau der Brücken begonnen werde. Nach dieser Richtung geben allerdings neuerliche Mitteilungen einigen Anlaß zur Besorgnis. Es ist darin gesagt, daß mit dem Brückenbau nicht vor dem Frühjahr des nächsten Jahres begonnen werden soll. Namentlich die negative Form dieser Mitteilung ist es, die uns beunruhigt, denn sie läßt ja die Möglichkeit offen, daß auch im nächsten Frühjahr wieder nicht begonnen werden wird. Darum darf ich wohl zu der Frage der Dringlichkeit noch einige kurze Bemerkungen machen. Ich will mit der Brücke Mannheim-Ludwigshafen beginnen. Dort handelt es sich darum, daß die jetzige Eisenbahnbrücke als Straßenbrücke verwendet und eine neue Eisenbahnbrücke gebaut wird. Die Verkehrsverhältnisse zwischen Ludwigshafen und Mannheim sind infolge der Unzulänglichkeit der jetzigen Brücken geradezu katastrophal geworden. Die jetzige Straßenbrücke ist die einzige Verbindung zwischen diesen beiden Städten, die zusammen über 350 000 Einwohner zählen. Da die Brücke aber nicht nur von den Einwohnern der beiden Städte, sondern von den Bewohnern des gesamten Industriegebietes Heidelberg-Weinheim-Rheinheim-Ludwigshafen-Oppau-Frankenthal benützt wird, so ergibt sich, daß ein Einwohnerkomplex von weit über einer halben Million Menschen auf diese eine Brücke angewiesen ist. Zehntausende von Arbeitern müssen Tag für Tag die Brücke passieren, um zu ihrer Arbeitsstätte zu kommen. Weit über 10 000 Fahrzeuge fahren täglich über die Brücke. Dazu kommen noch weit über 1000 Straßenbahnwagen. In manchen Stunden des Tages hat die Brücke einen Verkehr von über 1000 Fahrzeugen zu bewältigen. Dabei ist die Straßenbrücke nur 6,50 Meter breit, so daß sich für den Verkehr — namentlich beim Ausweichen und Kreuzen der Straßenbahnwagen — oft die unerquicklichsten Zustände ergeben. Ein breiter Lastwagen kann beispielsweise einem Straßenbahnwagen auf der Brücke überhaupt nicht ausweichen; ein Fahrzeug muß in diesem Falle warten, bis das andere die Brücke passiert hat. Der geringste Unfall bringt den riesenhaften Verkehr zum Stillstand, und solche Anfälle ereignen sich infolge der Überlastung der Brücke täglich mehrere. Neben der Straßenbrücke befindet sich die Eisenbahnbrücke, die nach dem Plan ja nun zweite Straßenbrücke werden soll. Auch sie ist absolut unzulänglich; sie kann mit modernen schweren Lokomotiven überhaupt nicht mehr befahren werden; es muß in Mannheim den Zügen eine leichte Maschine vorgespannt werden; die Züge werden sodann bis zur Brücke noch von einer schweren Lokomotive geschoben, die an der Brücke zurückbleibt. Vergewagt man sich, daß diese Eisenbahnbrücke wichtigste Industriegebiete miteinander zu verbinden hat, so muß es klar sein, daß ein solcher Zustand einfach unerträglich ist. Die Mannheimer Straßenbrücke ist nun aber die einzige feste Straßenbrücke auf der 85 Kilometer langen badisch-pfälzischen Grenze.

Neben ihr haben wir nur noch die drei Schiffbrücken in Speyer, Germersheim und Magau. Von der Unzulänglichkeit dieser Schiffbrücken haben sich im vorigen Jahr der Herr Reichsverkehrsminister und die Mitglieder des Verkehrsausschusses des Reichstags überzeugt. Ihr Urteil ging übereinstimmend dahin, daß diese Schiffbrücken geradezu vorantastliche Einrichtungen sind, von denen man sich kaum vorstellen kann, daß sie dazu bestimmt sein sollen, große Länderstrecken miteinander zu verbinden.

