

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1910

127 (10.5.1910) Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen
Ständeversammlung Nr. 89. Zweite Kammer. 77. öffentliche Sitzung

Amtliche Berichte

über die

Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung.

N. 89.

Karlsruhe, den 10. Mai

1910.

Zweite Kammer.

77. öffentliche Sitzung

am Montag den 9. Mai 1910.

Tagesordnung:

Angelegenheiten neuer Eingaben. Sodann

1. Fortsetzung der Beratung (Spezialberatung) über
 - a) das Spezialbudget der Verkehrsanstalten für 1910 und 1911, und zwar:
 - Kapitel 1 a. Ministerialabteilung für das Eisenbahnwesen.
 - Kapitel 1 b. Eisenbahnbetriebsverwaltung,
 - Kapitel 2. Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
 - b) das Spezialbudget über den Anteil Badens an den Einnahmen der Main-Redarbahn für 1910 und 1911 und damit in Verbindung über die Petitionen
 1. der Gemeinde Weiher um Rückerzähl eines geleisteten Beitrags zur Errichtung der Güterstation Ubstadt,
 2. der in Forstheim beschäftigten, aber auswärts wohnenden Arbeiter um Einführung von Arbeiterwochenlöhnen mit fünf- und viertägiger Gültigkeit. — Drucksache Nr. 15 —,
 - c) den Nachtrag zum Spezialbudget der Verkehrsanstalten, sowie die Denkschrift der Großh. Regierung mit Vorschlägen zur Erhöhung der Einnahmen aus dem Personenverkehr (Drucksache Nr. 8 c), und damit in Verbindung über
 1. den Antrag der Abgg. Muser u. Gen., die gesetzliche Festlegung der allgemeinen Tarifgrundsätze und Bestimmung der zulässigen Höchstsätze betr. (Drucksache Nr. 24 a),
 2. den Antrag der Abgg. Bedtold u. Gen., die Abschaffung der 1. Wagenklasse und die Wiedereinführung des Kilometerfestes betr. (Drucksache Nr. 24 b),
 3. die Denkschrift der Großh. Regierung über die Bildung des Deutschen Staatsbahnwagen-Verbandes (Drucksache Nr. 24 c). — Drucksache Nr. 15 a —, Berichterstatter: Abg. Hummel.
2. In Verbindung mit Ziffer 1: Fortsetzung der in der 71. Sitzung begonnenen Beratung über die Petition der Stadtgemeinde Triberg u. a., den Umbau des Bahnhofes Triberg betr. Berichterstatter: Abg. Odenwald.

Am Regierungstisch: Minister des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Wirkl. Geheimerat **von Marshall**, Generaldirektor der Staatseisenbahnen Geheimerat **Roth**, Ministerialdirektor Geheimerat **Schulz**, die Geh. Oberbauräte **Wasmser** und **Engler**, die Oberregierungsräte **Heun** und **Herrmann**.

Präsident **Rohrhurst** eröffnet gegen halb 5 Uhr die Sitzung.

Die eingegangenen Petitionen

1. der badischen Gemeindebeamtenverbände um Schaffung eines Gemeindebeamtengesetzes;
2. des früheren Schmiedes **Karl Kunzenbacher** in **Malsch** um Gewährung einer dauernden jährlichen Unterstützung aus Staatsmitteln, übergeben vom Abg. **Schwall**,

werden der Petitionskommission überwiesen.

Weiter ist eingegangen ein Schreiben des Präsidiums der Ersten Kammer, daß diese den Gesetzentwurf, die Abänderung des Einkommensteuer- und Vermögenssteuergesetzes betreffend, gleichfalls beraten und in der Fassung der Beschlüsse der Zweiten Kammer angenommen habe.

Zur Tagesordnung erhalten in der Einzelberatung das Wort

Zum Hauptbudget, Kapitel 1 a Ministerialabteilung:

Abg. **Dr. Heimbürger** (fortsch. Vp.): Ich möchte hier eine Angelegenheit zur Sprache bringen, die zwar eine **Privatbahn** betrifft, die aber insofern hierher gehört, als das Ministerium die Genehmigung zu einer Betriebsänderung gegeben hat.

Von Seelbach nach Ottenheim führt bekanntlich eine Privatbahn, zu der seinerzeit die Gemeinden Beiträge gegeben oder das erforderliche Gelände freigestellt haben. Diese Stellung von freiem Gelände wurde natürlich unter der wohl selbstverständlichen Voraussetzung zugestanden, daß diese Bahn auch in vollem Umfange betrieben werden würde. Dieser Betrieb ist aber seither wenigstens für eine kleine Strecke eingestellt. Als nämlich die Bahn von Ottenheim nach Kehl sich anschloß, hat der Betrieb insofern eine Änderung erfahren, als die Züge nicht mehr direkt an den Rhein sondern von Lahr nach Kehl durchfahren. Der Verkehr von Ottenheim bis an den Rhein wurde dann zunächst durch einen Pferdebahnwagen aufrecht erhalten. Aber auch diese Art des Betriebes ist seither eingestellt worden, obgleich also, wie gesagt, die Gemeinden doch wohl ein Recht darauf haben, daß dieser Betrieb in vollem Umfange aufrecht erhalten wird. Es fährt jetzt seit verganginem Spätjahr kein Wagen mehr an den Rhein, so daß dieser Verkehr zwischen Ottenheim und dem Rhein vollständig aufgehört hat. Dies konnte nur mit Genehmigung des Großh. Ministeriums geschehen, die Gemeinde Ottenheim hat ihre Einwilligung zur Einstellung des Verkehrs nicht gegeben. Ich meine nun, wenn die Gemeinde seinerzeit das Gelände umsonst gestellt hat, so hat sie doch wohl ein Recht darauf, daß der Verkehr auch in voller Ausdehnung stattfindet, und man versteht es nicht recht, wie die Großh. Regierung die Erlaubnis zur Einstellung des Verkehrs auf der Strecke von Ottenheim an den Rhein geben konnte. Die Bevölkerung ist im allgemeinen gar nicht zufrieden damit. Es ist für den Verkehr vom Rhein her wichtig gewesen, daß eine solche Verbindung auch nach Ottenheim besteht. Der Verkehr an den Rhein hinaus ist der Gemeinde von Wichtigkeit. Jetzt fahren bloß noch Güterzüge, an denen die Gemeinde weiter ein Interesse nicht hat.

Wenn man den Verkehr einstellen wollte, so ist aller Rechtsgrund dafür weggefallen, daß die Gemeinde das Gelände umsonst stellen mußte. Man hätte also entweder die Gemeinde für das Gelände entschädigen oder den Verkehr aufrecht erhalten müssen.

Die Maßregel wird wahrscheinlich mit der „geringen Rente“ begründet werden. So groß kann aber der Verlust in dem Betrieb dieser Strecke nicht gewesen sein. Meines Wissens betragen die Betriebskosten auf dieser Strecke 1200 M. im Jahr; und da doch wohl auch etwas eingegangen ist, kann ein wesentlicher Verlust aus dem Betrieb nicht hervorgegangen sein. Die Aktionäre der Bahn haben noch nie irgendwelche Dividende bekommen; sie werden sie aber auch dann nicht bekommen, wenn dieser ja kleine Verlust etwa nicht einträte.

Ich möchte also um Auskunft bitten, warum die Erlaubnis zur Einstellung des Verkehrs in dieser Gegend gegeben worden ist.

Ministerialdirektor Geheimrat Schulz: Ich will mich gleich kurz über diesen Punkt äußern. Der Verkehr auf dieser Strecke ist allerdings sehr minimal gewesen, so daß die Aufhebung des Betriebes als angängig erschien. Von einer Einsprache der Gemeinde gegen die Aufhebung ist mir nichts in Erinnerung. Es soll aber die Anregung des Herrn Abg. Dr. Heimburger geprüft und es soll festgestellt werden, ob tatsächlich Veranlassung vorliegt, daß, nachdem hier eine teilweise Einstel-

lung des Betriebes erfolgte, nachträglich noch eine Anbahnung wegen der Kosten des Geländerverwerbs vorzunehmen sei. Ohne Akten bin ich aber im Augenblick nicht in der Lage, eine bestimmte Auskunft zu geben; ich kann nur eine Prüfung der Anregung zusagen.

Abg. Schmidt-Karlsruhe (Zentr.): Bei Gelegenheit dieses Kapitels möchte ich in aller Kürze einige Bezirkswünsche geltend machen.

Schon auf den letzten Landtagen habe ich die möglichen Zugsverhältnisse dargestellt, welche auf der Strecke Rastatt—Dürmersheim—Karlsruhe bestehen. Aber trotz des wiederholt geäußerten Wunsches und auch trotz der empfehlenden Überweisung, welche einer diesbezüglichen Petition zuteil wurde, ist in dieser Beziehung immer noch keine Abhilfe getroffen worden. Die Züge auf dieser Strecke sind so gelegt, daß die Arbeiter, welche in den volkreichen Orten Vietigheim und Stigheim, aber auch die, welche weiter hinab, in Dürmersheim usw., wohnen, nicht die Möglichkeit haben, mit der Staatsbahn zu Arbeitsstätte nach Karlsruhe zu fahren; sie sind vielmehr, auch im Winter bei Eis und Schnee, darauf angewiesen, zu den Nachbarstationen, nach Malsch oder Muggenturm hinüber zu laufen und von dort aus zu fahren. Ähnlich ist es mit der Heimkehr bestellt, wenn die Leute nicht gezwungen sein wollen, sich noch sehr lange Zeit nach Schluß der Arbeitszeit in Karlsruhe aufzuhalten. Auch im übrigen ist die Verbindung auf dieser Strecke eine mangelhafte. So geht z. B. in der Mittagszeit, von 1 bis gegen 5 Uhr, überhaupt kein Zug auf der Strecke aufwärts.

Von der Großh. Regierung ist nun immer eingewendet worden, mit Rücksicht auf den derzeitigen Bahnhof in Karlsruhe lasse sich aus betriebstechnischen Gründen die Einlegung weiterer Züge nicht ermöglichen; die Beteiligten sind auf die Möglichkeit der Einrichtung von Arbeiterzügen in dem neuen Bahnhof Karlsruhe vertröstet worden, dann erst sei die Einrichtung von Arbeiterzügen möglich, wenn einmal dieser Bahnhof eröffnet sei. Die Bewohner der interessierten Gegend haben diese Zusage einmal für die Zukunft ad notam genommen. Nun ist aber der heutige Zustand doch ein großer Mangel und es wird auch von sachverständiger Seite nicht etwa von Bahn- und Weichenmännern, sondern auch von Leuten bis in höhere Stellungen hinauf, von solchen die den Betrieb kennen — versichert, es sei auch heute schon sehr wohl möglich, einen derartigen Verkehr einzurichten; jedenfalls wäre es nicht unmöglich, dem hier bestehenden Wunsche wenigstens einigermaßen durch bessere Zugsführung entgegenzukommen. Ich muß deshalb diese Frage auch diesmal wieder zur Erörterung stellen. Es scheint mir durchaus nur eine übermäßige Schonung der Privatbahn zu sein, welche die Großh. Regierung hier von einem energischen Einschreiten abhält, obgleich sie nach Versicherungen, die die Großh. Regierung schon früher abgegeben hat, eine bindende Verpflichtung zu einem solchen Verhalten aus der Konzeption nicht ergibt. Man versteht diese Rücksichtnahme auf die Lokalbahnerverwaltung umsoweniger, als die Stadt Karlsruhe dieselbe schon lange gern erwerben möchte und als es durch das Verhalten der Großh. Regierung der Stadt Karlsruhe — die ja doch jedenfalls die Bahn in jeder Hinsicht besser betreiben würde — nur erschwert wird, die Bahn zu erwerben. Denn wenn man die Rente der Bahn durch Unterlassung jeder Konkurrenz künstlich hinaufschaukeln wird, natürlich auch die Preisforderung für die Bahn ent-

während ausfallen. Ich möchte deshalb die Groß. Regierung nochmals dringend bitten, in dieser Frage die unersättliche Gegend nicht so lange warten zu lassen, bis der neue Bahnhof errichtet ist. Gerade in der gegenwärtigen Zeit der Arbeitslosigkeit ist ja der Mangel an Arbeitskräften um so empfindlicher; die dort wohnenden Arbeiter um so empfindlicher; ein Arbeiter, der nur unter so schwierigen Umständen hierher gelangen kann, wird natürlich gegenüber den übrigen, die sich hier ebenfalls um Arbeit bewerben, leicht als Untertreffer geraten.

Ich habe auch früher schon den Wunsch ausgesprochen, die Brücke der strategischen Eisenbahnbrücke ermöglicht werden. Diese Brücke ist so angelegt, daß sie nicht nur als Eisenbahnbrücke dient, sondern daß auch noch ein Weg übrig ist für den Personen- und Fuhrwerksverkehr; es müssen die schwersten Geschütze da passieren. Allerdings fehlt noch eine Absperrung zwischen den Gleisen und diesem freiliegenden passierbaren Teile. Infolge der Rheinforrektion hat die Gemeinde Wintersdorf einen großen Teil ihres Geländes auf dem linken Rheinufer. Für die Leute dort ist es nun sehr schwer, insbesondere zur Zeit der Heuernte auf die linke Seite hinüber zu kommen. Sie müssen dann den Weg über Wintersdorf nehmen; aber die dortige Brücke ist sehr oft überfahren oder der Verkehr darauf sonstigen Störungen ausgesetzt. Die Bewohner von Wintersdorf müssen deshalb einen ungeheuren Zeitverlust erleiden. Bereits bei Beratung des Budgets des Ministeriums des Innern hat mein Freund Schumann dem Herrn Minister des Innern diesen Wunsch vorgebracht; von Seiten des Herrn Ministers des Innern ist damals Entgegenkommen in Aussicht gestellt worden. Ich möchte die Regierung nun auch nochmals bitten, diesen — doch leicht zu erfüllenden — Wunsch der Gemeinde Wintersdorf nicht wieder unter den Tisch fallen zu lassen. Jedenfalls kann doch hier eine Scheidung der Eisenbahnfahrbahn und des anderen Teils der Brücke mit ganz geringfügigen Kosten durchgeführt werden; damit würde dann der ganzen Gegend eine große Wohlthat erwiesen werden.

In der Gemeinde Bischofswieser ist erfreulicherweise die Stationsanlage erweitert worden. Es fehlt nun aber noch eine Verwiegestelle; eine solche läge auch im Interesse der landwirtschaftlichen Bevölkerung. Ich möchte daher die Bitte aussprechen, daß auch diesem Wunsche nach Entschlossenheit wird.

Ebenso möchte ich hier einen Wunsch wiederholen, nämlich eine nahe bei Raftatt gelegene, sehr stark bevölkerte und auch lebhaft landwirtschaftliche Tätigkeit entfaltende Gemeinde hegt, nämlich den Wunsch der Gemeinde Niederrühl, daß ihr eine Haltestelle gewährt wird.

Mit Freude sehen die Bewohner des Murgtals die Eröffnung der neuen Bahn von Weisenbach bis Forbach entgegen, von welcher sie weitere wirtschaftliche Förderung erwarten. Sie hoffen, daß dann, mit der Zeit wenigstens, die Verbindungen günstiger werden. Unter der Arbeiterbevölkerung besteht noch der Wunsch, daß auch irgend ein Morgenzug so gelegt werde, daß die Arbeiter des oberen Murgtals, die in Gaggenau beschäftigt sind, zu einer für sie geschickteren Zeit zur Arbeit nach Gaggenau kommen können und dort nicht 1½ bis 2 Stunden vor Beginn der Arbeit warten müssen. Der

Fahrplan auf der Murgtalbahn wird im allgemeinen schon deshalb eines weiteren Ausbaues fähig sein, als sich ja der Verkehr in dem Murgtal in erfreulicher Weise hebt. Insbesondere an Sonntagen ist, wie ich mich persönlich schon überzeugt habe, der Zudrang so groß, daß es oft gar nicht mehr möglich ist, in dem Zug richtig Platz zu finden. Ich habe mich selbst schon, mit einer Fahrkarte II. Klasse bewaffnet, damit zufrieden geben müssen, auf der Plattform eines Wagens III. Klasse von Rotenfels nach Raftatt zu fahren; ich mußte dann froh sein, wenigstens von Raftatt aus in irgend einem Wagen III. Klasse unterzukommen. Es wäre außerordentlich wünschenswert, wenn diese Zugverbindungen so vermehrt würden, daß namentlich auch an Sonntagen sich der Verkehr in ordentlicher Weise vollziehen könnte. Der Aufenthalt auf der Plattform ist ja im allgemeinen, so viel ich weiß, auch heute noch streng verboten, aber er ist gar nicht zu vermeiden. Ich habe auch letzthin erst wieder gesehen, daß auch ein „Auge des Gesetzes“, ein Gendarm, sich auf der Plattform aufhalten mußte. Der Schaffner hat ihn zwar darauf aufmerksam gemacht, daß er hineingehen müsse, aber es war eben einfach nicht möglich, weil drinnen alles nicht nur dicht gefüllt, sondern auch gestanden ist. Es wäre deshalb sehr wünschenswert, daß die Züge so ausgerüstet werden, daß sie in der Tat den Bedürfnissen entsprechen können, und wenn es nicht möglich ist, daß eine Sitzgelegenheit in der II. Klasse garantiert wird, dann sollte man lieber von der Führung der II. Klasse in solchen Sonntagszügen völlig Umgang nehmen (das wäre ganz vernünftig) und dann nur die III. Klasse führen, aber diese Wagen dann auch in entsprechender Anzahl einstellen. Für die Zukunft wird dann wohl auch in Betracht kommen, ob nicht derartige Sonntagszüge direkt von Karlsruhe aus in das Murgtal bis Forbach geleitet werden könnten, damit das Umsteigen in Raftatt mit all den Unbequemlichkeiten vermieden wird, die jetzt bei der so außerordentlich starken Frequenz eintreten. Es würde das jedenfalls eine Maßnahme sein, die sich für die Eisenbahn sehr wohl verlohnen würde.

Mit der Nebenbahn von Raftatt nach Schwarzach, welche ja auch in der Generaldebatte schon erwähnt worden ist, sind die Insassen meines Bezirks durchaus wohl zufrieden; sie freuen sich, daß sie jetzt überhaupt eine Bahn haben, während sie bei der Lage der Staatsfinanzen auf absehbare Zeit keine Möglichkeit haben würden, eine direkte Staatsbahn zu erhalten. Allerdings sind die Preise noch sehr hoch. Es ist mir insbesondere darüber geklagt worden, daß kein Unterschied in den Preisen für die Strecke von Iffezheim z. B. bis an die Murgbrücke in Raftatt und bis an die Hauptbahn gemacht wird. Ich möchte die Groß. Regierung bitten, ihren Einfluß dahin geltend zu machen, daß hier eine entsprechende Ermäßigung der Lage Platz greift.

Endlich habe ich schon im letzten Landtag eine Anregung dahin gegeben, ob es nicht möglich wäre, die Erteilung von Arbeiterwochenkarten in der Weise zu erweitern, daß auch Essensträgern und Essensträgerinnen solche Karten verabfolgt werden könnten. Es wäre das für diese Leute eine außerordentlich große Wohlthat. Gerade in meinem Bezirk gibt es Hunderte von Arbeitern, welche auswärts weit entfernt arbeiten, denen das Essen mittags gebracht werden muß, und es wäre sehr wünschenswert, wenn nun auch den Essensträgern (und das werden meistens die Frauen, zum Teil auch

halb erwachsene Kinder sein) die Wohltat einer Arbeiterwochenkarte zuteil werden könnte. Es würden ja vielleicht die Bestimmungen im Einbernehmen mit anderen Regierungen geändert werden müssen, aber ich glaube, es handelt sich doch immerhin um eine Frage von nicht großen finanziellen Folgen, aber von großer sozialpolitischer Bedeutung. Ich möchte die Erfüllung dieser Wünsche, die ich ausgesprochen habe, der Großh. Regierung dringend ans Herz legen.

Minister Freiherr von Marschall: Ich erlaube mir, auf die von dem Herrn Vorredner geltend gemachten Wünsche sogleich zu antworten. Was zunächst die von ihm beklagten Zugverhältnisse auf der Strecke Durmersheim—Karlsruhe anlangt, so hat sich seit dem vorigen Landtag, in welchem die Sache ebenfalls zur Sprache gebracht wurde, nichts geändert. Es ist von Seiten der Eisenbahnverwaltung immer auf das Bestimmteste erklärt worden, daß die gegenwärtigen beschränkten Raumverhältnisse im Bahnhof Karlsruhe die Führung weiterer Arbeiterzüge nicht möglich machen, und aus diesem Grunde konnten wir dem Verlangen nicht entgegenkommen. Es hat sich, wie gesagt, in dieser Beziehung nichts geändert. Sie können auch daraus wieder entnehmen, wie notwendig es ist, daß die Vollendung der großen Bahnhöfe nicht hintangehalten, sondern tunlichst gefördert werde.