Wie läglich diese Verbindung ist, will ich für die Magauer Brücke kurz schildern. Die Verhältnisse gelten aber in ähnlichem Maße auch für die Speyerer Brücke. In der ersten Hälfte dieses Jahres haben 9866 Schiffe die Brücke bei Magau passiert. Dazu waren 1927 Öffnungen der Brücke notwendig, pro Tag also etwa 11. Da bei jeder Öffnung im Durchschnitt 5 Schiffe durchgelassen werden, dauert die jeweilige Unterbrechung ungefähr eine Stunde. Wir stehen also vor der Tatsache, daß die Brücke im Tage 11 Stunden lang, mithin fast die Hälfte des Tages, abgefahren ist. Während dieser Zeit ist weder für die Straßen-, noch für die Eisenbahnbrücke, die beide in der Schiffbrücke vereinigt sind, ein Verkehr möglich. Da die Schiffe nur bei Tage fahren, kann man sich vorstellen, was für den Brückenverkehr von Ufer zu Ufer noch übrig bleibt. Für den Straßenverkehr kommt noch hinzu, daß während der Durchfahrt eines Eisenbahnzuges jeder Fahrzeugverkehr ausgeschlossen ist. Bei Hochwasser und bei Eisgang muß die Brücke sogar vollständig abgefahren werden; tagelang sind die beiden aneinander grenzenden Länder auf diese Weise voneinander getrennt. Der Eisenbahnverkehr seinerseits ist noch dadurch erschwert, daß die Brücke nur mit ganz kleinen Lokomotiven befahren werden kann. Es ist begreiflich, daß die Eisenbahn aus dieser Situation schon längst die Konsequenz gezogen hat, indem sie den gesamten Güterverkehr über die ehemalige strategische Brücke bei Germersheim umleitet, was einem Umweg von bis zu 20 Kilometer gleichkommt. Dabei ist die Magauer Brücke nicht nur die einzige Verbindung für die Wirtschaftsgebiete der Südpfalz und Mittelbadens, sie müßte auch dazu berufen sein — und die wirtschaftlichen Verhältnisse drängen dazu, ihr

diese Stellung einzuräumen —, eine Hauptverbindung für den Ost-West-Verkehr, vom Saargebiet nach Süddeutschland zu bilden.

Unsere eindringliche Bitte an den Herrn Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn geht also dahin, er möchte seinen ganzen Einfluß dafür geltend machen, daß es nun nicht bei der an sich erfreulichen Projektierung der Brücken und bei der Aufstellung eines Finanzplanes verbleibt, sondern daß nun endlich auch zur Ausführung dieser dringlich notwendigen Verkehrswege geschritten wird. Wir bitten darum, daß für Sorge tragen zu wollen, daß das Frühjahr 1928 nicht der früheste, sondern vielmehr der äußerste Termin für den Beginn des Baues der drei Rheinbrücken Mannheim-Ludwigshafen, Speyer und Magau-Maximiliansau wird.

Dr. Dormmüller

Ich freue mich, daß die Reichsbahngesellschaft auch einmal einen Dank bekommt. Unsererseits liegen keine Hinderungsgründe für den Bau der genannten Brücken vor; die Reichsbahngesellschaft ist mit ihren Plänen fertig.