Was das Verlangen nach Einräumung eines Verkehrs über die Eisenbahnbrücke bei Wintersdorf betrifft, so muß ich folgende Erklärung abgeben:

Die Rheinbrücke, um die es sich hier handelt, ist auf Anregung des Kriegsministeriums und auf Veranlassung des Reichseisenbahnamts gleich beim Bau der Brücke mit einem besonders kräftigen Fahrbahnbelag versehen worden, um den Uferwechsel von Truppen aller Waffen zu Friedensübungen und hauptsächlich im Mobilmachungsfall ohne zeitraubende Vorbereitungen zu ermöglichen. Aus demselben Grunde sind auf beiden Ufern besondere Anmarschwege gebaut worden, die die Brücke mit den vorhandenen Straßenzügen verbinden. Die Kosten für den besonderen Fahrbahnbelag der Brücke sind wie die übrigen Kosten des Brückenbaues behandelt worden, also entsprechend der Vereinbarung mit dem Reich vom Jahre 1892 über den Bau der Eisenbahn Karlsruhe—Röschwoog. Die Kosten für den rechtsufrigen Anmarschweg, der erst nach dem Abschluß des genannten Übereinkommens von der Militärbehörde beantragt und von Baden ausgeführt worden ist, sind nach einem längeren Schriftwechsel mit den Reichsbehörden vollständig vom Reich zurückerstattet worden. Dabei hat sich die badische Bahn verpflichtet, die Auffahrtswege gegen Übernahme des Eigentumsrechts unentgeltlich zu unterhalten und zu erneuern.

Die Brücke wird alljährlich von Truppen der Rastatter Garnison, und zwar fast ausschließlich von Infanterie, auf dem Marsch nach und von Hagenau zur Abkürzung der Tagesleistung benützt. Reitende Truppen benützen die Brücke selten. Verittene Offiziere und Mannschaften sitzen vor der Brücke ab, die Pferde werden mit größter Sorgfalt von den Mannschaften über die Brücke geführt. Übergänge von Truppenteilen mit Fahrzeugen haben in großem Maßstabe schon zur Erprobung der Fahrbahn auf der Brücke und der übrigen außergewöhnlichen Über-

gangseinrichtungen stattgefunden. Bei diesen Versuchsfahrten mußte nach den Beobachtungen unserer Beamten zur Fernhaltung von Unfällen seitens der Truppenführer und der Mannschaften die äußerste Vorsicht angewendet werden.

Die Brücke darf von den Truppenteilen immer nur nach eingeholter Genehmigung der beiderseitigen Eisenbahnbehörden benützt werden. Letztere bestimmen in jedem einzelnen Fall die Zeit für den Übergang und treffen die erforderlichen Sicherheitsanordnungen, deren Durchführung von Eisenbahnbeamten überwacht wird.

Dies sind im wesentlichen die Verhältnisse, aus welchen in der Gemeinde Wintersdorf der Wunsch nach einer Freigabe der Rheinbrücke für ihren Verkehr mit dem linksrheinischen Gemarkungsteil entstanden ist. Dieser Wunsch ist uns schon früher nach einer Ortsbereisung von dem Bezirksamt Rastatt mitgeteilt, von uns aber abschlägig beschieden worden.

Was nun zunächst das Befahren der Rheinbrücke mit Landfuhrwerken betrifft, so scheint das Unmögliche einer solchen Gestattung schon in weiteren Kreisen eingesehen worden zu sein. Das Fahren auf der 600 Meter langen Brücke zwischen den Schienensträngen, insbesondere auch das Überfahren der Schienen vor und hinter der Brücke, ist schon für die gutgebauten Kriegsfahrzeuge mit ihren kräftigen Gespannen und mit der reichlich vorhandenen und den Befehlen der ihrer Verantwortung wohl bewußten Offiziere unbedingt gehorchenden Hilfsmannschaft gefährlich. Es werden deshalb auch Überfahrten von Artillerie und Train möglichst vermieden. Für die Fuhrwerke der Landbevölkerung liegen offensichtlich die einschlägigen Verhältnisse noch wesentlich ungünstiger. Wir könnten es daher nicht verantworten, daß die Abwicklung des Zugverkehrs auch nur für bestimmte Zeiten abhängig gemacht werde, und müssen deshalb dieses Ansinnen in jeder Form ablehnen. Daß aus der Benützung der auf Kosten des Reiches für militärische Zwecke erbauten Anmarschwege noch weitere Schwierigkeiten entstehen würden, soll nur der Vollständigkeit wegen noch erwähnt werden.

Wenn ich nun auf die Benützung der Brücke für den Fußgängerverkehr näher eingehen will, muß ich zunächst feststellen, daß besondere, von der übrigen Fahrbahn getrennte Fußwege auf der Brücke nicht vorhanden sind. Über den Flußöffnungen ist die Fahrbahntafel auf beiden Seiten je 70 cm breiter, als es das Normalprofil des lichten Raumes erfordert. Der so geschaffene Gehweg ist außen von einem Geländer begrenzt, gegen das Gleis zu ist kein Abschluß angeordnet. Über den Stromöffnungen beträgt der Abstand zwischen der Gleismitte und der Innenkante der über die Fahrbahn hinausragenden Hauptträger nur 2,40 m. Hier kann also, wenn sich zwei Züge auf der Brücke treffen, eine Person nur durch Zurüdtreten in den Raum zwischen den Füllgliedern der Hauptträger ausweichen. Unter diesen Verhältnissen könnte ein Fußgängerverkehr nur in Zugspausen zugelassen werden. Für einen vom Zugverkehr völlig unabhängigen Fußgängerverkehr müßte die Brücke erst besonders eingerichtet, also auf einer Seite und auf die ganze Länge von 600 m mit einem besonderen, auf Konsolen anzuhängenden und gegen das Gleis mit einem Geländer abgegrenzten Fußweg ver-

sehen werden. Die Kosten dafür sind mit einem Betrag von 40 000 M. eher zu niedrig als zu hoch geschätzt. Diese Kosten aber, die den Gemeinden zur Last fallen würden, machen eine solche Lösung der Frage unausführbar. Es bliebe noch die Zulassung des Fußgängerverkehrs in bestimmten Zeiten, also etwa für im voraus bestimmte Tage und für bestimmte Zugspausen übrig. Die Fahrbahn würde dann von den Fußgängern wie bei den Truppenübergängen beliebig benützt werden. Es müßten aber dann an den beiden Ufern zunächst der Brücke Vorkehrungen getroffen werden, um den Fußgängerverkehr an bestimmten Stellen, jedenfalls von Norden her, auf den Bahnkörper zu leiten. Auch wäre wohl zur besseren Überwachung des Verkehrs wenigstens auf der badischen Seite ein besonderer Posten zu errichten, da der nächste ständige Posten etwa 1200 m von der Brücke entfernt ist. Alle diese nicht gerade hohen Kosten gingen zu Lasten der Gemeinde.

Die Gewährung einer solchen beschränkten Vergünstigung könnten wir nicht befürworten. Wir sind der Ansicht, daß eine auf Stunden bemessene und für einige Tage oder Wochen erteilte Erlaubnis zu erheblichen Nutzträglichkeiten führen würde. Es wäre damit ein Anreiz zu unerlaubtem Betreten der Brücke gegeben und eine schärfere Bewachung auch außerhalb der erlaubten Zeit unbedingt notwendig. Gerade das Vorhandensein einer Anzahl größerer Orte im näherem Umkreis der Brücke veranlaßt uns nach dieser Richtung hin zur größten Vorsicht. Auch die größere Möglichkeit fahrlässiger und verbrecherischer Zuggefährdung auf der Brücke will ich in diesem Zusammenhang nicht unerwähnt lassen.

Im übrigen könnte aber eine solche Vergünstigung nur im Einverständnis mit der Reichseisenbahnverwaltung gewährt werden. Ich zweifle aber nicht daran, daß auch diese Behörde zu dem Ergebnisse kommen wird, das ich ihnen eben vorgetragen habe, zu dem Ergebnis nämlich, daß dem geäußerten Wunsche zu unserm Bedauern nicht entsprochen werden kann.

Was die Bahn Schwarzach-Kastatt anbelangt, so wird es nicht wohl möglich sein, dem geäußerten Wunsche auf Herabsetzung der Fahrpreise in der nächsten Zeit stattzugeben, da die Frequenz und infolge davon auch die Einnahme dieser Bahn sehr zu wünschen übrig lassen, im Gegensatz zu den andern Bahnen in unmittelbarer Nähe, namentlich zu der Bahn Bühl-Kehl.

Was das Gesuch um Verabfolgung von Arbeiterwochenkarten an Essensträger anbelangt, so kann einem solchen nach dem Wortlaut der Tarifbestimmung nicht willfahrt werden. Die Verwaltungen haben allgemein, nicht allein die unsrige, den Begriff „Arbeiter“ im Sinne der Tarifbestimmungen über Arbeiterkarten eng ausgelegt. Eine erweiterte Auslegung würde Berufungen aller Art zur Folge haben. Bei keiner der Nachbarverwaltungen werden nach den von uns veranlaßten Erhebungen Arbeiterkarten an Essensträger verabfolgt. Es besteht auch keine Absicht zur Einführung einer solchen Maßnahme, die allenthalben als nicht angängig erachtet wird. Ich bedauere daher, der Anregung keine weitere Folge geben zu können.

Abg. Dr. Vogel-Kastatt (fortsch. Vb.): Der Wunsch, den der Herr Kollege Schmidt bezüglich der Frei-

gabe der Wintersdorfer Eisenbahnbrücke für den Fußgänger- und Wagenverkehr ausgesprochen hat, hat zwar eben eine sehr wenig ermutigende Beantwortung gefunden. Da ich selbst aber diesen Wunsch neulich dem Ministerium des Innern vorgetragen habe, möchte ich nicht unterlassen, mich recht warm auch dem anzuschließen, was der Herr Kollege Schmidt gesagt hat, und mir dabei die Bemerkung erlauben, daß die Gründe, durch welche er als unerfüllbar erwiesen werden soll, mich nicht überzeugen können, daß es eine unübersteigliche Schwierigkeit ist, diesem Wunsche, der nicht nur Wunsch der Gemeinde Wintersdorf, nur begründet in lokalen Interessen dieser Gemeinde, sondern Wunsch der ganzen Landschaft diesseits und jenseits des Rheins ist, zu entsprechen. Ich möchte an die Großh. Regierung die dringende Bitte richten, die Sache nochmals einer Prüfung zu unterziehen und zu unteruchen, ob es nicht möglich wäre, wenigstens einmal eine Probe zu machen. Die Gr. Regierung würde sich den Dank weiter Kreise dieses Landstrichs verdienen, wenn sie die Sache mit etwas mehr Wohlwollen behandeln wollte, denn diese Brücke ist die einzige feste Rheinbrücke auf eine weite Strecke hin und kommt daher bei Hochwasser allein in Betracht; die Wintersdorfer Brücke kann bei Hochwasser nicht benützt werden, und auch bei normalem Wasserstand ist ihre Benutzung vielfach nicht möglich, weil sie für den Verkehr oft stundenlang gesperrt ist, wenn die Schlepplüge rhein- auf und rheinab durchgelassen werden müssen.

Herr Kollege Schmidt hat dann noch einen Wunsch bezüglich des Personentaris auf der Lokalbahn Rastatt-Schwarzach vorgetragen. Ich weiß, daß die Lokalbahn-Gesellschaft sich darauf beruft, daß sie hier nur etwas tut, was sie auf der ganzen Strecke Bühl-Kehl-Rastatt tut. Aber es wird von den einheimischen Kreisen doch sehr lästig empfunden, daß man für die Fortsetzung der Fahrt vom Marktplatz Rastatt nach dem Staatsbahnhof noch einmal extra 10 Pfennig bezahlen muß. Es kommt mir etwas unbillig vor, wenn die Lokalbahn-Gesellschaft versucht, nicht etwa für die Fahrt vom Marktplatz zum Staatsbahnhof 10 Pf. zu verlangen — hier ist es ja ganz in der Ordnung — sondern den von auswärts kommenden Reisenden diese Extrabergütung abzufordern, wenn sie ihre Fahrt nicht in der Stadt, sondern erst am Staatsbahnhof beendigen. Vielleicht gelingt es der Großh. Regierung, durch eine Einwirkung auf die Lokalbahnverwaltung hier Wandel zu schaffen.

Auch eine andere Tarifffrage beschäftigt uns in Rastatt im Augenblick, sie dreht sich darum, daß die Lokalbahn auf der Strecke vom Staatsbahnhof nach dem Lokalbahn- den örtlichen Bedürfnissen des Güterverkehrs dienstbar gemacht werden soll. Die Gemeinde Rastatt würde z. B. die Lokalbahn zur Beförderung von etwa 200 bis 250 Waggons Kohlen jährlich benötigen, wenn die Tarife dafür nicht zu hoch wären. Die Lokalbahnverwaltung erklärt, daß sie nur dann zu einem billigeren Tariffuß befördern könne, wenn der Rastatter Lokalbahn- in den direkten Gütertarif einbezogen wäre. Die Generaldirektion soll sich aber diesem Wunsche gegenüber ablehnend verhalten haben, und die Folge davon ist, daß der Lokalgüterverkehr deshalb nicht in der gewünschten Weise entwickelt werden kann, weil dieser Transport sich tatsächlich teurer stellt als der durch Fuhrwerke. Nach einer Berechnung belaufen sich zurzeit die Transportkosten für den Wagen Kohlen per Bahn — und dabei handelt es sich doch um eine Bahn, die mit erheblichen Zuschüssen des

Staates und auch der Gemeinde Rastatt erbaut worden ist — auf 12 M., wenn die Verzinsungsmortifikation der Anlagekosten des Gleises mit berücksichtigt wird. Dagegen belaufen sich die Kosten des Transports auf Fuhrwerken vom Staatsbahnhof zum Gaswerk Rastatt nur etwa auf 9 bis 10 M. Es müßte doch möglich sein, daß die Regierung auf die Lokalbahnverwaltung einwirkt, damit Tarife geschaffen werden, bei denen die Lokalbahn immer noch genug verdient, bei denen aber auch die örtlichen Wünsche die gebührende Berücksichtigung finden. Es handelt sich ja auch nicht um Transporte für die Gemeinde allein, sondern, wenn diese erst einmal diesen Transportweg benützt, werden auch Private — es liegen mehrere industrielle Etablissements an dem Lokalgüterbahnhof — sich dieses Transportweges bedienen, und es würde so wahrscheinlich die Staatsbahnverwaltung sowohl wie die Lokalbahnverwaltung aus dem Verkehr, der sich hier entwickeln kann und auch zweifellos entwickeln wird, mehr Nutzen ziehen, als wenn man durch tarifmäßige Bestimmungen, die der Unbeteiligte nicht ganz begreifen kann, diesen Verkehr unterbindet und sich damit eine Einnahmequelle für die Staats- wie die Lokalbahnverwaltung verschließt.

Aus den Kreisen der Rastatter Industrie, und zwar der Kochherdindustrie, ist mir sodann noch eine Beschwerde mit der Bitte um Weitergabe vorgetragen worden, die sich auf die Stellung geräumiger Güterwagen bezieht. Früher, bevor die Güterwagengemeinschaft bestand, sind der Kochherdindustrie in Rastatt geräumige Wagen der Gattung GLL zur Verfügung gestellt worden; das soll nun nach einer Mitteilung an die Beteiligten seit dem 1. April d. J. nicht mehr möglich sein, weil das Abkommen der deutschen Eisenbahnverwaltungen es ausschließt. In den Kreisen der beteiligten Industriellen versteht man nicht, warum man der Kochherdindustrie die Benützung dieser geräumigen Wagen versagt, während man sie z. B. wie man mir berichtet, für Papierhüllen, für Flaschen usw. gestattet. Die Versagung dieses Transportmittels wird als eine sehr lästige Maßregel empfunden und scheint mir eine Industrie zu schädigen, die für uns in Rastatt und auch für das badische Land eine nicht unbedeutende Rolle spielt. Es handelt sich da namentlich um zwei Firmen, die jährlich je ca. 120 Waggons versenden, also um einen recht beachtenswerten Verkehr. Diese beiden Fabriken müssen sich mit aller Kraft gegen das Andrängen rheinisch-westfälischer Fabriken wehren, ihrer Hauptkonkurrenten, welche sie aus Norddeutschland zu verdrängen suchen, und die ihnen auch in Süddeutschland stark zusetzen. Die Rastatter Fabriken sind unter diesen Umständen mehr und mehr auf den Export z. B. nach Italien und nach der Schweiz angewiesen, und es ist daher wohl begreiflich, wenn sie sich bemühen, möglichst günstige Frachttarife zu bekommen, und wenn sie namentlich wünschen, die Güterwagen, die ihnen zur Verfügung gestellt werden, räumlich soweit als möglich auszunützen zu können. Ich darf mich wohl der Hoffnung hingeben, daß es auf keine unübersteigbare Schwierigkeiten stoßen wird, den Wünschen dieser Industrie gerecht zu werden, die eine so große Zahl von Arbeitern beschäftigt, und die in den letzten 20 Jahren einen ganz namhaften Aufschwung genommen hat.

Schließlich ist mir gerade auch aus den Kreisen dieser Industrie die Mitteilung zugegangen, daß man sehr

häufig zu Klagen veranlaßt sei über Beschädigung der Güter auf dem Transport, die auf Unvorsichtigkeit beim Rangieren usw. zurückzuführen seien. Die Herde können naturgemäß nicht verpackt werden, sie müssen unverbunden in die Wagen gestellt werden. Die überwachenden Organe der Bahnverwaltung sehen zwar darauf, daß nur unbeschädigte Herde in die Güterwagen eingestellt werden, aber es gibt dann immer recht unangenehme Differenzen, wenn der Empfänger sich über den Empfang beschädigter Herde zu beklagen hat, und weitläufige unerquickliche Verhandlungen mit der Generaldirektion über die Schadensersatzansprüche. Die Beteiligten wollen die Bemerkung gemacht haben, daß das Auftreten von Beschädigungen jedesmal nachgelassen habe, wenn die Generaldirektion aus Anlaß von Einzelbeschwerden wieder einmal an die beteiligten unteren Stellen eine Weisung über vorsichtiges Verhalten beim Rangieren usw. habe ergehen lassen. Wenn solche Weisungen stets wieder Erfolg haben, so müßte es auch gelingen, die unteren Organe der Bahnverwaltung so zu instruieren, daß sie mit den Gütern überhaupt vorsichtiger umgehen. Es handelt sich hier um erhebliche Interessen und oft um recht erhebliche Werte, und die Generaldirektion hätte allen Grund, darauf zu sehen, daß nicht im Güterverkehr vermeidbare Beschädigungen vorkommen, und daß die ihr übergebenen Transportstücke sachgemäß und vorsichtig befördert werden.

Während dieser Rede hat Erster Vizepräsident Geiß den Vorsitz übernommen.

Hg. Gierich (kont.): Auch in Ettlingen bestehen einige Wünsche bezüglich des Haltens der Schnellzüge. Die Großh. Regierung ist davon schon auf direktem Wege durch den Verkehrsverein beziehungsweise durch den Stadtrat verständigt worden, so daß ich es mir ersparen kann, des näheren auf diese Wünsche einzugehen. Ich will nur bemerken, daß das Nichthaltenlassen der in Frage kommenden Schnellzüge eine Zurücksetzung der Station Ettlingen im Schnellzugsverkehr darstellt, zumal es, wie ich glaube, keine Schwierigkeiten macht, einige von den verschiedenen Schnellzügen, die an der Station vorbeifahren, dort halten zu lassen.

Dann behandelt die erwähnte Eingabe noch den Erpreßgutverkehr und den Gepäckverkehr auf Station Holzhof, weil die Tarife mit der Staatsbahn nicht in einer Weise geregelt sind, daß man von einem billigen Beförderungsmittel sprechen kann. Es handelt sich hauptsächlich darum, daß die Station Ettlingen-Holzhof in den direkten Gepäckverkehr einbezogen und in die Lage versetzt werden sollte, die Abfertigung nach auswärts direkt vorzunehmen. Von auswärts nach der Station Holzhof geht es ja, da ist direkte Abfertigung möglich, aber nicht von der Station Holzhof nach auswärts.