Die sonstigen Verkehrsfragen

Den Schluß bildeten die Ausführungen des Präsidenten des Badischen Verkehrsverbandes, Generalkonful Menginger, über die allgemeinen Verkehrsfragen des badischen Landes. Neben der Elektrifizierung, so bemerkte er, ist eine allgemeine Beschleunigung des Fernverkehrs unerlässlich. Trotz mehrfacher Verbesserungen der letzten Jahre haben leider die Mehrzahl der Züge die Schnelligkeit der Vorkriegszeit noch nicht wieder erreicht. — Schuld hieran sind zum Teil die zweimaligen Aufenthalte in den beiden Grenzbahnhöfen in Basel, weshalb es notwendig ist, die Zoll- und Passrevision auf ein Mindestmaß zu beschränken oder möglichst in den Zügen vorzunehmen. Der Passzwang sollte überhaupt allgemein so rasch wie möglich beseitigt werden. — Wichtige Züge, wie der Nachtschnellzug D 2 Berlin-Mailand, haben in Frankfurt ein Stillager von nahezu 1 Stunde. — Durch eine Beseitigung solch längerer Aufenthalte und bevorzugte Abfertigung internationaler Fernzüge unter gleichzeitiger Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit könnten einschneidende Verbesserungen erzielt werden. — Im eigenen Interesse der Reichsbahn ist es gelegen, alle Züge an der Grenze mit bestem Wagenmaterial, auch hinsichtlich Schlaf- und Speisewagen, auszustatten, um den Wettbewerb mit den ausländischen Linien erfolgreich bestehen zu können. — Das gleiche gilt allgemein für den West-Ost-Verkehr, der für Baden als Grenzgebiet und wichtiges Fremdenverkehrsland von eminenter Bedeutung ist. Paris ist der Sammelplatz des internationalen Touristenstromes. Unsere bekannten Fremdenplätze von Wehrstuf, wie Baden-Baden, Heidelberg usw., müssen Wert darauf legen, durch gute Verbindungen den in Westeuropa sich bewegenden Verkehr an sich zu ziehen. Die mit großen Opfern erbaute badische Schwarzwaldbahn Offenburg-Konstanz, heute noch, nach über 50 Jahren seit Inbetriebnahme, als Meisterwerk der Technik bewundert und als schönste deutsche Gebirgsbahn weltbekannt, bedarf noch der weiteren Ausgestaltung des Fahrplans im internationalen Verkehr. Der Schwarzwaldbahn und die Schwarzwaldbahn verdienen es in der Tat, daß man etwas großzügiger wie bisher vorgeht, und durch Schaffung eines „Schwarzwaldbahngesprek“ die große Bedeutung auch nach außen hin deutlich sichtbar in Erscheinung treten läßt. Auch die Hüllentalbahn und die Oberrheinbahn Basel-Konstanz leiden u. a. noch stark unter dem Mangel an geeigneten Fernverbindungen. Auf der Linie Basel-Konstanz sind es hauptsächlich die zeitraubenden Zoll- und Passformalitäten bei Durchfahrt durch den Kanton Schaffhausen, die einer befriedigenden Regelung im Wege stehen.

Besonders eindringlich und zahlreich sind die Wünsche wegen Öffnung der Grenze gegen Westen, da durch den Verlust von Elsaß-Lothringen nicht nur ein wichtiges Wirtschaftsgebiet für Baden verloren gegangen ist, sondern auch der Reiseverkehr immer noch nicht zur Entwicklung kommen kann. Der Risumzwang sollte in Wegfall kommen oder zum mindesten die Risumerteilung erleichtert werden. Die Schaffung eines kleinen Grenzverkehrs von genügender Ausdehnung liegt im beiderseitigen Interesse links und rechts des Rheines. Kein anderes deutsches Land hat wie Baden als Folge des Krieges in einem solchen Ausmaße eine stillgelegte tote Grenze. Nach erreichter Erleichterung oder Befreiung vom Risumzwang wäre der Zugverkehr von Straßburg, Colmar, Müllhausen entsprechend durch direkte Züge nach den wichtigsten Plätzen und Ausflugszielen auszugestalten. Eine weitere Sorge bildet die Verzögerung der Ausgestaltung der Eisenbahnlinien in Baden. Die hieron betroffenen Landesteile leiden nach jahrelangen Hoffnungen schwer darunter. Es gilt vor allem für die Fortsetzung der Dreieisenbahn von Seeburg nach St. Blasien, mit Anschluß nach dem Oberrhein, für die Bahnlinie Königheim-Hardtheim, sowie für die weitere Erschließung des südlichen Schwarzwaldes durch den Ausbau Elzach-Sausch, Freiburg-Todtnau und der Wiesentalbahn.