Sodann wird gewünscht, daß die Station Ettlingen-Holzhof sich auf die Beförderung landwirtschaftlicher Erzeugnisse als Erpreßgut oder als Gepäckstück einrichten möge. Die landwirtschaftlichen Erzeugnisse genießen ja bekanntlich einen ermäßigten Tarif, davon weiß man aber auf der Station Holzhof noch nichts, und man muß, wenn man nicht die höheren Sätze zahlen will, sich dazu verstehen, die Gepäckstücke, die Körbe, oder was es nun

gerade ist, nach dem Staatsbahnhof zu verbringen, um des billigeren Tariffages teilhaftig zu werden. Man hofft in Ettlingen, daß die Wünsche bezüglich des Gepäcks- und Expressgutverkehrs und des Haltens der Schnellzüge bei der Großh. Regierung eingehende Beachtung gefunden haben und auch Berücksichtigung erfahren werden.

Auch hinsichtlich der Albtalbahn sind Wünsche vorhanden. Da aber die Bahn gegenwärtig im Umbau begriffen ist und nach dessen Beendigung wohl manche Beschwerde, zu der jetzt Veranlassung besteht, beseitigt sein wird und auch zu erwarten ist, daß der Verkehr, der auf der Forstheimer Linie so viel zu wünschen übrig läßt, anders eingerichtet werden wird, will ich darauf nicht weiter eingehen. Man wundert sich aber, daß die Albtalbahnverwaltung während des Umbaus und der Verstärkung des Oberbaues nicht auch gleichzeitig das normale Gütergleis bis nach Marzell gelegt hat. Die Interessentenfreije, die Holzschneidwerke im Albtal, am Malsenbach und Holzbach insbesondere, hatten sehr damit gerechnet, daß gelegentlich des Umbaus und der Verstärkung des Oberbaues auch der normalgleisige Güterverkehr bis dorthin eingerichtet werde; diese Interessenten haben sich sogar, wie mir heute gesagt wird, bereit erklärt, einen Zuschuß zu der Legung eines solchen Gleises zu geben; sie haben aber bis jetzt keinen Erfolg gehabt.

Sodann hat man sich auch darüber gewundert, daß bei dem Gleisumbau der Bahnlinie die Albtalbahnverwaltung nicht Veranlassung genommen hat, ein zweites Gleis von Karlsruhe nach Ettlingen zu legen. Der Verkehr auf dieser Strecke wächst immer mehr an und besonders der Touristen- und Fremdenverkehr ist zumal an Sonn- und Feiertagen außerordentlich stark. Deshalb hat man wie gesagt geglaubt, daß gelegentlich des Umbaus auch dieser Wunsch Erfüllung finde, damit eine größere Anzahl Züge auf dieser Strecke abgefertigt werden könne. Die Albtalbahnverwaltung ist aber, wie es scheint, nicht der gleichen Ansicht, sonst hätte die Brücke über die Gleise des Güterbahnhofs in Karlsruhe breiter ausfallen müssen.

Des weiteren hegt man in Ettlingen die Befürchtung, es könnten sich vielleicht Einflüsse in der Richtung geltend machen, daß künftighin die Albtalbahnzüge beim neuen Hauptbahnhof in Karlsruhe ihr Ende erreichen. Das würde die Albtalbewohner, besonders auch die Bewohner von Ettlingen, sehr unangenehm berühren; deshalb hofft man und erwartet bestimmt, daß künftighin, wenn die Gleise des bisherigen Bahnhofes Karlsruhe beseitigt sind, die Albtalzüge näher an die Altstadt herangeführt werden können. Es wäre weiteren Kreisen angenehm, wenn die Großh. Regierung hierüber eine beruhigende Auskunft geben könnte.

Abg. Willi (Soz.): Ich möchte die Gelegenheit benützen, um eine Sache zur Sprache zu bringen, welche schon wiederholt in diesem Hause erörtert worden ist. Es handelt sich um die Beziehung von Vertretern der Arbeiterschaft zum Eisenbahnrat. Das Verlangen der Arbeiterschaft, im Eisenbahnrat eine Vertretung zu finden, ist umso berechtigter, als alle anderen Berufsstände im Eisenbahnrat vertreten sind. So finden wir Handel, Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft im Eisenbahnrat vertreten, nur die Arbeiter-

schaft ist bis heute ausgeschlossen. Es ist meines Erinnerns seiner Zeit vom Herrn Minister in diesem Hause die Erklärung abgegeben worden, daß dem Verlangen der Arbeiterschaft baldmöglichst Rechnung getragen werden solle, und ist bei der Gelegenheit insbesondere auf das Zustandekommen des Gesetzes über die Arbeitskammern hingewiesen worden. Nun befürchte ich aber, wenn man heute die Erfüllung des Verlangens der Arbeiterschaft auf eine Vertretung im Eisenbahnrat wiederum bis zum Zustandekommen des Arbeitskammergesetzes vertagen wollte, so könnte das unter Umständen eine Vertagung auf den St. Nimmerleinstag bedeuten. Nachdem die Erledigung dieses Gesetzes jetzt wieder aufs neue vertagt wurde, ist immerhin die Möglichkeit vorhanden, daß das Gesetz in seiner jetzigen Fassung nicht zustande kommt; ob und wann ein Arbeitskammergesetz im Deutschen Reichtag zustande gebracht wird, weiß ja heute niemand zu sagen. Deshalb meine ich, das Verlangen der Arbeiterschaft, im Eisenbahnrat ebenfalls eine Vertretung zu finden, darf nicht bis zum Zustandekommen des Arbeitskammergesetzes hinausgeschoben werden. Das Verlangen der Arbeiterschaft ist um so berechtigter, als gerade die arbeitende Bevölkerung ein sehr großes Kontingent der Fahrgäste unserer Bahnen stellt. Die Arbeiterschaft ist deshalb an der Ausgestaltung unseres Eisenbahnwesens außerordentlich lebhaft interessiert, und die vielerlei Klagen, die im Laufe der Jahre gerade aus den Kreisen der Arbeiterschaft über die Verhältnisse auf unseren Bahnen laut geworden sind, beweisen, wie notwendig es ist, daß auch die Arbeiterschaft in dieser Korporation eine Vertretung findet. Man könnte vielleicht einwenden, daß die berechtigten Forderungen der Arbeiterschaft auf Verbesserung der Verhältnisse auf unseren Bahnen auch bei der jetzigen Zusammensetzung des Eisenbahnrats Berücksichtigung finden können. Allein dieser Glaube ist in der Arbeiterschaft nicht vorhanden, und mit Fug und Recht hat man einiges Mißtrauen, wenn man weiß, daß der Eisenbahnrat eben nicht diejenige Zusammensetzung hat, die die Arbeiterschaft wünscht, wenn man weiß, daß im Eisenbahnrat keine Vertreter der Arbeiterschaft sitzen, die die Bedürfnisse und Wünsche der Arbeiterschaft genau kennen und die mit der nötigen Energie für die Berücksichtigung der Interessen der Arbeiterschaft an unseren Bahnen einzutreten gewillt sind. Ich meine also, man sollte das Versprechen nun einmal zur Tat werden lassen und dafür sorgen, daß sobald wie möglich auch der Arbeiterschaft eine Vertretung im Eisenbahnrat eingeräumt werde (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten). Soviel ich mich entsinne, ist das in Bayern bereits zur Tatsache geworden; dort hat man der Arbeiterschaft eine solche Vertretung eingeräumt, und ich meine, was in Bayern möglich ist, wird auch in Baden durchführbar sein (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten). Ich meine also, man braucht gar nicht zu warten, bis das Arbeitskammergesetz zustande kommt. Man wird genügende Vertretungen der Arbeiterschaft finden, die man eventuell als Wahlkörper für die Vertretung der Arbeiterschaft im Eisenbahnrat benützen kann. Es ist also meines Erachtens der Zeitpunkt wohl gekommen, um dem berechtigten Verlangen der Arbeiterschaft Rechnung zu tragen, es nicht bei dem Versprechen bewenden zu lassen, sondern das Wort jetzt endlich zur Tat werden zu lassen.

Wenn ich vorhin erwähnt habe, daß eine Reihe von berechtigten Klagen über die Zustände auf unseren Bah-

nen vorhanden sind, so hat ja vorhin bereits der Herr Kollege Schmidt-Karlsruhe auf die Verhältnisse der Strecke Durmersheim—Spöck hingewiesen, und ich muß sagen, gerade die Verhältnisse dieser Strecke sind ein sprechender Beweis dafür, wie viele Unzuträglichkeiten auf unseren Bahnen noch bestehen und wie viele Unzuträglichkeiten insbesondere die arbeitende Bevölkerung auf unseren Bahnen noch zu ertragen hat. Ich bin in früheren Jahren wiederholt selbst beim Herrn Minister vorstellig geworden, um für diese Unzuträglichkeiten die Möglichkeit einer Abhilfe zu schaffen. Der Herr Minister hat auch versprochen, er werde das Mögliche tun, um die Klagen, die in den Kreisen der Arbeiterschaft über die Zustände auf jener Strecke laut geworden sind, beseitigen zu helfen. Ich bezweifle auch gar nicht, daß der Herr Minister den guten Willen hatte, den Mißständen abzuweichen, und daß er von sich aus das Nötige getan hat; es kommt aber eben manchmal vor, daß der Wille irgend einer solchen Lokalbahnverwaltung mächtiger ist als der Wille selbst eines Ministers, und so mag es zu erklären sein, daß trotz des guten Willens des Herrn Ministers die alten Zustände, die schon so oft beklagt worden sind, auch heute noch vorhanden sind, so Überfüllung und Unreinlichkeit der Wagen, schlechte Beleuchtung und schlechte Heizung zur Winterszeit. Alle diese Mißstände findet man auch heute noch auf der Strecke, und nicht nur auf dieser Strecke sondern auch anderwärts. Aus diesen Zuständen heraus erklärt es sich sehr wohl, wenn die Arbeiterschaft heute mehr wie je das Verlangen kund gibt, daß auch ihr eine Vertretung im Eisenbahnrate eingeräumt werde. Ich meine, dies Verlangen rechtfertigt sich heute umso mehr, als vor wenigen Tagen vom Herrn Staatsminister klar gesagt worden ist, daß nach seiner Meinung die gesetzgebende Körperschaft unseres Landes in verwaltungstechnischen Fragen der Eisenbahnverwaltung nichts zu sagen hat, und ich halte es aus diesen Gründen für um so notwendiger, daß der Arbeiterschaft wenigstens dort eine Vertretung eingeräumt werde, wo man darüber noch etwas zu sagen hat.

Minister Freiherr von Marschall: Ich halte den Wunsch der Arbeiterschaft auf eine Vertretung im Eisenbahnrate für berechtigt, und wenn demselben noch nicht stattgegeben worden ist, so war das auf die Gründe zurückzuführen, die der Herr Abg. Willi näher dargelegt hat. Da es aber leider den Anschein hat, als ob das Arbeitskammergesetz nicht so bald zustande kommen werde, so werden wir uns bestreben, in anderer Weise für eine Vertretung der Arbeiterschaft im Eisenbahnrat Sorge zu tragen. Es ist ein bezüglicher Entwurf betreffend die Abänderung der Verordnung über den Eisenbahnrat bereits ausgearbeitet, und ich hoffe, daß es nicht mehr lange dauern wird, bis die Verordnung erlassen und damit einem Wunsche der Arbeiter stattgegeben werden kann (Beifall).

Was die Ausstellungen an dem Betriebe der Nebenbahnen, namentlich bezüglich der Arbeiterbeförderung auf denselben, anbelangt, so richten wir unausgesetzt unser Augenmerk darauf, daß bestehende Mißstände tunlichst beseitigt werden. Ich bin nur dankbar, wenn mir im einzelnen Falle derartige Mißstände, sei es auf dem Wege der Presse, sei es auf anderem Wege, mitgeteilt werden, vom Ministerium aus soll alles geschehen, um denselben möglichst abzuweichen.

Abg. Rogger (natl.): Schon auf dem letzten Landtage sind hinsichtlich der Privatnebenbahn Gallingen—Kandern verschiedene Wünsche und Klagen laut geworden. Diese haben teilweise auch seitens der Bahnverwaltung Entgegenkommen gefunden, namentlich hinsichtlich der Herabsetzung der Perionenttarife von 4 Pf. auf 3 Pf. pro Kilometer, ebenso hinsichtlich der Änderung des Fahrplans. Die Abortverhältnisse auf dieser Strecke aber sind trotz vieler Klagen und Wünsche bis heute noch nicht verbessert, und man würde es nicht verstehen, wenn ich als Vertreter von Kandern nicht heute die Gelegenheit dazu benützen würde, dies zur Sprache zu bringen. Eine ganze Serie von Artikeln in den Lokalblättern, mit denen ich aber das Hohe Haus durchaus nicht belästigen möchte, und viele Gesuche seitens der Stadt Kandern an die Eisenbahnverwaltung haben den Zweck gehabt, dem Übelstande abzuweichen; aber es ist bis heute noch nichts geschehen.

Die Strecke Kandern—Gallingen beträgt 13 Kilometer. Bei Herstellung der Bahn wurde damals auf der Station Kandern eine Abortanlage geschaffen; eine weitere Abortanlage befindet sich auf der Station Gallingen, die von der Staatsbahn errichtet worden ist. Das sind die einzigen auf der ganzen Strecke. Nun beträgt die Fahrzeit auf der Strecke etwa 40 Minuten bei fünf Zwischenstationen, und es ist daher wohl begreiflich, daß schon viele Wünsche nach Vermehrung der Abortanlagen laut geworden sind. Es ist uns ja aus dem Alltagsleben zur Genüge bekannt, daß von den Polizeibehörden bei gewerblichen und industriellen Unternehmungen und auch bei Wirtschaften — und auch mit vollem Recht — sehr auf die Einrichtung von Abortanlagen gesehen wird. Um so auffällender muß es deshalb erscheinen, wenn bei einem Institut, das so dem öffentlichen Verkehr dient wie eine Bahn, hierauf gar nicht gesehen wird. Es scheint dies eine privilegierte Einrichtung zu sein, welche aber viel Mißfallen bei den Bewohnern des Kantonsales sowohl wie bei den Fremden, welche diese Bahn benutzen, erregt. Ich möchte mir deshalb die Frage erlauben, ob es nicht möglich wäre, die Verwaltung der Nebenbahn Kandern—Gallingen dazu anzubalten, hier Abhilfe zu schaffen, ob es nicht möglich wäre, in den Wagen oder mindestens auf den Zwischenstationen eine Abortanlage anzubringen. Ich bedauere sehr, daß der Herr Kollege Breitenfeld als Vertreter von Lörrach—Land durch Krankheit verhindert ist, anwesend zu sein; er würde meine Wünsche in jeder Beziehung sehr unterstützen.

Ich möchte mir bei dieser Gelegenheit noch erlauben, etwas zur Sprache zu bringen über die Verbindungsbahn von St. Ludwig nach Lörrach. In dieser Bahn wird auch ein Wagen IV. Klasse mitgeführt. Ich habe schon oft durch meinen Verkehr mit der Kreisstadt Lörrach Gelegenheit gehabt, zu sehen, wie sich auf dem dortigen Bahnhof der Verkehr abspielt. Ich möchte ganz besonders auf den Zug hinweisen, der 6.25 Uhr abends in Lörrach abgeht und über Leopoldhöhe die Verbindung mit der Hauptbahn darstellt. Um 6 Uhr werden in Lörrach die Fabriken geschlossen, und es stürmen nun die Arbeiter in großer Menge auf diesen Zug heran, so daß die anderen Leute, die etwa ihre Einkäufe oder andere Besorgungen in der Stadt gemacht haben, bei ihrem Eintreffen die Wagen III. Klasse vielfach schon vollständig besetzt finden, so daß ihnen nichts anders übrig bleibt, als sich in den Wagen IV. Klasse zu begeben, woselbst

sich die Leute aber immer außerordentlich sträuben. Wenn dann schließlich dieser Wagen IV. Klasse doch besetzt ist, werden die Passagiere in den anderen Wagen, wenn man den Ausdruck gebrauchen darf, wie die Seringe zusammengepfropft. Es ist wohl richtig, daß auf der Station Weil eine Erleichterung stattfindet, indem eine Anzahl Passagiere aussteigt, aber es handelt sich doch um eine Fahrt von über zwei Stationen, die für diejenigen, welche schon einen festen Platz haben, mindestens so unangenehm ist wie für diejenigen, welche die Sitzenden belästigen müssen. Es wäre deshalb wünschenswert, wenn hier durch Einstellung eines weiteren Wagens III. Klasse Abhilfe geschaffen werden könnte. Ich darf wohl annehmen, daß seitens des Stationsvorstandes in Lörrach hierwegen schon Anträge gestellt worden sind. So viel mir aber bekannt ist, ist bis heute noch keine Abhilfe geschaffen worden.

Abg. Schwab (Soz.): Ich möchte mich zunächst den Wünschen, die vom Herrn Kollegen Schmidt-Karlsruhe über den Zugverkehr der strategischen Bahn Karlsruhe—Kastatt vorgetragen worden sind, anschließen. Es ist das wirklich eine alte Kalamität und es ist mir längst bekannt, daß auch Arbeiter schon wiederholt Eingaben gemacht haben, damit hier Abhilfe geschaffen werde. Ich weiß auch, daß schon Deputationen mit der Bitte vorstellig geworden sind, da doch endlich eine Änderung eintreten zu lassen. Trotzdem ersehen wir auch jetzt wieder aus dem Fahrplan, daß der Abendzug von Karlsruhe erst um 8.40 Uhr weggeht. Ja, diese auf dem Lande wohnenden Arbeiter wollen den Sommer über auch ein bischen Feldarbeit verrichten. Wenn sie aber bis 8.40 Uhr hier sitzen müssen, können sie das nicht und sind außerdem gezwungen, ihr Geld auszugeben, denn sie können doch nicht bis zur Abfahrt des Zugs auf der Straße herumstehen, besonders nicht, wenn das Wetter nicht gut ist. Auch ist es für sie außerordentlich mißlich, den weiten Weg in die entfernt gelegenen Orte Vietigheim und Dittheim so spät abends zurücklegen zu müssen. Ich meine also, dieser Kalamität sollte denn doch abgeholfen werden. Die Erklärung des Herrn Ministers hat mich nicht befriedigt, denn die Kalamität hat ja schon bestanden, bevor der Bahnhof umgebaut worden ist. Ich glaube, es müßte doch möglich sein, den Leuten, die diesen Zug zu benutzen haben, entgegenzukommen, und ich möchte also die dringende Bitte an die Großh. Regierung richten, diesen Mißstand endlich zu beheben.

Ich habe dann eine weitere Anfrage an die Regierung zu stellen über die Verhältnisse bei den Nebenbahnen. Von Seiten der Privatbahnbeamten ist an uns die Anfrage ergangen, ob sich das Aufsichtsrecht der Regierung lediglich auf den Betrieb erstreckt, oder ob das Aufsichtsrecht der Regierung auch auf die Verhältnisse des Personals hinsichtlich dessen Entlohnung, dessen Dienst usw. sich ausdehnt. Es bestehen über diese Verhältnisse, wie ich gleich mitteilen will, lebhaftest Klagen. Hauptächlich wird darüber geklagt, daß die Dienstzeiten bei den Lokalbahnen ungemessen lang sind; weiterhin beziehen sich die Klagen auf Ausbeutung innerhalb langer Dienstzeit durch intensivste Inanspruchnahme des Personals, ebenso auch auf die Arbeit, auf die schlechte Entlohnung und auf die Behandlung. Sofern also eine Möglichkeit besteht, hier eingzugreifen,

möchte ich bitten, daß man von Seiten der Regierung nach dieser Richtung hin alles tut, was möglich ist, um für das Personal und die Arbeiter Verbesserungen herbeizuführen.

Außerdem habe ich noch einen Wunsch hier vorzutragen, der mir wert zu sein scheint, daß sich die Regierung darum bekümmert. Es ist mir bekannt geworden, daß die Arbeiter, die auf Privatbahnen mit Wochenkarten fahren, auch in denjenigen Wochen, in die ein, mitunter sogar zwei Feiertage fallen, den ganzen Betrag für die Wochenkarte bezahlen müssen und eine Entschädigung für die ausgefallenen Feiertage nicht erhalten. Früher bestand diese Klage ja auch hinsichtlich der Staatsbahn, dort ist aber eine Änderung vorgenommen worden. Ich glaube, auch bei den Privatbahnen sollte die Möglichkeit bestehen, Abhilfe zu schaffen. Es handelt sich hier um eine Abnahme von Geld, die wir nicht als gerecht anerkennen können. Ich schließe mich vollständig dem Wunsche dieser Leute an, daß hier endlich einmal die Regierung eingreife und dafür sorgen sollte, daß diesen Leuten nicht in der von mir geschilderten Weise unnötigerweise Geld abgenommen wird.

Dann habe ich noch einen Wunsch vorzubringen, der diejenigen Staatsbahnarbeiter betrifft, die darauf angewiesen sind, mit einer Privatbahn fahren zu müssen. Wir haben schon wiederholt die Bitte ausgesprochen, man möge auch diesen die gleiche Vergünstigung zuteil werden lassen, wie sie die Staatsbahnarbeiter haben, die mit der Staatsbahn befördert werden, man möge sie mit Freikarten ausrüsten. Von Seiten der Generaldirektion ist diesen Leuten mitgeteilt worden, die Generaldirektion der Staatsbahnen wolle das gern tun, aber die Direktionen der Nebenbahnen gingen nicht darauf ein. Ich meine, es sollte doch möglich sein, auch diesen Leuten die Benützung der Bahn unter den gleichen Umständen zu ermöglichen, wie das bei andern Arbeitern der Fall ist; es ließe sich das vielleicht in der Weise machen, daß mit der Nebenbahn ein Abkommen über eine hierfür zu zahlende Pauschalvergütung getroffen wird. Ich möchte die Regierung dringend bitten, den in dieser Beziehung vorgetragenen Wünschen Rechnung zu tragen.

Auch dem Wunsche des Herrn Abg. Schmidt-Karlsruhe kann ich mich anschließen, der dahin geht, daß einige direkte Züge von und nach Karlsruhe ohne Umsteigen in Kastatt früh und abends durch das Murgtal geführt werden, auch, wie bereits vorgetragen worden ist, in das obere Murgtal.

Ich wiederhole die Bitte, den von mir vorgetragenen Wünschen, soweit es möglich ist nachzukommen und ihnen Rechnung zu tragen.

Abg. Nebel (Zentr.): Ich habe der Großh. Regierung drei Bitten aus meinem Wahlbezirk vorzutragen.

Die erste derselben stammt aus den badischen Ortsgemeinschaften, die zwischen Waldürn und Amorbach liegen. Die Bewohner dieser Orte bitten, man möchte die Möglichkeit schaffen, daß die Schüler dieser Orte das Realgymnasium in Buchen besuchen können. Zu diesem Zwecke müßte entweder am Morgen ein Zug so fahren, daß diese Schüler nicht allzustrübe von Hause weggehen müßten, oder aber es müßte ein anderer Aus-

weg betreten werden, den z. B. die bayerische Regierung gefunden hat und auf welchen die Bewohner der Gegend verweisen. Die bayerische Regierung hat auf der Strecke Amorbach—Milttenberg einem Güterzug einen Personenwagen angefügt und so den in Betracht kommenden Schülern den Besuch an der Mittelschule ermöglicht.

Die zweite Bitte ist mir von Ärzten der Gegend und von der Bevölkerung Buchens und Walldürns vorgebracht worden. Diese bitten um eine Schutzhalle in Sedach. Es werden ziemlich viele Kranke in die Klinik nach Heidelberg verbracht, die in Sedach umsteigen müssen; deshalb wäre schon aus hygienischen Gründen hier ein Schutz angebracht. Auch das Bezirks-hospital Buchen erfordert eine solche hygienische Rücksicht auf die zu überbringenden Kranken.

Die dritte Bitte geht dahin, man möchte, wenn es irgendwie angängig ist, wiederholen, was früher schon einmal probiert wurde, nämlich den *Nachschneitzug*, der etwa um 11 Uhr an Sedach vorbeifährt, dort halten lassen. Man hat wie gesagt früher einmal eine Probe damit gemacht, hat aber, soviel mir gesagt worden ist, den letzten Zug, der von Sedach nach Walldürn fährt, nach dem alten Fahrplan eine halbe Stunde vor Ankunft des Schnellzuges abgehen lassen, so daß die Folge davon natürlich war, daß der Haltepunkt Sedach wenig benützt worden ist. Würde der Bitte entsprochen, so wäre dann auch der Zug von Sedach nach Walldürn um eine halbe Stunde später anzufahren, dann wäre dieser Kalamität abgeholfen.

Ich bitte die Großh. Regierung, diese drei Wünsche wohlwollend zu behandeln.

Abg. Vogel-Mannheim (fortfchr. Sp.): Ich möchte bei dieser Gelegenheit eine Beschwerde der Lüncher über die Vergabung der Lüncherarbeiten bei den Großh. Staatsbahnen vorbringen. Sie werden sich erinnern, daß wir schon anlässlich der Gewerbedebatte beim Budget des Ministeriums des Innern darauf hingewiesen haben, daß es nicht im Interesse des Handwerks liegen würde, wenn die Eisenbahnverwaltung bestimmte Materialien vorschreiben und damit also gewissermaßen ein Monopol hinsichtlich bestimmter Materialien begründen würde, insofern alle andern für die Lieferung dieser Materialien in Betracht kommenden Lieferanten ausgeschaltet wären. Die Folge davon würde ja sein, daß, weil eine Konkurrenz nicht bestünde, diese Materialien im Preise steigen. Es ist sonderbar, daß die Fühlung zwischen dem Ministerium der Eisenbahnen und dem anderen Ministerium hergestellt ist, wenn es gilt, verkehrsrückwärtliche Maßregeln zu treffen; wenn es sich aber darum handelt, für das Handwerk etwas zu tun, dann scheint die Verbindung zwischen dem Ministerium des Innern und zwischen dem Eisenbahnministerium abgeschnitten zu sein. Wenn man bei der Handwerksdebatte gehört hat, wie von seiten des Ministeriums des Innern dem Handwerk gegenüber nichts wie Wohlwollen ausgesprochen und wie gesagt wurde, daß man bei der Vergabung von Arbeiten das größtmögliche Entgegenkommen zeigen werde, so muß man es bedauern, wenn hier gerade das Gegenteil der Fall ist. Es wurde mir damals gleich nach der Debatte von Handwerkern gesagt, daß von Vorstehern von Bauinspektionen

einigen Herren gegenüber geäußert worden ist: Das ist uns ganz egal, da gehen wir nicht darauf ein, jetzt machen wir es doch gerade so wie früher! Es wurde mir auch die Beschwerde vorgebracht, daß man versuche, gerade die Vorsitzenden der Handwerkerorganisationen zurückzusetzen, weil eben diese Vorsitzenden gewöhnlich die Beschwerden ihrer Organisation zur Sprache bringen müssen, wodurch sie sich bei den betreffenden Beamten persönlicher Beliebtheit nicht erfreuen.

Es ist nun auch jetzt wieder beim Ausschreiben der Lüncherarbeiten die Ferrubronfarbe vorgeschrieben worden. Ich will nebenbei bemerken, daß mir von Sachverständigen gesagt wurde, wenn ein Vertreter einer auswärtigen Farbenfabrik kommt, daß er es ganz gut versteht, den betreffenden Ingenieur einzusehen, der ja ein ganz vorzüglicher Ingenieur sein kann, aber für das Wesen der Farbe doch nicht das Verständnis zu haben braucht, das ein praktischer Fachmann besitzen muß, der tagtäglich mit dieser Farbe zu tun hat. Es würde nun dieser Farbe eine gewisse Aluminiumbeimischung gegeben, wodurch die angefrischten Eisenteile einen schönen Glanz zeigen, ohne daß durch diese Beimischung der Wert der Farbe erhöht oder die Kosten der Herstellung der Farbe verteuert würden. Aber im Verkauf stelle sich diese Farbe nachher teurer, weil durch sie dem Schönheitsgefühl Rechnung getragen werde; für diesen Vorzug der Farbe müsse ein gewisses Entgelt in Gestalt des höheren Preises entrichtet werden. So sei z. B. bei der Wintersdorfer Brücke ein Ausschreiben erlassen und hier auch diese bestimmte Farbe vorgeschrieben worden. Man verlangt 1. Zweimalige Anstriche mit Ferrubron, 2. Sorgfältigstes Reinigen der Eisenteile von Rost, Schmutz und Staub, 3. Verfitten der Träger, 4. Vorlegen von Skizzen für die Ausrüstung, 5. Stellen des Gerüsts an den Brückenteilen über den Rhein, 6. Stellen von einem Rachen mit zwei stromkundigen Schiffen während der ganzen Dauer der Arbeitszeit, 7. Stellen der Pinsel usw., 8. Zulage für auswärtige Arbeiter. Da hätte sich nun auch die Farbenfabrik selbst, Garkke heißt ihr Besitzer, bei der Vergabung der Lüncherarbeiten durch Angebote beteiligt und 24 Pf. pro Quadratmeter verlangt! Ich glaube, jeder, auch wer kein Lüncher ist, muß es verständlich finden, daß bei einem Preise von 24 Pfennig pro Quadratmeter die Selbstkosten für diese Arbeiten, die verlangt werden, nicht gedeckt werden, und die Herren Lüncher sind der Ansicht, daß die Firma an der Lieferung der Farbe selbst einen solchen Reingewinn habe, daß es ihr möglich wäre, für den Anstrich einen so billigen Preis zu verlangen. Man schreibt hier, die Lüncher würden geradezu der Vernichtung entgegengehen, würde man gegen dieses Verhalten nicht protestieren. Ich bin auch der Ansicht, daß man doch, soweit es irgend möglich ist, das einheimische Gewerbe unterstützen, es wenigstens nicht ausschließen soll, und ich meine, auch in Baden gibt es Farbenfabriken, die sehr gutes Material herstellen können und auch herstellen müssen, was man durch Beweise dargun und auch durch Zeugnisse von Bauinspektionen belegen kann. Es scheint, daß eben bei der Großh. Generaldirektion eine sehr große Liebe für Berlin besteht. In allem, was nach unserer Ansicht in bezug auf den Betrieb schlecht ist, sucht man Berlin nachzuahmen, auch die Arbeiten sucht man wenn möglich nach Berlin zu geben; ich habe das ja auch in einem andern Fall in der Budgetkommission dargetan, der

heute nicht hierher gehört. Auch hier ist das wieder der Fall. Wenn es aber gilt, gute Sachen von Berlin, von Preußen anzunehmen, die vorteilhaft sind, wie z. B. die ganze Organisation des Eisenbahnwesens, da muß man zurück. Ich glaube, wenn sich das alles so verhält, sind die Beschwerden der Ländchmeister gerechtfertigt, und ich würde es sehr bedauern, wenn von Seiten der badischen Generaldirektion durch die Art und Weise der Vergabe der Arbeiten das badische Handwerk derart geschädigt würde.

Herr Oberbaurat **W a s m e r**: Ich habe Veranlassung, auf die Bemerkungen des Herrn Abg. **V o g e l** zu antworten. Als der Herr Abg. Vogel begonnen hat, habe ich gleich gedacht, daß er wohl den Spezialfall des Anstrichs der Wintersdorfer Brücke im Auge habe, und am Schluß seiner Rede hat er ja auch erwähnt, daß ihn dieser Fall zu seinen Ausführungen veranlaßt hat. Ich habe deshalb zunächst auf diesen Spezialfall näher einzugehen. Die Wintersdorfer Brücke ist schon vor 10 Jahren mit Ferrubron angestrichen worden, und dieser Anstrich hat sich außerordentlich bewährt. Als nun die Frage an uns herantrat, die Brücke wiederholt anstreichen zu lassen, war es doch das natürlichste, die Farbe zu wählen, mit der die Brücke das erste Mal gestrichen worden ist und die sich gut bewährt hat. Das war die Veranlassung, warum wir die Ferrubronfarbe gewählt haben. Außerdem ist diese Brücke eine Gemeinschaftsbrücke der badischen und elsässer Bahn, und es waren Verhandlungen mit der elsässer Bahn notwendig, die die Hälfte der Kosten bezahlen mußte. Die elsässer Bahn hat sich auch mit dem Ferrubronanstrich einverstanden erklärt, sie hat sogar gewünscht, daß dieser gewählt wird. Die Wahl des Ferrubrons ist in diesem Falle jedenfalls kaum zu beanstanden. Die Vergabe des Anstrichs ohne Farbenlieferung ist schon erfolgt. Die Ausschreibung hat ein ganz günstiges Ergebnis gezeigt. Es haben sich 25 Malermeister daran beteiligt, ein Zeichen, daß man auch eine Arbeit leisten kann, ohne das Material dazu mitzuliefern. Unter diesen Anbietern war auch die Fabrik, die das Ferrubron erzeugt, selbst vertreten. Sie hat das niedrigste Angebot gestellt, wir haben ihr aber den Zuschlag nicht erteilt. Der Zuschlag ist an einen Anstreichermeister in Baden-Baden erfolgt, der das dritte Gebot stellte und als guter Handwerksmeister bekannt war.

Außerdem muß bemerkt werden, daß der Anstrich einer Brücke immerhin etwas anderes ist als ein sonstiger Anstrich. Eine Brücke muß natürlich einen besonders guten Anstrich haben. Der Anstrich muß sturm- und wetterfest sein; außerdem muß er noch die Eigenschaft haben, daß er auch den Rauchgasen Widerstand leistet, die ja gerade bei Brücken wie der Wintersdorfer, die auch oben gedeckt sind, sehr schädlich auf den Anstrich einwirken. Daß wir für unsere eisernen Brücken nur solche Anstrichfarben zulassen, von denen wir wissen, daß sie sich gut halten, und die sich schon bei uns bewährt haben, kann, glaube ich, der Verwaltung nicht verübelt werden. Es sind eine Anzahl Farben vorhanden, die sich bewährt haben, und diese schreiben wir vor; dazu gehört auch die Ferrubronfarbe. Wir können uns durchaus nicht auf Versuche einlassen, und jede beliebige Farbe für den Anstrich einer eisernen Brücke, die den Witterungsverhältnissen und den Rauchgasen ausgesetzt ist, zulassen. Schließlich möge doch der Herr Abg. Vogel nicht glauben, daß die Verwaltung sich einfach

durch einen Handlungsreisenden eine Farbe aufschwächen läßt, auch unsere Bezirksbeamten draußen nicht. Die Farben werden gewählt nach eingehenden Versuchen, und es werden nur solche genommen, die sich schon bewährt haben.

Während dieser Rede übernahm Präsident **R o h r - h u r s t** wieder den Vorsitz.

Abg. **S u m m e l** (fortschr. Sp.): Auch mir sind gerade in bezug auf die Einzelheit, auf die uns seitens der Regierungsbank soeben geantwortet worden ist, einige Beschwerden mündlich vorgetragen worden, und ich finde sie zum Teil auch in einem Artikel der „Süddeutschen Malerzeitung“ erwähnt. Ich glaube, es wäre auch erwünscht, wenn von Seiten der Regierung über die darin erwähnten Einzelheiten Auskunft erteilt würde. Es wird uns darin mitgeteilt, daß die Farbe zum Anstrich der Wintersdorfer Brücke von der Bahnbauinspektion selbst geliefert werde, und daß die Handwerker verpflichtet seien, mit dieser von der Bahnbauinspektion gelieferten Farbe den Anstrich zu vollziehen. Nun mag die Verwendung dieser speziellen Farbe durchaus gerechtfertigt sein, es mag sich auch irgend eine Rechtfertigung dafür finden lassen, daß die Farbe durch die Bahnbauinspektion geliefert wird. Ich meine aber, man sollte dann von dem ausführenden Maler keine Garantie für die Haltbarkeit verlangen, wenn die Farbe ihm vorgeschrieben und von der Bahnbauinspektion geliefert wird. Da ist es doch nicht gerechtfertigt, daß vom Maler eine Garantie für die Haltbarkeit geleistet werden muß. Darüber beschwert sich speziell der Artikel in der „Süddeutschen Malerzeitung“. Ich möchte weiter darauf hinweisen, daß in diesem Artikel auch die Behauptung ausgesprochen wird, die Bahnbauinspektion Rastatt sehe sich über die Verordnung der Generaldirektion hinweg, daß die Angebotsformulare unentgeltlich abgegeben werden. Nach der Behauptung der Malerzeitung wurden solche Formulare zuerst überhaupt nicht abgegeben, und späterhin nur gegen Zahlung von 50 Pf. Ich glaube, es wäre wünschenswert, wenn wir auch darüber Auskunft erhielten.

In Wirklichkeit ist es eine prinzipielle Frage, die hier zur Entscheidung gelangen muß, und deshalb erlaube ich mir, bei dieser Position darüber zu sprechen. Es handelt sich um die Zweckmäßigkeit der **M a t e r i a l b o r - s c h r i f t e n**. Wenn Materialien einseitig vorgeschrieben und nur sehr wenige Fabrikate zugelassen werden oder gar nur das einer einzigen Firma vorgeschrieben wird, so entsteht dadurch naturgemäß ein Monopol für diese Firma, und das wirkt auf das Produkt der Firma preis erhöhend ein. Wenn nun auch für den Farbenanstrich der Brücken eine Auswahl gelassen ist, was ich nicht weiß — es ist das seitens der Regierungsbank uns mitgeteilt worden, also wird es der Fall sein —, so erscheint das bezüglich der Materialien zum Anstreichen der Waggonen nicht der Fall zu sein. Da scheint ein ganz bestimmtes Material vorgeschrieben zu sein, und zwar, wie mir mitgeteilt wird, für die Waggonen I. und II. Klasse ein englisches Material, für die III. Klasse das Fabrikat einer Firma Schramm in Offenbach, so daß hier die Behauptung zutreffen würde, daß nur ein einziges Material zur Verwendung vorgeschrieben ist. Das könnte ich nicht für gerechtfertigt halten. Es wird dadurch für die Firma

ein Monopol geschaffen, das auf den Preis ihres Produktes erhöhend wirkt. Die Erfahrung hat gezeigt, daß, wenn man von diesem Verfahren abgeht und keine Materialien mehr vorschreibt, wiederholt schon ein Preisrückgang in diesen Materialien zu verzeichnen war.

Damit hängt zusammen, was ich bei dieser Gelegenheit erwähnen möchte, daß seitens der badischen Firmen, die solche Lade und Farben führen, geklagt wird, daß ihrer Vermittlung nach die Materialprüfung nicht in der richtigen Weise stattfindet, daß sie mehr untergeordneten Organen überlassen sei, und daß diejenigen Beamten, die die Verantwortung für die Wahl zu tragen haben, an der Materialprüfung selbst nicht beteiligt sind. Wenn das der Fall wäre, würde ich das außerordentlich bedauern. Ich nehme aber an, daß uns die Großh. Eisenbahnverwaltung in dieser Richtung das Gegenteil versichern kann.

Da zur Zuständigkeit der Ministerialabteilung ja auch das Tarifwesen und ähnliche Dinge gehören, so darf ich, da ich nun einmal am Worte bin, auf etwas anderes hinweisen, was mir gestern durch eine schriftliche Mitteilung bekannt geworden ist. Es wird darin geklagt, daß der Sonntagsverkehr von Straßburg in den Schwarzwald, wie er früher stattgefunden habe, in der letzten Zeit durch bewährte tarifliche Maßnahmen der elsäß-lothringischen Verwaltung im Zusammenhang mit einem dortigen Verkehrsverein in die Vogesen abgelenkt werde, und zwar dadurch, daß man drüben billige Sonntagskarten, die zur Hin- und Rückfahrt 3,4 Pf. pro Kilometer kosten, an die Passagiere abgebe. Ich meine, wenn das in Elsaß-Lothringen geschieht, hätte unsere Eisenbahnverwaltung nicht nur das Recht sondern die Pflicht, eine derartige Verbilligung auch für unseren Sonntagsverkehr durchzuführen.

Ich darf bei dieser Gelegenheit erwähnen, daß die Führung von Sonderzügen auch in anderen Richtungen empfehlenswert wäre. Wir lesen, daß in Elsaß-Lothringen große Züge zusammengestellt werden, die z. B. nach Berlin zu geradezu lächerlich niedrigen Preisen fahren. Diese Züge sind immer überfüllt, sie ermöglichen den Leuten eine billige Reise nach Berlin. Die Rückreise kann an beliebigen Tagen angetreten werden. Ich sehe nicht ein, warum wir in Baden derartige Züge nicht ebenfalls über den Schwarzwald etwa von Mannheim und Karlsruhe aus führen. Wir könnten genau in derselben Weise mit billigen Tarifen zur Hebung des Verkehrs auf dem Schwarzwald beitragen.