Zahlreiche Fahrpläne wünschenswert könnten durch ausreichende Stellung von Triebwagen befriedigt werden. Häufige Fahrgelegenheiten wirken anregend auf den Verkehr. Lange Zugspausen fördern die Konkurrenz der Eisenbahnen — den Kraftwagen. Der Triebwagen ermöglicht es, in wirtschaftlicher Weise Fahrpläne auszufüllen, Anschlüsse an die Schnellzüge der Hauptstationen herzustellen. Nebenlinien können häufigere Verbindungen erhalten, der Vorortverkehr kann besser gepflegt werden. Nun wird allerdings gesagt, daß die bisherigen Systeme von Triebwagen erst erprobt werden müssen. Ein solches Zuzwarten mag für andere Länder, wie für Preußen, das 1914 bereits über 100 Doppeltriebwagen verfügte, gangbar sein, für Baden, das früher auf dem Gebiete der Beschaffung von Triebwagen zurückblieb, ergeben sich jedoch ganz unerträgliche Zustände. Durch die immer wiederkehrenden Zeitungsnachrichten über die Lieferverzögerung an die Reichsbahn, mußte in Baden zwangsläufig

fig der Gedanke entstehen, daß wir auch jetzt noch mit diesem unentbehrlichen Betriebsmittel gegenüber anderen Bezirken vernachlässigt werden. Es ist nicht anzunehmen, warum Baden nicht in gleicher Weise wie die übrigen Gebiete berücksichtigt wird.

Manche Ablehnung von Postkraftwagenlinien aus Konkurrenzgründen wird als sehr hart empfunden; hier möge die Reichsbahn etwas mehr Verständnis für die wirtschaftlichen Notwendigkeiten zeigen, da ein stark entwickelter Kraftwagenverkehr verkehrsbelebend wirkt und der Reichsbahn wertvolle Zubringerdienste leistet. Der Kraftwagen ist neben den Gebirgsbahnen der Pionier für die Erschließung der großen Bergwelt des Schwarzwaldes geworden. Wenn Verkehrsverbesserungen geschaffen werden können, dann sollte ihnen nicht entgegengetreten werden. — Eine starke Beunruhigung wird im Bodenseegebiet durch immer wieder auftretende Gerüchte über eine Zentralisation der Bodenseeschiffahrt verursacht. Baden als meist beteiligter Uferstaat und mit der größten Stadt und zugleich dem bedeutendsten Fremdenplatz, Konstanz, muß es als selbstverständlich betrachten, daß für eine etwaige Zentrale nur Konstanz in Frage kommen kann. Betriebliche Verbesserungen der Bodenseeschiffahrt sind allerdings dringend erwünscht. Die jetzigen Schiffe genügen dem Verkehrsbedürfnisse nicht mehr. Es ist schon um die Rentabilität der Schifffahrt zu erhöhen, dringend notwendig, daß kleinere Schiffe mit größerer Fahrgeschwindigkeit eingestellt werden.

Im Lande des ehemaligen Kilometerheftes dürfte es begreiflich erscheinen, daß der Wunsch nach einer solchen oder ähnlichen vorteilhaften und verkehrsbelebenden Einrichtung besonders stark ist und immer und immer wieder aus allen Bevölkerungskreisen hiernach dringend verlangt wird. Für die Reichsbahn ist ein finanzieller Erfolg schon dadurch gesichert, daß große Summen für die Kilometerhefte, die heute weit über 1000 Kilometer notwendig sind, zum voraus bezahlt werden. Sind die der Auffassung, daß die technischen Schwierigkeiten nicht stichhaltig sind, insbesondere wissen wir aus der Praxis der Kilometerhefte, daß die Abfertigungsdauer nicht dreimal oder gar vier- bis fünfmal größer ist als bei Fahrkarten. Man führe die Kilometerhefte in Baden versuchsweise ein und ich bin überzeugt, daß sie sich zum Nutzen der Reichsbahn auswirken werden.

Ermächtigte Fahrpläne wurden erfreulicherweise in neuester Zeit nach dem Rheinbad Magau eingeführt, dem dringlichen Verlangen von Freiburg, zu gleichem Zweck auch ermächtigte Fahrpläne nach dem Rheinbad Wehrstuf zu erhalten, sollte ebenfalls raschestens entprochen werden. Darüber hinaus besteht der Wunsch, daß diese vorteilhafte Einrichtung, die früher lange Zeit auch in Baden bestand, sobald wie möglich auf allen Linien der Reichsbahn allgemein eingeführt werden möge.