Etwas anderes scheint mir nun seitens der elsäß-lothringischen Bahnverwaltung gemacht worden zu sein, was mit den Tarifabmachungen ganz gewiß nicht übereinstimmt. Ich habe seinerzeit schon in der Budgetkommission auf eine Einrichtung hingewiesen, die die württembergische Eisenbahnverwaltung eingeführt hat. Sie gibt aus nicht ersichtlichen Gründen Monatskarten von Heilbronn und Stuttgart nach der an sich bedeutungslosen Station Mengen aus. Dieses Vorgehen wird erst begreiflich, wenn man sieht, daß diese Monatskarten nach Mengen über vier oder fünf Linien gelten, also lediglich eine Zeittkarte für die gesamten württembergischen Staatseisenbahnen darstellen; anders kann man das nicht bezeichnen. In bezug auf diese Monatskarten geht die elsäß-lothringische Verwaltung scheint es

noch sehr viel weiter als die württembergische. Wir lesen, daß in den Reichslanden Monatskarten zwischen Straßburg und Colmar zu einem Preis von 16,50 M. ausgegeben werden. Dieselbe Strecke von 66 km würde bei uns auf der badischen Seite als Monatskarte 36 M. kosten, so daß manche Reisende aus dem badischen Gebiet, aus der Kehler Gegend, diese elsäßischen Monatskarten zur Fahrt in das elsäßische Oberland benötigen. Entweder, Elsaß-Lothringen durchbricht hiermit die Abmachungen, oder es tut etwas, was unsere Verwaltung auch tun könnte, aber aus irgend welchen Gründen nicht tut. Ich glaube, es wäre wünschenswert, wenn wir darüber Aufklärung bekommen könnten.

Geh. Oberbaurat **W a s m e r**: Ich wollte nur in Ergänzung dessen, was ich vorhin gesagt habe, und auf die nochmalige Anfrage des Herrn Abg. Gummel in der gleichen Angelegenheit kurz zu bemerken, daß allerdings in **W i n t e r s d o r f** nicht nur die Farben vorgeschrieben sind, sondern daß sie auch von der Verwaltung geliefert werden, die Vergütung also nur die Arbeit an sich enthält. Es geschieht das in den anderen Fällen nicht, meistens schreiben wir die Farbe vor, überlassen die Lieferung aber dem Anstreichermeister. Hier handelt es sich nun um eine gemeinschaftliche Brücke und auch die elsässer Verwaltung hat in diesem Falle gewünscht, daß die Farbe von der Verwaltung gestellt wird. Das war bei dieser großen Brücke auch ganz am Platze. Ich glaube, es läßt sich auch verteidigen, daß in den Bedingungen für die Anstreicherarbeiten auch eine gewisse Sicherheit für die Haltbarkeit gefordert wird. Es wurde eine einjährige Garantie gefordert, und wollte man damit eine gewisse Mäßigkeit der Anstreichermeister herbeiführen. Die Garantiezeit für die Farbe selbst ist damit nicht gemeint. Es ist mit der einjährigen Garantie nicht zu viel verlangt worden, auch wenn der Betreffende die Farbe nicht zu liefern hat.

Daß für die Verdingungsauszüge eine Gebühr verlangt worden ist, beruht auf einem gewissen Mißverständnis der Inspektion. Die Inspektion hatte eigentlich keine Verdingungsauszüge ausgeben wollen, weil es sich ja bloß um einen einzigen Preisanschlag gehandelt hat, es war nur verlangt, für den Anstrich pro Quadratmeter wird so und soviel verlangt. Die Inspektion hat dann auch auf Anfrage keine Angebotsformulare verabsolgt, sondern die Vertragsbedingung selbst, und dafür wird ja eine Gebühr verlangt. Sie hätte aber Angebotsformulare haben und auch abgeben sollen. Daß es nicht geschehen ist, ist auf ein Mißverständnis zurückzuführen.

Geh. Oberbaurat **E n g l e r**: Der Herr Abg. Gummel hat gemeint, daß die Prüfung der Materialien bei der Eisenbahnverwaltung vielfach durch untergeordnete Organe ausgeführt werde. Ich kann darauf erwidern, daß die weitaus größte Zahl aller wichtigeren Prüfungen, die vorgenommen werden, so weit irgend möglich durch die chemisch-technische Prüfungs- und Versuchsanstalt an der Technischen Hochschule vorgenommen wird, daß aber selbstverständlich die Prüfung solcher Gegenstände, die eine handwerksmäßige Behandlung verlangen, wie Schlag- und Zerreißungsproben von Eisen, Stahl, Kupfer und anderen Materialien, dort nicht gemacht werden, sondern daß das in un-

ferer Hauptwerkstätte geschieht, und daß unter Umständen die Prüfung auch in auswärtigen öffentlichen Prüfungs- und Versuchsanstalten stattfindet. Die Prüfung geschieht aber in der Hauptwerkstätte nicht von untergeordneten Organen sondern unter der Aufsicht Vorgesetzter. Daß selbstverständlich die Vorgesetzten nicht etwa den Pinsel in die Hand nehmen, wenn es sich um eine Farbenprobe handelt, und selbst damit Streichproben ausführen, das ist wohl begreiflich; aber sie verfolgen die Sache mit großer Aufmerksamkeit, und das Ergebnis wird nicht von untergeordneten Leuten festgestellt, sondern von den Vorgesetzten in der Hauptwerkstätte.

Wenn der Herr Abg. Hummel noch behauptet hat, daß für gewisse Wagenansätze speziell das Material einer bestimmten Fabrik vorgegeschrieben werde, und zwar ausschließlich, so muß ich das sehr bezweifeln. Ich kann, wenn es etwa doch vorgekommen sein sollte, nur annehmen, daß das in einem bestimmten Fall durch besondere Verhältnisse notwendig geworden war, weil vielleicht der vorhergehende Anstrich mit dem gleichen Material hergestellt war. Im allgemeinen werden aber von der Eisenbahnverwaltung in ihrem eigenen Interesse derartig bestimmte Materialien nicht vorgegeschrieben, sondern das geschieht nur unter ganz besonderen, dringenden Verhältnissen. Nur, wenn es sich um ganz besonders wichtige Materialien und Baubestandteile handelt, die anerkanntermaßen nur von einzelnen Firmen in entsprechender Beschaffenheit geliefert werden, vielleicht für eine Lokomotive, so wird, wenn es notwendig ist, unter Umständen ein ganz bestimmtes Fabrikat vorgegeschrieben; das geschieht aber nur in sehr wenigen Ausnahmefällen.

Abg. Wiedemann (Zentr.): Ich habe drei kleine Wünsche aus meinem Wahlkreis vorzubringen, deren Erfüllung unsere Staatsfinanzen sicher nicht aus dem Gleichgewicht bringen wird. Der erste betrifft den Platz am Güterbahnhof in Bruchsal, der sich in einem sehr schlechten Zustand befindet. Ich möchte namentlich bitten, daß man für eine ordentliche Ableitung des Wassers sorgt. Vielleicht läßt sich dort einmal eine Probe mit der Teerung des Platzes machen. In Bruchsal hat man verschiedene Straßen geteert und damit recht gute Erfahrungen gemacht. Für die Fuhrwerksbesitzer, die auf dem Platz im Güterbahnhof mit ihren Wagen verkehren müssen, ist das ein sehr mißlicher Zustand, wenn der Boden aufgeweicht ist und infolgedessen Wagen und Pferd oft im Schmutz einsinken.

Den zweiten Wunsch habe ich schon einmal im Jahre 1906 hier vorgetragen, er bezieht sich auf die Erstellung eines Wärterhauses, einer Wohnung für die Wärter an der Blockstelle an der Württemberger Bahn und zwar da, wo die beiden Tunneln zusammenlaufen. Im Bericht des Herrn Dr. Wildens (Beilage zur 70. Sitzung vom 8. Mai 1908) ist eine Summe von 11 500 M. für die Erstellung eines Bahn- und Weichenwärterhauses in Bruchsal vorgesehen. Ich weiß nun nicht, ob damit dem von mir im Jahre 1906 vorgetragenen Wunsch Rechnung getragen werden sollte. Bis jetzt ist aber ein solches Wärterhaus nicht erstellt worden. Ich möchte bitten, daß man diesen Wunsch erfüllt, insbesondere auch im Hin-

sicht darauf, daß man den Signalwärtern, die dort tätig sind und einen besonders schwierigen Dienst von 11 bis 13 Stunden täglich haben, nicht zumuten sollte, daß sie immer noch einen weiteren Weg in ihre Wohnung in die Stadt zurücklegen müssen.

Der dritte Wunsch bezieht sich auf das Schnellzugspaar Berlin-Basel, das durch Bruchsal fährt, ohne anzuhalten. Die Bruchsaler Handelsgenossenschaft hat sich an die Generaldirektion mit der Bitte gewandt, daß man für dieses Schnellzugspaar einen kleinen Halt in Bruchsal ermöglichen sollte. Dieser Bitte wurde aber leider nicht entsprochen, und ich möchte daher bitten, daß man diese Frage noch einmal ernstlich prüft; denn diese Züge halten doch auch in Doss, Appenweier, Offenburg, Dinglingen-Lahr und Freiburg. Bruchsal ist doch ein Hauptnotenpunkt für Eisenbahnen und die Einnahmen aus dem Güterverkehr und Personenverkehr in Bruchsal dürfen sich sehen lassen. Dieselben betragen im Jahre 1907, wie ich aus der Statistik entnehmen konnte, rund 1,7 Millionen und im Jahre 1908 1,8 Millionen Mark. Das ist doch eine ganz bedeutende Summe, die in Bruchsal aufgebracht wird, und ich glaube, daß der Wunsch auf bessere Berücksichtigung der Stadt Bruchsal bei der Fahrplanlegung vollauf berechtigt ist.

Abg. Wittmann (Zentr.): Ich habe bereits in der Budgetkommission Gelegenheit genommen, der Großen Regierung nahe zu legen, zur Förderung des Milchabfahrs für die Gegenden, welche von den großen Plätzen des Landes entfernt liegen, besondere Vorkehrungen zu treffen, und ich möchte auch an dieser Stelle auf meine Anregung von damals zurückkommen. Ich komme um so lieber darauf zurück, als in den Verhandlungen des bayerischen Landtags in der neueren Zeit der gleiche Gegenstand zur Beratung stand und die Eisenbahnverwaltung in Bayern einen überaus entgegenkommenden Standpunkt für den gleichen Betreff eingenommen hat. Nach den Berichten, die mir da vorliegen, hat der Verkehrsminister in Bayern sich bereit erklärt, Staffeltarife einzuführen, und er hat auch die Einführung von Milchsonderzügen als ein erstrebenswertes Ziel bezeichnet. Ich wäre der Großen Regierung dankbar, wenn sie namentlich auch im Interesse der Milchproduzierenden Orte meines Wahlkreises im Neckgau und auf dem Schwarzwald dafür sorgen würde, daß diese Orte, die unter der Konkurrenz der schweizerischen Milch sehr leiden, ihre Milch in die großen Städte des badischen Landes zu einem recht billigen Preis versenden könnten, damit sie den nötigen Absatz haben, den sie durch die bereits erwähnte Konkurrenz in dem gewünschten Umfang nicht besitzen. Ich glaube, nach dem bayerischen Vorgang ließe sich das ermöglichen, und es wären wohl auch Milchsonderzüge möglich, deren Einlegung sich an Stall- und Fütterungszeit anpassen müßte.

Von dem Herrn Kollegen Willi ist heute bereits von der Zusammensetzung des Eisenbahnrats gesprochen worden; er hat speziell den Wunsch geäußert, daß, wie Landwirtschaft und Gewerbe, auch die Arbeiter eine Vertretung in dem Eisenbahnrat bekämen. Das was die Große Regierung erwidert hat, hat mich befriedigt, da ich den gleichen Standpunkt einnehme wie Herr Kollege Willi, und ich möchte nur wünschen, daß der Beizug von Arbeitern recht bald erfolge und daß die in Aussicht ge-

nommene Verordnung bald kommen möge. Im übrigen möchte ich bei dieser Gelegenheit bemerken, daß ich ein Freund der dermaligen Zusammensetzung des Eisenbahnrats überhaupt nicht bin. So wie der Eisenbahnrat heute zusammengefaßt ist und einberufen wird, ist er eigentlich nur ein Dekorationsstück (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten). Er wird einberufen, er darf auch Wünsche äußern, allein die Wünsche, die er vorbringt, werden gewöhnlich nicht berücksichtigt. Ich selbst habe schon mehrfach durch Mitglieder des Eisenbahnrats Wünsche zum Vortrag bringen lassen, die bei der Großh. Regierung recht wohl hätten Erörterung finden können. Es handelte sich nämlich um Wünsche, die weder besondere Ausgaben verursacht noch besondere Einschränkungen bezüglich des Durchgangsverkehrs usw. im Gefolge gehabt hätten; es handelte sich um den Anschluß einer Nebenbahn an eine andere Strecke. Aber so oft ich die Wünsche habe vortragen lassen, ich habe nie gefunden, daß der Sache eigentlich Gehör geschenkt worden wäre. Ich glaube, wenn eine andere Zusammensetzung da wäre, wenn dieser Eisenbahnrat auf breiterer Grundlage aufgebaut wäre und wenn er auch mehr zu sagen hätte, als es tatsächlich der Fall ist, dann würde die Sache doch besser sein, und man würde derartige schmerzliche Erfahrungen, möchte ich sagen, als der Vertreter eines Bezirkes nicht machen müssen, wie es mir eben schon mehrfach passiert ist (Sehr gut! rechts).

Es besteht in weiteren Kreisen der Wunsch, daß die Fahrpläne, wenn sie einmal entworfen sind, nicht bloß in den Handwerkskammern und Handelskammern aufgelegt werden, sondern daß sie auch weiteren Kreisen zugänglich gemacht werden, daß man sie namentlich auch für die Interessenten an größeren Plätzen, an größeren Stationen usw. zur allgemeinen Einsicht offen legt. So wie die Sache jetzt ist, ist es doch den einzelnen Interessenten, die nicht gerade in nächster Nähe des Sitzes der Handelskammer oder Handwerkskammer wohnen, sehr schwer, Einsicht zu nehmen, es ist mit Umständen, mit Kosten verbunden, sie können es vielfach nicht tun, und die Zeit der Auslage ist oft eine solche, daß sie sehr wenig Zeit haben, um einen derartigen Schritt, wenn sie ihn für nötig halten, auszuführen. Ich meine, man könnte da den Interessenten etwas entgegenkommen und die Einsichtnahme für die interessierten Kreise möglichst erleichtern.

Ich habe schon in früheren Landtagen mit anderen Herren in diesem hohen Hause dem Wunsche Ausdruck gegeben, daß der Zuschlag für die Fahrradstrecke auf der Söllentalbahn, soweit er noch besteht, aufgehoben werden möge. Ich will mir größere Ausführungen sparen, da die Sache bekannt ist, allein ich möchte im Interesse aller derer, die diese Fahrradstrecke benutzen müssen, auf diesen Wunsch hier wieder zurückkommen und möchte damit der Großh. Regierung Anlaß geben, in eine erneute Prüfung dieses alten Wunsches einzutreten.

Die Verbindung von Bonndorf nach Neustadt und umgekehrt ist nicht allweg derartig, wie es die Benutzer der Bahn wünschen. Es ist ja in dieser Beziehung schon manches geschehen, es muß mit Dank anerkannt werden, daß das Material, das auf der Strecke rollt, jetzt besser ist, daß auch die Beleuchtung besser und auch für sonstige Bequemlichkeiten neuerdings besser gesorgt ist als früher. Allein die Anschlüsse sind doch nicht immer so günstig, wie sie sein könnten. Wenn z. B. am

Sonntag jemand um 10 Uhr 17 mit dem Schnellzug von Heidelberg oder Karlsruhe her nach Freiburg kommt und dann den Anschluß herauf zur Söllentalbahn benötigt, so kommt er um 12.59 Uhr in Neustadt an; genau 5 Minuten vorher, um 12.54 Uhr, aber ist der Zug nach Bonndorf abgefahren, dann kann man 1½ Stunden sitzen bleiben und auf den nächsten Zug warten. Ich verstehe so etwas gar nicht, diese 5 Minuten könnte man meines Erachtens auf einer Strecke wie Neustadt—Bonndorf an Sonntagen recht gut noch zuwarten, damit diejenigen, die auf der Bahn sind und Anschluß haben wollen, noch mitkommen können. Hier den Zug einfach 5 Minuten vorher wegfahren zu lassen, dafür geht mir jedes Verständnis ab, und ich kann mir auch gar keinen Grund denken, warum das eigentlich geschieht. Heute noch besteht in Lenzkirch teilweise ein Aufenthalt, für den man einen Anlaß auch nicht einzieht. Wenn man um 8 Uhr morgens in Bonndorf abfährt, um nach Neustadt zu fahren, so muß man sich in Lenzkirch sage und schreibe 13 Minuten aufhalten; kein Mensch weiß aber, warum man eigentlich da sitzen bleiben muß. Es muß ja wohl die Lokomotive umgespannt werden; sie muß von hinten nach vorn fahren, allein das ist eine Affäre von 1 oder 2 Minuten, und dann könnte die Fahrt lustig weitergehen, aber es muß einfach die Zeit zugewartet werden, und man kann nicht einmal einen ordentlichen Schoppen trinken, da Gelegenheit dazu nicht gegeben ist. Wenn man jedem, der auf dieser Bahn fährt, eine Flasche Rothausbier zur Verfügung stellen würde, dann könnte man die Sache noch erträglich finden (Weiterkeit).

Das bringt mich auf das Rothausbier, das in dieser Debatte noch nicht genannt worden ist (Weiterkeit). Die Eisenbahnverwaltung hat in den Verhandlungen der Budgetkommission einen Standpunkt eingenommen, den wir im Interesse der Forst- und Domänenverwaltung und im Interesse des vermehrten Absatzes des Rothausbieres nicht wünschen möchten. Ich hoffe, daß jene Ausführungen einen fruchtbaren Boden bei der Eisenbahnverwaltung gefunden haben, und ich möchte heute die Gelegenheit wahrnehmen, die Eisenbahnverwaltung noch auf eine weitere Abzweigung hinzuweisen. Sie kann dieses wirklich gute und bekömmliche Bier, das ja überall, wo es einmal eingeführt ist, außerordentlich gelobt wird und rasch beliebt geworden ist, in den Kantinen, die meines Wissens in ihrer Selbstverwaltung sind, einführen. Es wird schon gelingen, für dieses Bier einen Preis festzusetzen, daß auch die Eisenbahnbediensteten und Eisenbahnbeamten sich das Bier dort kaufen können.

Aus der Gemeinde Griesen ist mir der Wunsch nahegelegt worden, der Großh. Regierung das Bedauern auszusprechen, daß die Station Griesen aus der III. in die IV. Klasse zurückversetzt worden ist. Ich muß sagen, wenn ich mir die Grundsätze ansehe, die uns die Großh. Regierung zugänglich gemacht hat, nach denen sie die Stationsämter einteilt, und wenn ich mir gegenwärtig halte, was sie bezüglich der Stationsämter III. Klasse sagt, so kann ich diese Maßnahme nicht recht begreifen. Die Station Griesen ist eine Station, die ein Hinterland von 14 Ortschaften hat, es ist eine Station, die inmitten eines sehr fruchtbaren Landstrichs liegt, der bedeutende Viehzucht und bedeutenden Obstbau hat, und trotzdem war es möglich, diese Zurückversetzung vorzunehmen. Vielleicht tritt die Großh. Regierung nach meiner Anregung in eine nochmalige Prüfung ein, und vielleicht hat diese den Erfolg, daß man diese capitis

deminutio, diese Rückverlegung der Station, wieder rückgängig macht.

Ich möchte dann für Griesen auch den Wunsch vorbringen, daß der Zug, der abends von Schaffhausen abgeht und um 9.35 Uhr in Erzingen anlangt, in Griesen halten möchte. Ich habe diesen Wunsch bereits früher vorgetragen, und die Großh. Regierung hat gemeint, daß die 1 bis 2 Minuten, die dadurch an Verzögerung entstehen würden, wegen der Anschlüsse usw. nicht wohl geopfert werden könnten. Ich habe mir den Fahrplan angesehen und gefunden, daß derselbe Zug, der angeblich auf Station Griesen diesen kurzen Aufenthalt nicht nehmen kann, an viel unbedeutenderen Orten hinter Griesen gegen Basel zu Aufenthalt nimmt. Ich meine, was dort möglich ist, sollte für den bedeutenden Ort Griesen doch denn auch möglich sein.

Ich komme zum Schluß noch auf folgenden Punkt. Herr Kollege Pfeiffle hat in der Samstagssitzung den Eisenbahnrabattparverein Offenburg zur Sprache gebracht und speziell den Betriebssekretär, der an der Spitze dieses Eisenbahnrabattparvereins steht, ziemlich hart mitgenommen. Ich habe diesen Standpunkt des Herrn Kollegen Pfeiffle nicht begriffen. Ich finde, daß, wenn ein Mann wie dieser Betriebssekretär im Interesse der wirtschaftlichen Sebung des Eisenbahnpersonals usw. seine Zeit opfert, gerade vom Standpunkt des Herrn Pfeiffle aus diese mühevollen Arbeit Anerkennung finden sollte (Sehr richtig! im Zentrum). Bei Herrn Pfeiffle ist das leider nicht der Fall; er hätte wahrscheinlich einen anderen Standpunkt eingenommen, wenn er die Nummer 6 des „Volksfreund“ vom 8. Januar 1909 gelesen hätte; dort ist eine Ausführung gewesen, die ihn sicher eines Besseren belehrt hätte und die ihn seine Ausführungen nicht so hätte vortragen lassen, wie er es tatsächlich gemacht hat. Er erhebt auch gegen diesen Beamten einen ganz unbegründeten Vorwurf, er wirft ihm vor, daß er auf seinem Bureau während der Arbeitszeit diese Geschäfte besorge. Ich stehe dem Orte Offenburg näher als Herr Pfeiffle und ich muß sagen, ich habe mich auch um die Sache interessiert, es ist das ein Vorwurf, der durchaus nicht zutrifft. Wenn ich mich nicht täusche, ist gerade dieser Eisenbahnbeamte wegen dieser angeblichen Tätigkeit auf dem Bureau schon einmal in eine Art Untersuchung gekommen, dieselbe hat aber, wenn ich mich nicht irre, ein negatives Resultat ergeben. Wenn die Großh. Eisenbahnverwaltung heute wieder eine derartige Untersuchung anstellen will — ich nehme an, daß es dem betreffenden Beamten sehr lieb sein wird —, wird sie finden, daß diese Vorwürfe durchaus nicht am Platze waren. Ich glaube es diesem Beamten schuldig zu sein, daß ich, nachdem er angegriffen worden ist, das Gesagte zu seiner Ehrenrettung vorbringe.

Ministerialdirektor Geheimerat Schulz: Bei der reichen Speisefarte von Wünschen, die uns bis jetzt vorgebracht worden sind, darf ich zunächst auf die Bemerkung verweisen, die ich schon in einer früheren Rede gemacht habe, daß es uns nicht möglich ist, auf alle Einzelheiten, die hier vorgetragen werden, auch hier im Hohen Hause gleich zu antworten, daß aber die Herren überzeugt sein dürfen, daß auch die Anregungen geprüft werden, auf die eine Äußerung nicht erfolgt. Ich möchte mir deshalb ge-

statten, nur einzelne Punkte, die wohl auch von etwas allgemeinerem Interesse sind, herauszugreifen und dazu einige Bemerkungen zu machen.

Der Herr Abg. Dr. Vogel-Rastatt hat unter anderem darüber Beschwerde geführt, daß großräumige Wagen für Herde nicht mehr gestellt würden. Wir haben bei der Erörterung über den Staatsbahnwagenverband darauf hingewiesen, daß die Güter, die in großräumigen Wagen befördert werden dürfen, künftig durch die ständige Tariffkommission festgelegt werden, und zwar einheitlich für ganz Deutschland. Dieser ständigen Tariffkommission gehört ja auch der Ausschuß der Verkehrsinteressenten — das sind hervorragende Angehörige des Handelsstandes, der Landwirtschaft usw. — an; es wird also dieser Wunsch in der Tariffkommission weiter zu verfolgen und ihm, wenn er berechtigt erscheint, zur Durchsetzung für ganz Deutschland zu verhelfen sein. Für Baden allein kann in einem so großen Verbands, der sämtliche deutschen Bahnen umfaßt, nichts in Aussicht gestellt werden.

Der Herr Abg. Gierich hat bei einer Anzahl von Wünschen, die er vorgetragen hat, selbst schon darauf verwiesen, daß sie Gegenstand der Erörterung zwischen der Stadtverwaltung Ettlingen oder dem Verkehrsverein und dem Ministerium bzw. der Generaldirektion sind. Ich darf deshalb auf diese Verhandlungen verweisen. Er hat sodann den Wunsch vorgebracht, daß die Albtalbahn bis nach Marzzell dreigleisig gemacht werden möchte, so daß die normalspurigen Wagen bis nach Marzzell durchgeführt werden können. Es kann nur ein Versehen sein, wenn er davon sprach, es möchte überhaupt der Güterverkehr bis nach Marzzell ermöglicht werden. Der Güterverkehr besteht ja schon, allerdings nur mittels der schmalspurigen Bahn. Die Frage ist zunächst Sache der Interessenten, die sich mit der Verwaltung der Albtalbahn darüber ins Benehmen zu setzen haben. Die Albtalbahn ist als schmalspurige Bahn konzessioniert, es steht deshalb der Regierung an sich nicht etwa ein Zwangsrecht zu, die Albtalbahn in eine normalspurige Bahn umzuwandeln. Wenn aber die Interessenten bereit sind, auch ihrerseits sich kräftig mit Zuschüssen zu beteiligen, so wird ja wohl die Albtalbahngesellschaft sich auf die Dauer diesem Wunsche gegenüber nicht ablehnend verhalten. Die Frage des zweiten Gleises der Albtalbahn von Karlsruhe nach Ettlingen hat bereits unsere Aufmerksamkeit erregt. Der Verkehr ist ja noch nicht so stark, daß man hier die Notwendigkeit als unbedingt gegeben erachten muß. Wenn aber der Zeitpunkt kommen wird, wird es die Aufsichtsbehörde nicht daran fehlen lassen, hier eventuell der Gesellschaft die nötige Auflage zu machen. Die Befürchtung des Herrn Abg. Gierich, daß die Albtalbahn nach Eröffnung des neuen Bahnhofes bei diesem endigen werde, kann ich zerstreuen. Es ist in Aussicht genommen, die Albtalbahn nach wie vor wenigstens ungefähr bis an die Stelle zu führen, an der sie jetzt endigt, oder vielmehr bis in die Nähe des jetzigen Stadtgartentheaters. Darüber haben mit der Stadtverwaltung und mit der Albtalbahngesellschaft schon Verhandlungen stattgefunden, die zurzeit zwar noch nicht völlig abgeschlossen sind, aus deren Verlauf aber doch wohl die Hoffnung entnommen werden darf, daß sie zu einem befriedigenden Abschlusse führen werden. Wir erkennen an, daß eine solche Bahn, die ja vorzugsweise dem Lokalverkehr zu dienen bestimmt ist, soweit als möglich in die Stadt hereingeführt werden und nicht beim neuen Bahnhofe draußen endigen sollte.

Wegen der Beschwerden, die der Herr Abg. Koger über die Abortverhältnisse auf der Bahn Salingen-Randern vorgebracht hat, ist dem Ministerium, so viel mir augenblicklich erinnerlich, nichts bekannt. Es werden zwar beim Ministerium alle größeren Blätter des Landes auf solche Wünsche hin durchgesehen, und wenn sich dann Anregungen oder Beschwerden darin finden, die verfolgungswert erscheinen, so wird auch das Nötige veranlaßt. Es darf uns aber wohl nicht verargt werden, wenn wir nicht alle die kleineren Lokalblätter verfolgen, ob sich darin etwa Beschwerden über die Bahn finden. Wir werden jedoch aus den Mitteilungen des Herrn Abg. Koger Veranlassung nehmen, uns mit den Verhältnissen dieser Bahn zu beschäftigen. Was die Beschwerde des Herrn Abg. Koger über den Mangel an Personenzug auf der Strecke St. Ludwig-Lörrach betrifft, so wird auch hier von der Generaldirektion geprüft werden, ob das Nötige geschehen ist; wenn ein solcher Mangel, wie er vorhin dargelegt wurde, sich ergeben sollte, wird für Abhilfe geforgt werden.

Der Herr Abg. Schwab hat angefragt, ob das Aufsichtsrecht des Ministeriums sich nicht nur auf den Betrieb, sondern auch auf die Ruhezeit und Entlohnungsverhältnisse des Personals der Privatbahnen beziehe. Auf die Dienst- und Ruhezeitverhältnisse: Ja. Die sind durch Vereinbarung unter den deutschen Staatsregierungen für alle Bahnen durch Normalbestimmungen festgesetzt, und es wird vom Ministerium fortgesetzt darüber gewacht, daß diese Bestimmungen auch von den Privatbahnen eingehalten werden. Es werden zu diesem Zwecke regelmäßige Prüfungen der Dienstverteilung der Beamten und Arbeiter der Privatbahnen durch Beamte des Ministeriums vorgenommen, und wir haben nicht selten Veranlassung genommen, hier bessernd einzugreifen. Daß das den Bediensteten der Privatbahnen unbekannt geblieben sein sollte, ist mir eigentlich verwunderlich; denn gerade diese Bediensteten haben sehr häufig Gelegenheit, ihre Wünsche und Beschwerden auch in dieser Hinsicht unserem Aufsichtsbeamten vorzutragen. Was dagegen die Entlohnungsverhältnisse etwa derartig unzulänglich wären, daß daraus für den Betrieb Nachteile zu befürchten wären. Etwas derartiges ist aber bis jetzt dem Ministerium nicht bekannt geworden.

Die Frage der Nichtbezahlung der Feiertage bei den Arbeiterwochenkarten ist, wie den Herren bekannt ist, für die Station Pforzheim jetzt allgemein geregelt. Die gleiche Regelung ist bis jetzt für die übrigen Stationen des Landes nicht getroffen, weil die hier bestehenden Fahrkarteneinrichtungen große Schwierigkeiten entgegenstellen. Immerhin hat die Verwaltung die Frage, ob eine weitere Ausdehnung möglich ist, nicht aus dem Auge verloren und wird wohl Veranlassung haben, ihre Prüfung auch auf diesen Punkt weiterhin zu erstrecken.

Daß den Arbeitern der Staatsbahnverwaltung Freikarten auch auf den Privatbahnen gewährt werden, kann ich nicht in Aussicht stellen. Die Verwaltung befördert ihre Arbeiter auf ihrer Bahn unentgeltlich. Dafür aber Aufwendungen zu machen durch Hingabe von Kaufsummen an die Privatbahnen, wie das vorhin vorgeschlagen worden ist, würde doch wohl zu weit führen.

Dem Herrn Abg. Nebel möchte ich auf seinen Wunsch um Errichtung einer Schutzhalle in Sedach bemerken, daß wir alle Schutzhallenwünsche prüfen werden. Im Budget ist ja eine Summe vorgezogen; sie ist etwas beschränkt, es sind nur 25 000 M. Es wird daher natürlich nur ein Teil der Wünsche berücksichtigt werden können. Wir werden prüfen, welche Wünsche die dringlichsten sind, und wenn sich unter diesen der von Sedach befinden sollte, wird es uns freuen, auch diesem Wunsche zur Erfüllung verhelfen zu können. Die Fahrpläne wünschenswürdig zu denen, die für sich weiterhin geprüft werden.

Der Herr Abg. Summel hat dann hier eine Angelegenheit zur Sprache gebracht, die er schon in der Budgetkommission erörtert hat, nämlich die, daß auf den Nachbarbahnen Landeskarten eingerichtet seien, die nach seiner Meinung eine Durchbrechung der Tarifabmachungen der deutschen Staatsbahnen bedeuteten. Bereits in der Budgetkommission ist klargestellt worden, daß die Tarifabmachungen der deutschen Staatsbahnen sich ausdrücklich auf Monatskarten und Zeitkarten nicht erstrecken. Soviel mir bekannt, sind hier die Bestimmungen bei allen deutschen Bahnen auch seit dem Inkrafttreten der Tarifreform unverändert geblieben; jedenfalls ist in Baden seither nichts daran geändert worden. Nur in Württemberg ist neuerdings bei der Tarifierhöhung am 1. Dezember des letzten Jahres auch eine gewisse Erhöhung der Einheitsätze für Monats- und Zeitkarten vorgenommen worden. Daß diese Fahrkarten gleichsam eine indirekte Wiedereinführung der Landeskarten bedeuten sollen, das halte ich für ausgeschlossen. Denn diese Fahrkarten gelten immer nur über ganz bestimmte Wege und Bahnen, während die frühere württembergische Landeskarte gegen Eingabe eines bestimmten Betrages zur beliebigen Benützung der sämtlichen Linien der württembergischen Staatsbahn berechtigten. Im übrigen darf ich darauf verweisen, daß auch in Baden Zeitkarten zwischen 2 beliebigen Stationen bestehen, die an jeder beliebigen Station gelöst werden können. Die Bestimmung des Tarifs sagt darüber: „Zeitkarten berechtigen zur beliebigen Fahrt auf den darin angegebenen Bahnstrecken mit allen die betreffende Wagenklasse führenden Zügen; die Benützung von L. (Luzus-)Zügen ist nicht gestattet; auch kann die Verwaltung die Benützung bestimmter bekanntgemachter Schnellzüge ausschließen.“

Was ich ausgeführt habe, gilt auch für die elsässischen Bahnen. Die Tarifgrundlagen sind allerdings verschieden, waren es aber von jeher. Sie sind bei uns teilweise günstiger, teilweise auch ungünstiger. Wenn wir zu einer anderen Regelung kommen wollten, so müßte das eine grundsätzliche Neuregelung dieser Zeitkartenbestimmungen sein. Ob sich dazu mit der Zeit eine Veranlassung ergibt, will ich dahingestellt sein lassen; so viel mir bekannt ist, sind in dieser Beziehung Wünsche an die Verwaltung bisher nicht herangetreten.

Die Sonntagsfahrkarten auf der Elsaß-Bahn sind auch keine neue Einrichtung, wie der Herr Abg. Summel anzunehmen scheint. Sie bestehen bereits seit Jahren, und zwar sind sie eine Maßnahme, die die elsässische Bahnverwaltung gegen das Kilometerheft eingeführt hat, nachdem durch das Kilometerheft ein Teil des Verkehrs aus dem Elsaß nach dem badischen Lande abgelenkt

murde. Was die Targrundlagen anbelangt, so sind es die alten: Die frühere einfache Fahrkarte III. Klasse zu 3,4 Pf. gilt für Hin- und Rückfahrt. Wenn nun hier bemerkt wird, wir sollten etwas Ähnliches machen, so gestatte ich mir, den Herrn Abg. Hummel darauf zu verweisen, daß wir ja schon bisher an Sonn- und Werktagen den Zweifelhafteigentarif in der III. Klasse der Personenzüge haben, daß wir also jetzt unserm Publikum tatsächlich ständig eine weitergehende Vergünstigung gewähren, als das die Elbs-Bahn tut.

Über die Sonntagsfahrkarten und den Sonntagsverkehr sind auch früher schon Erörterungen hier in diesem Hohen Hause gepflogen worden. Es war aber immer die Meinung die, daß die Verwaltung keine besondere Maßnahme treffen solle, um den Sonntagsverkehr noch besonders zu unterstützen und den Verkehr auf den Sonntag zusammenzudrängen. Ich glaube, von diesem Grundsatze abzugehen, liegt für uns zurzeit jedenfalls keine Veranlassung vor.

Der Herr Abg. Wittemann meinte, den Eisenbahnrat nur als ein „Dekorationsstück“ gelten lassen zu dürfen. Wir haben früher schon wiederholt die Unrichtigkeit dieser Behauptung zurückgewiesen. Vom Eisenbahnrat werden die Wünsche mit allem Nachdruck vorgebracht; und die Verwaltung nimmt jedesmal — auch wenn sie nicht in der Lage ist, die Wünsche zu berücksichtigen — Veranlassung, eingehend ihre Stellung und ihre Gründe darzulegen. Diese Gründe werden auch veröffentlicht; es erscheint in der „Karlsruher Zeitung“ ein Auszug aus den Verhandlungen des Eisenbahnrats, der dann auch in andere Blätter übergeht; es erscheint eine Niederschrift, die den verschiedenen Körperschaften zur Verfügung steht. Daraus wird man gewiß nicht die Berechtigung zu der Ansicht entnehmen können, daß die Verwaltung über die Wünsche des Eisenbahnrats mit einer gewissen Nonchalance hinweggehe, wenn sie nicht in der Lage ist, auf alle Wünsche eingehen zu können. Auch dieses Hohen Hauses bringt eine große Anzahl von Wünschen vor, bei denen eben leider die Verwaltung auch sagen muß, es ist nicht möglich, sie alle zu berücksichtigen; denn sonst, wenn überall darauf eingegangen werden sollte, würde unser Betriebsabschluß ein noch wesentlich ungünstigeres Gesicht bekommen.

Die Hoffnung des Herrn Abg. Wittemann, daß seine Bemerkungen bezüglich des Zuschlags auf der Bahnradstrecke der Hüllentalbahn der Verwaltung erneuten Anlaß zur Prüfung geben möchten, kann ich leider nicht als berechtigt erklären. Die Sache ist derart eingehend geprüft und in diesem Hohen Hause erörtert worden und die Verwaltung hat auch jeweils die Gründe, die es ihr nicht möglich erscheinen lassen, auf den Wunsch einzugehen, so ausführlich dargelegt, daß eine erneute Prüfung nicht in Aussicht gestellt werden kann.

Ebenso bedauere ich, dem Wunsche nach Versetzung einzelner Stationen aus der IV. nach der III. Klasse ebensowenig irgendwelche Hoffnung auf Erfüllung machen zu können. Ich hoffe nicht, daß alle Herren Abgeordneten in ähnlicher Weise auch die Wünsche wegen Änderung der Stationseinteilung aus ihrem Bezirk hier vortragen, es wäre sonst eine reiche Serie. Die Sache ist grundsätzlich geregelt, wir haben Ihnen auch die Grundsätze dargelegt. Ich glaube, Sie dürfen zu der Verwaltung das Vertrauen haben, daß sie ohne Voreingenom-

menheit an die Prüfung der Frage herangeht, wie nach den vorgetragenen Grundsätzen die Einreihung zu erfolgen hat. Daß mit der Versetzung eines Stationsamts in eine andere Klasse als bisher eine Degradation des betreffenden Ortes vorgenommen werde, möchte ich entschieden bestreiten. Die Besorgung des Dienstes wird nach wie vor genau dieselbe sein; denn der Dienst der Station ist dann eben ein solcher, daß er auch durch einen im Gehaltstarif etwas niedriger eingereihten Beamten recht wohl anstandslos wahrgenommen werden kann.

Oberregierungsrat Herrmann: Der Herr Abg. Wittemann hat Wünsche vorgetragen, die darauf abzielen, für den Milchabsatz nach den größeren Städten besondere Vorkehrungen zu treffen und etwa ähnliche Maßregeln und Beförderungspreise in Aussicht zu nehmen, wie sie im bayerischen Landtag vorgeschlagen worden sind: Staffeltarife nach großen Städten einzurichten und insbesondere dafür zu sorgen, daß die Milchinteressenten vor der mächtigen Konkurrenz der Schweiz gesichert werden. Diese Wünsche sind uns heute zum ersten Male vorgetragen worden. Es sind uns bisher Beschwerden über die Höhe unserer Milchtarife nicht bekannt geworden, wir glaubten im Gegenteil annehmen zu dürfen, daß die Interessenten mit den bestehenden sehr billigen Tarifen zufrieden wären. Die Frage einer Änderung der Milchtarife muß man natürlich zunächst auf das genaueste prüfen, die Verwaltung kann heute dazu noch keine endgültige Stellung nehmen. Insbesondere muß die Frage sorgfältig geprüft werden, ob im Falle der Einführung von Staffeltarifen nicht ungünstig in bestehende wirtschaftliche Verhältnisse eingegriffen würde. Die Verwaltung sagt zu, die Verhältnisse nach jeder Richtung hin gewissenhaft zu prüfen; sie wird zunächst die berufenen Interessenvertretungen, nämlich den Landwirtschaftsrat und den Eisenbahnrat, hören und je nach dem Ausfall dieser Erhebungen dann ihre Entscheidung treffen.