Bei den deutschen Fernverkehrsorganisationen ist bedauerlicherweise eine schwere Krise ausgebrochen, die im allgemeinen Interesse zur Vermeidung einer Zersplitterung so schnell als möglich behoben werden sollte. Der Bund Deutscher Verkehrsvereine und die Reichszentrale für Deutsche Verkehrsverbände stehen sich gegenüber. Eingedenk der ungeheuren Leistungen der Reichszentrale für Deutsche Verkehrsverbände, Berlin, hält der Badische Verkehrsverband an einer weiteren Zusammenarbeit mit ihr fest. — Es besteht jedoch der dringende Wunsch, daß die Spitzenorganisationen einen Weg zur Einigung finden mögen, und daß die Reichsbahnverwaltung vermittelnd eingreife.

Das badische Land hat es, solange es sich im Besitze der Bahnlücken befindet, nie an großen Opfern fehlen lassen, um stets den Verkehrsnotwendigkeiten Rechnung zu tragen. Es seien u. a. nur erwähnt die ungeheuren Leistungen der Erbauung der Gebirgsbahnen, wie Schwarzwaldbahn und Hüllentalbahn, erstere mit nachträglichem zweigleisigen Ausbau. Am Oberrhein entstand zur Förderung von Industrie und Wirtschaft Deutschlands größter Binnenhafen Mannheim, sowie die Rheinhäfen Karlsruhe und Rehl. Große Kraftwerke wurden erstellt zur Ausnützung der Wasserkraft des Landes. Schon früh kam der elektrische Zugbetrieb auf der Straße Basel-Zell und Schopfheim-Säckingen zur Einführung, so daß auf dem Gebiete des elektrischen Zugbetriebes schon reiche Erfahrungen vorliegen. Die großen Bahnhofsbauten in Karlsruhe, Offenburg und Basel stellen Millionenobjekte dar. Ein Netz von staatlichen Kraftwagenlinien, der Eisenbahnverwaltung angegliedert, wurde geschaffen, das später, mit der Verreichlichung der Bahnen an die Post überging. Das badische Land ist stolz auf seine Großtaten aus eigener Kraft und bangt um die Früchte der gebrachten Riesenofer. Es glaubt, Anspruch auf die Fortsetzung dieser traditionellen großzügigen Verkehrspolitik zu haben, die es selbst jahrzehntelang als oberste Richtlinie eingehalten hat.

Dr. Dormmüller

Die vorgetragenen Wünsche werden wir prüfen. Die Schnelligkeit der Züge ist bereits wieder erreicht bzw. überschritten. In Frankreich wartet man die Anschlüsse nicht ab und kann dadurch schneller fahren. Das geht in Deutschland nicht. Die Wiedereinführung des badischen Kilometerheftes sei wegen der Zentralisierung des Eisenbahnverkehrs in ganz Deutschland und der damit verbundenen Schwierigkeit der Abfertigung nicht möglich, zudem würden schon heute der frühere Vorteil der Kilometerhefte Badens durch Tarifermäßigungen für die Sonntagsfahrarten, die Monatskarten, Ferienkarten, und andere billige Fahrten gewährt. Die Einstellung der sogenannten Pullmanwagen sei ins Auge gefaßt, er könne mitteilen, daß die Rheintallinie bei der Einstellung von diesen Wagen zuerst in Betracht komme. Die sogenannten Triebwagen sind teuer, man fahre mit den gewöhnlichen Eisenbahnzügen billiger. — Bei der Bodensee-Dampfschiffahrt sei ihm, Dormmüller, von dieser Änderung nichts bekannt. Wir haben jetzt Boote mit Diesel-Motoren für 200 und 300 Personen angeschafft. Die Wünsche des badischen Verkehrsverbandes können aber erst allmählich erfüllt werden.