Abg. Dr. Reuter (Zentr.): Ich möchte mir nur die Anfrage an die Großh. Regierung beziehungsweise an die Generaldirektion erlauben, bis wann die hintere Murgtalbahn eröffnet wird. Man weiß im hinteren Murgtal immer noch nicht, welcher Zeitpunkt in Aussicht genommen ist; die Leute sind aber doch sehr interessiert, das zu erfahren. Sodann möchte ich bei der Gelegenheit fragen, ob es beschlossene Sache ist, daß die letzten Züge bis Forbach durchgeführt werden und daß auch die ersten Züge von dort ausgehen. Es scheint — und es war ja auch in dem vorläufigen Entwurf des Fahrplans so in Aussicht genommen —, daß der letzte Zug nur bis Weisenbach und der erste nur von da an gehen soll. Darüber sind natürlich die weiter aufwärts wohnenden Leute, insbesondere die Einwohner von Forbach, sehr wenig erfreut. Ich habe mich nun schon gelegentlich bei der Generaldirektion in der Richtung bemüht, daß den Wünschen von Forbach entsprochen wird, welche dahin gehen, daß diese Züge durchgeführt werden. Ob aber die Sache tatsächlich so eingeführt wird, weiß ich nicht; ich möchte also bitten, daß man darüber Auskunft gibt.

Sodann ist mir aufgefallen, daß eine Angelegenheit, die ich schon früher einmal gelegentlich zur Sprache gebracht habe, auch unter der Hand einmal den Herren mitgeteilt habe, jetzt in dem neuen Fahrplan, der vom

1. Mai an gilt, wieder ebenso geregelt ist wie früher. Man kommt mit einem Zug um 6.10 Uhr abends hier in Karlsruhe von Berlin an. Auf der Weiterfahrt hält dieser Zug nicht an allen Stationen. Nach den Stationen, an denen dieser Zug hält, kann man mit ihm allerdings weiterfahren, aber man kann nach all den Stationen, wo er nicht hält, nicht weiter fahren, sondern muß dann hier sitzen bleiben, und zwar bis 8.45 Uhr, also über 2½ Stunden. Es geht aber eine Minute, bevor der Zug von Berlin in Karlsruhe ankommt, also um 6.10 Uhr, ein gewöhnlicher Personenzug von hier weiter, und zwar das Land hinaus, mit dem alle Leute befördert werden könnten. Dieser Zug wird, soviel ich wenigstens sehe, hier erst zusammengestellt. Er ist früher so geführt worden, daß man, wenn man von Berlin 6.11 Uhr ankam, dann mit diesem Zuge weiterfahren konnte; er ist, glaube ich, früher 6.13 Uhr oder 6.15 Uhr gegangen. Nun möchte ich mir auch die Frage erlauben, was für Gründe denn eigentlich vorhanden sind, daß man es hier nicht so eingerichtet hat, daß die Leute weiterkommen können. Es ist nämlich jetzt tatsächlich so (ich habe das schon einmal vorgebracht), daß Leute, die z. B. in Achern oder in noch kleineren Stationen aussteigen hätten, wenn sie von Berlin nach Baden reisen, nicht in Frankfurt durch Baden fahren, sondern von Frankfurt auf der linken Rheinseite über Strassburg-Appenweier nach Achern fahren und dann noch ¼, oder 1½ Stunden früher zu Hause sind, als wenn sie durch das badische Land fahren. Darüber bitte ich doch auch um Auskunft.

Sodann habe ich in dem amtlichen Bericht gelesen, daß der Herr Generaldirektor auf die Angelegenheit von *Sirschlanden* zurückgekommen ist, wofür ich ihm an und für sich ja dankbar bin und wofür wohl auch die Leute, die sich sonst für die Sache interessiert haben, dankbar sein werden. Aber ich muß gestehen, die Art und Weise, wie dieser Bau in *Sirschlanden* motiviert worden ist, scheint mir eigentlich sehr sonderbar. Es ist da auf die heimische Bauweise, auf die überlieferte Bauart hingewiesen worden, die es notwendig gemacht habe, den Bau so auszuführen, wie er ist. Nun wäre es mir wirklich interessant, zu wissen, ob der Herr Generaldirektor in der Gegend von *Sirschlanden* bekannt ist und ob er auch den Bau gesehen hat, der in *Sirschlanden* aufgeführt worden ist. Der Bau in *Sirschlanden* (ich habe es schon einmal gesagt) könnte an einem Boulevard von Paris stehen; aber daß er in *Sirschlanden* steht und nun damit motiviert werden soll, daß er nach der Bauweise der Gegend aufgeführt sei, das ist das Komische, was ich jemals gehört habe. Sodann hat der Herr Generaldirektor nichts davon gesagt, was denn der Bau kostet. Gerade auch über die Kosten haben sich die Leute aufgehalten. Wenn übrigens der Bau wirklich die Bauweise der Gegend darstellen würde, dann hätte sich nicht das ganze Hinterland über seine Art und Weise (man kann nicht anders sagen als) skandalisiert, denn so oft ich noch dorthin gekommen bin, sind mir die Leute direkt nachgelaufen — ich bin nicht selbst darauf aufmerksam geworden — und haben mich förmlich bestürmt, ich solle doch einmal diesen komischen Bau ansehen, ich solle einmal sehen, was für einen großartigen Bau man da an einen kleinen Ort hingestellt habe. Der Herr Generaldirektor hat auch Auskunft darüber gegeben, wie es sich mit der Aufschrift „*Sirschlanden*“ an

diesem Bruchbau verhält. Er hat dabei bemerkt, ich hätte gesagt, die Aufschrift koste 500 M. Dies habe ich nicht gesagt, denn ich weiß es nicht, sondern ich habe nur gesagt, die Leute behaupten, sie koste 500 M. Nun hat er uns mitgeteilt, sie koste nicht 500 sondern nur 280 M. Ich bin der Meinung, für die Aufschrift an einem Stationsgebäude in einem so kleinen Ort sind 280 M. eine Verschwendung (Sehr richtig!), und diese Tatsache bestätigt mir das, was ich immer behauptet habe, daß es in der ganzen Generaldirektion am Sparsamkeitssinn von oben bis unten und vom Kleinen bis zum Großen fehlt, soweit es sich um sachliche Dinge handelt. Viele kleine Beamte wären froh gewesen, wenn man dahinten ein Schild für 15 M. in Form eines Holzbretts angebracht hätte und wenn man die anderen 265 M. zu Unterstützungen verwendet hätte. Das wäre eine nützliche Verwendung gewesen. Aber an einer so kleinen Station eine solche Aufschrift hinzumachen, das nenne ich eine Verschwendung!

Minister *Fehr. von Marschall*: Ich muß zunächst auf die letzte Behauptung des Herrn Abg. Dr. *Behnter* antworten, daß in der Generaldirektion nicht der richtige Sinn für Sparsamkeit in sachlicher Beziehung herrsche. Jedenfalls ist in der letzten Zeit nach allen Richtungen hin, auch in bezug auf die sachlichen Ausgaben gespart worden (Abg. *Rösch*: Sehr richtig!), und ich kann der Generaldirektion nur dankbar sein, daß sie in dieser Beziehung vollständig auf die Intentionen des Ministeriums eingegangen ist. Jeden Tag kann ich Zeuge sein davon, mit welcher Gewissenhaftigkeit, mit welcher Sorgfalt, mit welcher Hingebung in der Generaldirektion alle sachlichen Bedürfnisse geprüft werden und wie jedes einzelne Mitglied derselben bestrebt ist, hier Maß zu halten. Ich bin auch ganz davon überzeugt, daß dies in der Zukunft noch mehr der Fall sein wird. Aber allerdings müssen wir in dieser Beziehung auch vom Landtage gehörig unterstützt werden (Abg. *Kolb*: Ist ja geschehen!) denn viel mehr wird darüber geklagt, daß zu viel gespart werde, als darüber, daß verschwendet wird (Zuruf von den Sozialdemokraten: Am rechten Plage sparen!). Ich muß also in dieser Beziehung dem Vorwurfe des Herrn Abg. Dr. *Behnter* ganz entschieden entgegenreten.

Was nun die Eröffnung der *Murgtalbahn* anbetrifft, so wird sie leider erst am 15. Juni stattfinden können. Wir hatten sehr gehofft, daß es möglich sein werde, die Eröffnung auf einen früheren Zeitpunkt festzusetzen, insbesondere auch, daß es möglich sein werde, die *Murgtalbahn* schon einige Zeit vor Pfingsten zu eröffnen. Nun sind aber die Arbeiten noch nicht so weit fortgeschritten, um der Bahn gleich einen sehr ausgedehnten Pfingstverkehr zumuten zu können. Ich hatte mich der Hoffnung hingegeben, daß die Eröffnung wenigstens bald nach Pfingsten erfolgen könne. Da ist nun aber ein Hindernis eingetreten, welches wir nicht zu beseitigen vermöchten, es ist die sehr schlechte Witterung der letzten Tage, die es nicht möglich macht, die *Murgtalbahn* früher zu eröffnen.

Was die Durchführung des Morgen- und des Abendzuges anbetrifft, so wird der letzte Abendzug bis Forbach geführt werden und der erste Morgenzug auch von dort seinen Anfang nehmen.

Der Herr Abg. Dr. Zehnter hat auch hier wieder einen Fahrplanwunsch berührt, den er mir bereits anlässlich der Sitzung des Landständischen Ausschusses mitgeteilt hat. Ich habe darauf sofort Anlaß genommen, nach Mitteln und Wegen zu forschen, um diesem Wunsche stattgeben zu können. Daß ein Personenzug in das Oberland hier um 6 Uhr 10 abgeht, während der Schnellzug von Berlin erst um 6 Uhr 11 ankommt, das ist auch wieder auf die Unzulänglichkeit unseres Bahnhofes zurückzuführen, und es hat deshalb dem Wunsche in dieser Form nicht stattgegeben werden können, daß der Übergang aus dem Schnellzuge in den Personenzug hier stattfinden kann. Wohl haben wir aber nun dafür Sorge getragen, daß der betreffende Schnellzug, der früher nicht in Dos hielt, nunmehr in Dos einen Halt bekommt, und es wird nunmehr allen denjenigen, die nach kleineren Stationen oberhalb Dos reisen, möglich sein, in Dos auf den Personenzug überzugehen, der in Karlsruhe um 8 Uhr 10 abgeht. Ich glaube, daß damit dem Wunsch im wesentlichen entsprochen ist. Nur die Stationen, die zwischen hier und Dos liegen, sind in der Beziehung nicht berücksichtigt.

Ich möchte aber die Gelegenheit benützen, um darauf hinzuweisen, daß manche Mängel im Fahrplan sind, die lediglich auf die Unzulänglichkeit der gegenwärtigen Bahnhöfe in den großen Städten zurückzuführen sind, und daß den geltend gemachten Wünschen dann wird abgeholfen werden können, wenn einmal die großen Bahnhöfe in Betrieb sind. Das muß ein Trost sein für alle diejenigen, die diese großen Bahnhofsbauten beklagen, und ein Beweis dafür, daß die großen Bahnhöfe auch mitgebaut werden zum Vorteil der kleinen Orte, die dann eine größere Berücksichtigung insofern finden können, als die Schnellzüge an die Personenzüge in den großen Bahnhöfen anschließen werden.

Generaldirektor Scheimerat Roth: Ich darf nach den Worten, die der Herr Minister über die Angelegenheit des Stationsgebäudes in Hirschlanden an das Hohe Haus gerichtet hat, nur noch kurz darauf hinweisen, daß ich nicht gesagt habe, das Stationsgebäude in Hirschlanden sei in der vom Herrn Abg. Dr. Zehnter beanstandeten Weise gebaut worden, um sich an die dort bestehenden Gebäude in künstlerischer Weise anzuschließen. Ich habe im Gegenteil ausdrücklich den Ausgangspunkt meiner Darlegungen von dem Erlaß der Ministerien der Justiz, des Kultus und Unterrichts und des Innern genommen, wo von einer erzieherischen Tätigkeit der Staatsbaubehörden gesprochen wird, um auch auf dem Lande eine etwas künstlerischere Bauweise herbeizuführen. Nach dem, was wir heute hier gehört haben, scheint die Gegend dort in der Tat noch ein dankbarer Boden zu sein, auf dem eine Erziehung für eine etwas künstlerischere Bauweise angebracht sein kann (Heiterkeit). Die Frage, ob ich das Haus gesehen habe, kann ich damit beantworten: Ich habe es gesehen vom Keller bis in den Dachstuhl und habe mich gefreut über die Art und Weise, wie es dem Architekten — ich darf nochmals betonen, nach dem vom Ministerium unter Mitwirkung des hochbautechnischen Referenten genehmigten Plänen — gelungen ist, mit einfachen Mitteln eine hübsche Wirkung zu erzielen und insbesondere für gute Einrichtungen für Diensträume, für das Publikum und für zwei Dienstwohnungen im Hause zu sorgen.

Es wurde mir eben der Vorwurf gemacht, ich hätte nicht gesagt, was das Haus gekostet habe. Ich habe allerdings nicht die Summe genannt, habe aber ausdrücklich gesagt: Nach dem Maßstab, der für die Vergleichen von Hochbauten üblich ist, dem Kubikmeter umbauten Raumes, kommt dieses Gebäude für das cbm um 1,50 M. teurer als ein anderes Gebäude unter gleichen Verkehrsverhältnissen, das im Jahre 1900 gebaut ist. Ich habe bemerkt, daß diese Verteuerung begründet ist durch die verschiedenen Untergrundsverhältnisse; in Hirschlanden hatten wir teurere Fundamentierungen. Ich habe auch weiter dargelegt, daß in Hirschlanden zwei Wohnungen sind, während in dem zum Vergleich angezogenen Gebäude nur eine Wohnung ist. Ob das Gebäude gerade an ein Boulevard in Paris passen würde, das überlasse ich dem Urteil der übrigen Herren, die es vielleicht sehen wollen.

Abg. Kolb (Soz.): Bei der Generaldebatte ist allgemein lobend über die Wirkungen des Staatsbahnwagenverbandes gesprochen worden. Es scheinen aber den Vorzügen dieses Staatsbahnwagenverbandes auch erhebliche Nachteile gegenüber zu stehen. Der Herr Abg. Dr. Vogel-Rastatt hat bereits auf einen solchen Nachteil hingewiesen, auf den Mangel an geräumigen gedeckten Güterwagen. Ähnliche Klagen sind mir von verschiedenen Karlsruher Firmen zugegangen, die sich lebhaft beschweren, daß seit Einführung des Staatsbahnwagenverbandes alle Augenblicke sich ein Mangel an großen gedeckten Güterwagen bemerkbar mache, was früher nicht der Fall gewesen sei. Ein spezieller Fall wurde mir von einem Möbelfabrikanten mitgeteilt, der Möbel versenden wollte und dazu einen geräumigen gedeckten Wagen verlangte. Man sagte ihm, es sei ein solcher nicht da, worauf er erklärte, seine Möbel müßten fort, die Staatsbahnverwaltung solle zusehen, wie sie einen Wagen bekomme, er könne die Möbel nicht stehen lassen, und schließlich hat man ihm einen ungedeckten Wagen angeboten. Er hat darauf erklärt, er könne ihn nur verwenden, wenn die Eisenbahnverwaltung die Garantie für gute Ankunft übernehme. Darauf hat man ihm angeboten, man wolle den Wagen mit einer Decke zudecken, er müsse sie aber bezahlen. Das hat er abgelehnt, und die Eisenbahnverwaltung ist auf ihrem Standpunkt stehen geblieben. Erst als er gedroht hat, wenn die Sache nicht schleunigst geregelt werde, würde er an die Presse gehen, ist es gegangen, man hat ihm die Möbel verfrachtet, wenn ich nicht irre, in einem offenen Wagen, zugedeckt mit einer Decke. Es scheint also denn doch, daß hier erhebliche Mängel vorhanden sind, die, wie ich hoffen darf, jetzt nur im Anfangsstadium zu Tage treten. Wir sind ja noch im Anfangsstadium der Wirksamkeit des Verbandes und es ist zu hoffen, daß späterhin diese Schattenseiten des Staatsbahnwagenverbandes verschwinden.

Auf eine Frage, die der Herr Abg. Dr. Vogel-Rastatt an die Regierung gerichtet hat, habe ich, wenn ich sie nicht verpaßt habe, keine Antwort gehört, und doch war es eine sehr interessante Sache. Der Abg. Dr. Vogel hat darauf aufmerksam gemacht, daß die Stadt Rastatt unter den gegenwärtigen Verhältnissen nicht in der Lage sei, ihre Kohlen auf Eisenbahnschienen nach dem Gaswerk zu befördern, was sie sehr gern tun würde und worauf sie gehofft hatte, als sie einen Zuschuß zur Errichtung der Bahn Rastatt-Schwarzach gegeben hat. Dieser Mißstand sei

darauf zurückzuführen, daß die Großh. Generaldirektion abgelehnt habe, den Vofalgüterbahnhof Nastatt in den allgemeinen Gütertarif einzubeziehen. Die Folge sei, daß der Waggon Kohlen, wenn er auf der Eisenbahn nach dem Gaswerk befördert werde, teurer zu stehen komme, als wenn er auf Wagen mit Pferden befördert werde. Wenn das richtig wäre, wäre es ein ganz ungeheurerlicher Zustand und ein Beweis mehr dafür, auf welcher Höhe unsere Verkehrsverwaltungen stehen, beziehungsweise wie kurzichtig sie in manchen Dingen handeln. Wenn es möglich sein sollte, daß man auf einer solch kurzen Strecke Güter auf Wagen mit Pferden billiger verfrachtet als mit der Eisenbahn, dann hört alles auf, dann steht man vor einem Rätsel, das man nicht lösen kann, wenn man nicht die nötigen Fachkenntnisse besitzt über die Schwereffälligkeit, die im Verkehr heute noch vorhanden ist.

Gewundert hat mich die Mitteilung, daß die Eröffnung der Murgalbahn erst am 15. Juni stattfinden. Wir haben nähere Gründe nicht gehört, aber ich muß sagen, es muß auffallen, daß eine Bahn, die jetzt an Pfingsten zweifellos kolossal benützt worden wäre, erst nach Pfingsten zur Eröffnung kommt, obwohl die Vorarbeiten nach meinem Dafürhalten doch so hätten beschleunigt werden können, daß die Bahn auf Pfingsten hätte eröffnet werden können.

Dann noch ein Wort zu dem Wunsche, den der Herr Abg. Wittemann in bezug auf den Milchabsatz vorgebracht hat. Da haben wir von dem Regierungsrath gehört, daß der Wunsch zum ersten Mal laut geworden sei; diese Antwort ist sehr auffallend. Ich meine, die Frage des Milchabsatzes ist doch heutzutage eine so brennende, daß man eine Verkehrsverwaltung auf diese Dinge nicht erst aufmerksam zu machen braucht; das sind eben Dinge, die sich ganz von selber verstehen, und wenn man nun von der Regierungsseite wieder einmal hören muß, daß zum ersten Male solche Wünsche hervorgetreten seien, so beweist das wiederum, daß sie für so dringende Fragen absolut nicht das nötige Verständnis hat. Heute überlegen überall die Gemeindeverwaltungen sich die Frage, wie man die Milch billig in die Städte bringen kann, diese Frage wird ständig ventiliert, man hat sogar schon die Frage aufgeworfen, ob man nicht die Milchbeschaffung in eigene Regie übernehmen sollte, man schickt die Beamten in die Schweiz, nach Elßaß, überall hin, um Nachfrage zu halten, ob man in größeren Mengen Milch haben kann, weil man weiß, daß das, was man in der Nähe der Stadt an Milch haben kann, nicht ausreicht, und da weiß heute die Großh. Regierung immer noch nichts davon, daß diese Wünsche auf Einführung eines Staffeltarifes für Milch bestehen! Ich muß sagen, da steht einem beinahe der Verstand still, wenn man solche Dinge hört. Ich kann es nicht verstehen, daß die Eisenbahnverwaltung sich noch nicht mit dieser Frage beschäftigt hat, und daß sie darauf nicht von selbst aufmerksam geworden ist, daß es notwendig ist, dafür zu sorgen, daß ein derartig notwendiges Nahrungsmittel, das in den letzten Monaten so teuer geworden ist, sodas die armen Leute den Preis dafür kaum noch erschwingen können, möglichst billig verfrachtet werden kann, so billig, wie es überhaupt nur möglich ist.

Ferner hat mich auch die Auskunft nicht befriedigt, die der Herr Ministerialdirektor gegenüber den Aus-

führungen des Herrn Abg. Gummel gemacht hat. Er hat gesagt, daß wir in Baden unsere Leute immer noch billiger auf der Eisenbahn transportieren, wie es drüben im Elßaß geschieht, denn wir hätten den 2-Pfennigtarif, während man drüben im Elßaß 3 Pfennig zahlen müsse. Das stimmt aber nicht ganz. Der Herr Abg. Gummel hat nämlich auf die Sonntagsfahrarten hingewiesen (Abg. Süßkind: Sehr richtig!), mit denen man für 3,4 Pfennig die Strecke hin und wieder zurückfahren kann, während man bei uns 4 Pfennig dafür zu zahlen hat, und das ist eben der Unterschied. Dann kommt noch in Betracht, daß früher unter der Herrschaft unseres Kilometerheftes trotz dieser Sonntagsfahrarten der Touristenverkehr vom Elßaß herüber nach dem Schwarzwald ein sehr bedeutender war; der Herr Kollege Geppert hat ja neulich schon darauf aufmerksam gemacht, wie außerordentlich lebhaft dieser Verkehr vom Elßaß her gewesen ist, der nun nachgelassen hat, während man sich jetzt drüben im Elßaß die allererdenklichste Mühe gibt, um den Verkehr nach den Vogesen hin zu dirigieren, und offenbar tut man das mit sehr großem Erfolge. Es ist schon in der Generaldebatte auf die Notwendigkeit hingewiesen worden, auch bei uns in Baden dem Sonntagsverkehr größere Aufmerksamkeit zu schenken, denn der größte Teil des Publikums hat eben nur an den Sonntagen Gelegenheit, die Eisenbahn zu benützen. Ich meine, das Material ist doch da, und man soll, wenn man da Geld bekommen kann, doch nicht immer zuwarten, wenn das Publikum sich förmlich anbietet, sondern man soll ihm in jeder Weise entgegenkommen. Wenn wir hier vergeblich Jahr für Jahr immer wieder dieselben Wünsche vortragen, die aber einfach nicht erfüllt werden, braucht man nicht hinterher zu kommen und darüber Klage zu führen, daß unsere Eisenbahnen nicht rentieren.

Dann hat der Herr Kollege Gummel auf die Monatsfahrten im Elßaß hingewiesen, die 16.90 M. kosten, während bei uns in Baden dieselbe Strecke auf 36 M. zu stehen kommt. Das ist doch ein ganz erheblicher Unterschied, und nun macht der Herr Regierungsvertreter darauf aufmerksam, daß das eine Konkurrenzmaßnahme gegen unser Kilometerheft gewesen sei (Ministerialdirektor Schulz macht eine verneinende Bewegung). Dann ist es wohl die Sonntagsfahrkarte, schön. Wenn man diese aber f. Zt. als Konkurrenzmaßnahme gegen unser Kilometerheft im Elßaß eingeführt hat, dann verstehe ich nicht, warum man nicht heute bei uns in Baden immer noch nichts in dieser Richtung getan hat, nachdem man uns das Kilometerheft genommen hat. Ich meine, es wäre doch ganz selbstverständlich, daß man in der Richtung daselbe tut, was das Elßaß früher getan hat, um unser Kilometerheft und seine Wirkung zu paralysieren, aber statt dessen sieht man ganz ruhig zu, wie das Elßaß uns den Verkehr wegnimmt, auch heute noch, wo wir kein Kilometerheft mehr haben und infolgedessen die Leute nicht mehr anziehen können. Dadurch wird natürlich nicht nur unsere Eisenbahnverwaltung geschädigt sondern namentlich auch die Leute im Schwarzwald, die früher sehr gute Geschäfte gemacht haben, als noch aus dem Elßaß ein Fremdenzufluß in größerem Maße stattgefunden hat.

Der Herr Kollege Dr. Zehner hat sehr lebhaft und mit viel Temperament auf die Zustände in der Generaldirektion hingewiesen. Ich meine, der Herr Abg. Gummel hat bei der Generaldebatte schon eine Bemerkung

Fung gemacht, die so deutlich war, daß man sie hat verstehen können, aber es scheint beinahe, daß man immer noch deutlicher werden muß. Nun, ich will das nicht tun, aber auf eines möchte ich doch aufmerksam machen. Die Klagen über die Verhältnisse in der Generaldirektion und in unserer ganzen Eisenbahnverwaltung nehmen doch in einem Maße zu, daß man endlich den dringenden Wunsch haben muß, daß hier endlich einmal eine Änderung eintritt. Das, was man immer wieder zur Entschuldigung anführt, das reicht nur in den allerwenigsten Fällen aus. Wenn nun der Herr Abg. Dr. Zehnter darauf aufmerksam gemacht hat, daß man für eine kleine Station für ein Schild mit dem Namen der Station 280 M. ausgegeben hat, dann muß man allerdings sagen, da ist des Guten zu viel getan worden. Zweihundertundachtzig Mark allein für die Anbringung eines Namens der Station auf einem Schild! Das würde für die allergrößte Station genügen, und dann könnte man da noch künstlerische Wirkungen erzielen. Von Sparsamkeit kann da doch keine Rede sein, denn das geht doch über die Hutchnur hinaus, wenn so große Geldsummen für derartige Dinge ausgegeben werden! Beim Eisenbahnbau werden wir ja noch Gelegenheit bekommen, über diese Dinge des weiteren zu sprechen.

Nun möchte ich noch mit einem Wort auf die Wünsche eingehen, die der Herr Abg. Schmidt-Karlsruhe in bezug auf den Arbeiterverkehr auf der strategischen Bahn zwischen Rastatt und Karlsruhe vorgetragen hat. Auch hier wird immer wieder derselbe Wunsch vorgetragen, und immer wieder kommt man mit denselben Ausreden, betriebstechnische Gründe ließen das nicht zu. Ich habe nachgerade den Eindruck bekommen, daß, wenn man gar nichts anderes mehr zu sagen weiß, man mit den betriebstechnischen Gründen kommt (Heiterkeit bei den Sozialdemokraten). Das sind immer wieder dieselben Ausreden, und solche Ausreden haben wir schon eine ganze Reihe von Malen in gewissen Fällen gehört, und später stellte sich dann jeweils heraus, daß diese betriebstechnischen Gründe, die dem widersprechen sollten, gar nicht vorhanden waren. Ich will da nur an einige Stationen im Odenwald erinnern, wo man jahrelang gesagt hat, das gehe nicht aus betriebstechnischen Gründen, und auf einmal ist es doch gegangen. Denselben Grund führt man dafür an, daß man auf einer derartig verhältnismäßig nicht stark belasteten Strecke keine Arbeiterzüge einführen könne. Damit schädigt man aber nicht bloß die Interessen der Arbeiter, sondern auch die Stadt Karlsruhe wird dadurch auf das allerschwerste geschädigt. Es ist ja kein Geheimnis, daß die Stadt Karlsruhe sich bemüht, diese Bahn nach Durmersheim in städtische Regie zu bekommen; es ist aber klar, daß das nicht möglich ist, wenn diese Privatbahngesellschaft von Seiten der Eisenbahnverwaltung in der Weise protegirt wird, wie das tatsächlich der Fall ist. Man hilft damit nur künstlich der Gesellschaft dazu, daß sie die Aktien in die Höhe treiben kann, und man gibt ihr damit nur die Möglichkeit, den Arbeiterverkehr von der Staatsbahn ab- und auf ihre Bahn zu lenken, und die Staatsbahn hat dann dabei das Nachsehen. Während auf der anderen Seite die Staatsbahnlinie dem Arbeiterverkehr dienen und dadurch Einnahmen erzielen könnte, müssen hier die Arbeiter noch eine größere Strecke laufen; und wenn sie in Karlsruhe sind und abends heimfahren wollen, dann müssen sie wiederum mit dieser Bahn Zeit verbummeln, sie kommen zu spät nach Hause und müssen alle möglichen Nachteile dabei in Kauf nehmen. Ich weiß wirklich nicht,

ob es nicht doch möglich sein sollte, endlich einmal diesem Wunsche zu entsprechen. Über den Herren, die hier diese Klagen vorbringen, möchte ich noch eines sagen: Wenn Sie solche Klagen vorzubringen haben, dann ziehen Sie bitte auch die Konsequenzen daraus. Wir bemühen uns schon seit langem einer nach dem anderen, die Herren auf der Regierungsbank dahin zu bringen, daß sie diese Wünsche erfüllen, aber solange diese einfach autoritativ über das weitgehende Instrument unserer Eisenbahnen herrschen, haben wir darauf keinen Einfluß. Darum ziehen Sie die Konsequenz daraus, stimmen Sie für den Antrag Muser, dann wird manches anders werden, dann wird es auch möglich sein, ein anderes System da hineinzubringen, als es heute der Fall ist.

Minister Frhr. von Marschall: Der Herr Abg. Kolb hat darüber Klage geführt, daß wir eine so wichtige Frage wie die genügende Versorgung der städtischen Bevölkerung mit Milch nicht von uns aus schon fördern, sondern erst auf einen bezüglichen Antrag in dieser Richtung warten. Diejenigen von Ihnen, welche die Verhältnisse etwas näher kennen, werden mir alle zugeben, daß die Verwaltung es sich immer sehr hat angelegen sein lassen, die Beförderung der Milch in die größeren Städte zum leichtesten. Sogar bei der Aufstellung des Fahrplanes ist darauf besondere Rücksicht genommen worden. Ich könnte Ihnen Züge nennen, über deren Kurslage ich mich schon selbst gewundert habe, die aber hauptsächlich aus dem Grunde geführt werden, um die größeren Städte mit Milch zu versorgen.

Was nun aber den Staffeltarif anbelangt, so ist das eine Frage, die nicht so übers Rnie gebrochen werden kann. Denn die Regierung hat die Pflicht, nicht allein auf die Milchkonumenten sondern auch auf die Milchproduzenten Rücksicht zu nehmen, und es ist nicht ohne weiteres abzusehen, welche nachteiligen Folgen ein derartiger Staffeltarif für die Milchproduzenten in der Nähe der Städte haben würde, die darauf angewiesen sind, ihre Milch in der Stadt zu angemessenem Preis zu verkaufen. Das ist also eine Frage, die sehr genau erwogen und geprüft werden muß, und ich glaube, daß die städtischen Verwaltungen, die diese Frage noch nicht angeregt haben — es wäre ja ihre Sache gewesen, sie anzuregen —, sich wohl der großen Bedenken bewußt waren, die der Einräumung eines derartigen Staffeltarifs für die Milchproduzenten entgegenstehen.

Der Herr Abg. Kolb hat auch wieder der Sonntagskarten gedacht, die im Elsaß ausgegeben werden. Die Ermäßigung, die dort zu Ausflügen nach gewissen Orten gewährt wird, ist nicht sehr beträchtlich; während man bei uns 2 Pfennig für den Kilometer zahlt, werden bei Anwendung dieser Sonntagskarten im Elsaß nur 1,7 Pfennig verlangt. Die Frage der Sonntagskarten hat uns auch schon beschäftigt, wir sind aber zu der Überzeugung gekommen, daß bei dem 2-Pfennigtarif hierzu kein genügender Anlaß gegeben ist, und daß die Einführung eines derartigen Sonntagsverkehrs nach verschiedenen Richtungen mit großen Schwierigkeiten verknüpft wäre. Im Elsaß geht es noch eher, da hat man nicht die vielen Ausflugsorte wie bei uns; bei uns aber würde die Zahl der Orte, die, wenn man einen Sonntagsverkehr überhaupt in dieser Art einräumte, sich zur Gewährung desselben melden würden, außerordentlich groß sein. Im Elsaß wird dieser Sonntagsverkehr, soviel mir

bekannt ist, nur gewährt zu Ausflügen von der Stadt auf das Land. Sobald man aber das gewährt, kommen die Landbewohner und sagen: Warum sollen nur die Städter den ermäßigten Preis genießen, um zu uns zu kommen? Unsere Sonntagsfreude besteht darin, in die Stadt zu fahren; warum sollen wir nicht dieselbe Ermäßigung genießen? Es würde schließlich dahin kommen, daß einfach für den Personenverkehr am Sonntag ein billigerer Preis einzuführen wäre, und das kann ich vom sozialen Standpunkt aus nicht befürworten. Ich glaube, unser Eisenbahnpersonal hat auch noch ein Recht auf eine gewisse Sonntagsruhe. Wir haben die Sonntagsruhe im Güterverkehr gewährt, wir würden die Wirkungen dieser Sonntagsruhe für das Personal vollständig aufheben, wenn wir einen derartigen Sonntagsverkehr einführen würden. Das würde die Folge haben, daß eine ganze Masse von Reisen, auch Geschäftsreisen, die füglich ganz gut am Werktag unternommen werden können, am Sonntag unternommen würden; es würde die weitere Folge haben, daß wir, um den Anforderungen am Sonntag gerecht zu werden, ein weiteres Wagenmaterial beschaffen müßten, ein Wagenmaterial, das an den Werktagen ziemlich leer stehen und sich in der Woche gar nicht verzinsen würde. Ich halte also diese Sache für äußerst bedenklich und glaube nicht in Aussicht stellen zu können, daß wir derselben näher treten werden. Wenn jetzt die Bewohner der größeren Städte des Elsaß mehr Ausflüge im Elsaß selbst machen, so hängt das wohl auch damit zusammen, daß man im Elsaß unserem guten Vorbild gefolgt ist und bessere Wirtschaften gegründet hat, woran es in früherer Zeit noch sehr fehlte; vielfach waren es uniere besseren Hotels und Wirtschaften, die die Ausflügler aus dem Elsaß zu uns geführt haben, und nicht bloß das Kilometerheft.

Der Herr Abg. Kolb hat auch noch darüber geklagt, daß wir immer wieder dieselben Gründe gegen die Einführung eines Arbeiterverkehrs auf der Linie Karlsruhe-Durmersheim geltend machen. Wozu bauen wir denn, möchte ich den Herrn Abg. Kolb fragen, die großen Bahnhöfe, wenn wir den Bedürfnissen des Verkehrs mit den gegenwärtigen Bahnhöfen gerecht werden könnten? Wenn wir sagen könnten, es geht auch so, dann bräuchten wir keine großen Bahnhöfe. Es geht aber nicht so, und das beweist eben der Umstand, daß wir den Anforderungen des Arbeiterverkehrs mit diesen Bahnhöfen nicht vollständig gerecht werden können. Und diese „betriebstechnischen Gründe“, die gegen die Einlegung weiterer Züge in den belegten Bahnhof sprechen, werden mit dem Steigen des Verkehrs, wie wir ihn gerade wieder in den letzten Jahren erleben, nicht geringer, sondern immer größer, und wir können mit dem besten Willen in den jetzt vorhandenen Bahnhöfen diesen Verkehr nicht bewältigen. (Abg. Kolb: Bei den Kaiserzügen geht alles!) Was den Kaiserzug anlangt, so wurde in der letzten Sitzung darüber geklagt, daß so viele andere Züge deswegen zurückgestellt worden seien. Das geschieht bei jedem Sonderzug; bei jedem Sonderzug ist es bei der starken Belegung unserer Bahnen erforderlich, daß einzelne Züge um wenige Minuten vorgezogen oder zurückgestellt werden, namentlich ist dies auch bei Güterzügen der Fall. Wenn man einen Plan über die Einlegung eines Extrazuges sieht, so sieht man, wie ganz kleine Änderungen erforderlich sind, die aber der einzelne Reisende gar nicht bemerkt. Allerdings macht sich das bei eingleisigen Bahnen sehr geltend, da sind gewisse Kreuzungsverlegungen bedingt, und diese haben

dann immer eine erheblichere Veränderung des Kursplanes zur Folge, aber immerhin nur um so wenige Minuten, daß die Züge in der Lage sind, die Fahrzeit wieder einzuholen. Das ist aber, wie gesagt, nicht allein bei einem kaiserlichen Sonderzug nötig, das ist bei jedem Sonderzug notwendig, auch bei jedem, der nur dazu bestimmt ist, eine Maschine zu erproben. Solche Sonderzüge werden oft geführt, und auch da muß aufs genaueste bestimmt werden, wie die übrigen regelmäßigen Züge sich zu verhalten haben.

Abg. Bauschbach (kons.): Gestatten Sie auch mir einige kleine Bemerkungen.

Die Bewohner von Mosbach und Umgegend klagen darüber, daß für denjenigen, der in die Lage kommt, den Schnellzug auf der Strecke Mosbach-Neckarelz bzw. Neckarelz-Mosbach benutzen zu müssen, die Fahrt verhältnismäßig viel zu teuer kommt. Für die 3 km lange Strecke sind 10 Pf. für die Fahrkarte und 25 Pf. für Zuschlag, zusammen also 35 Pf. zu zahlen; 1 km kommt somit fast auf 12 Pf. zu stehen. Ich möchte bei der Großh. Regierung anregen, ob diese Fahrt nicht etwas verbilligt werden könne, denn 12 Pf. für 1 km ist entschieden zu viel. Auf diesen hohen Fahrpreis ist es auch zurückzuführen, daß manche Leute, denen die Fahrt zu teuer ist, den Weg zu Fuß zurücklegen bzw. etwa oft eine Stunde warten müssen, um einen Lokalizug benutzen zu können.

Von Bewohnern von Schefflenz und Umgegend wurde mir vorgetragen, ob es nicht möglich wäre, den D-Zug Nr. 33, der um 11.38 Uhr auf der Station Schefflenz durchfährt, daselbst halten zu lassen. Dieser Zug durchfährt die Strecke von Auerbach nach Schefflenz (5 km) in 12 Minuten; wenn er in Schefflenz halten würde, so wäre also absolut nicht zu befürchten, daß dadurch eine Zugverspätung eintreten würde, durch etwas schnellere Fahrt könnte die Haltezeit recht gut wieder eingeholt werden. Wenn die Schefflenzer morgens 6.58 Uhr nach Mosbach fahren, um ihre Geschäfte in der Amtsstadt Mosbach zu erledigen, so sind sie dort oft nicht rasch genug fertig, um schon den Zug um 9.43 Uhr wieder zur Heimfahrt benutzen zu können; sie müssen dann bis nachmittags 2 Uhr sitzen bleiben, während sie, wenn dieser D-Zug Nr. 33 in Schefflenz halten würde, schon um 12 Uhr wieder zu Hause sein könnten. Die Schefflenzer wären Großh. Regierung sehr dankbar, wenn dieser Wunsch im nächsten Fahrplan berücksichtigt würde.

Von Einwohnern Mörstelsteins wurde mir darüber geklagt, daß der erste Zug morgens, der nach dem neuen Fahrplan um 4.35 Uhr von Neckarelz nach Medesheim abgeht, nicht mehr in Mörstelstein anhält. Die Leute, die seither ihre Milch nach Heidelberg geschickt haben, können sie nun mit diesem Zuge nicht mehr zur Versendung bringen und müssen sie nach den Stationen Asbach oder Obrigheim bringen. Ich möchte die Großh. Regierung daher bitten, in der nächsten Fahrplanperiode, wenn es früher nicht möglich ist, diesen Zug, der früher auch in Mörstelstein gehalten hat, dort wieder anhalten zu lassen. Die Landwirte, die sich auf Milchlieferung eingerichtet haben, können den Frühzug nicht eritreuen.

Es ist mir schon wiederholt von Interessenten mitgeteilt worden, daß auf den kleinen Stationen der Nebenbahnen

Mosbach—Mudau und Schefflenz—Billigheim keine Aborte angelegt seien. Es ist das offenbar ein Mißstand, der beseitigt werden sollte. Ich möchte die Großh. Regierung bitten, auf die Verwaltung der Nebenbahnen einzuwirken, daß diesem Mißstande abgeholfen wird, daß auch auf den kleinen Stationen Aborte erstellt werden.

Es ist heute schon von den Schirmhallen auf den Bahnhöfen die Rede gewesen. Auch im Hinterlande hat man, das muß ich betonen, bis jetzt noch keine Schirmhallen. Ich möchte die Großh. Regierung bitten, einmal daran zu denken, daß man auch im Hinterlande und hauptsächlich in Mosbach derartige Schirmhallen erstellt. Denn oftmals sind die Reisenden den Unbilden der Witterung ausgesetzt. Bei doppelgleisigen Bahnen sind Schirmhallen unbedingt auf allen Stationen ein Bedürfnis.

Von Obrigheim ist mir der Wunsch zugegangen, daß man dort eine Güterstation errichten möge. Es wird hauptsächlich darüber geklagt, daß die Obrigheimer oft von den rechtsseitigen Neckarbewohnern abgegeschlossen seien, weil die Schiffbrücke bei Hochwasser und Eisgang nicht benützt werden kann. Von diesem Standpunkt aus wäre die Errichtung einer Güterstation in Obrigheim durchaus gerechtfertigt. Die Station Obrigheim liegt auf dem linken Neckarufer. Wenn die Gemeinde Obrigheim in einer Eingabe an Großh. Generaldirektion mit diesem Wunsch herantreten wird, bitte ich die Großh. Regierung, demselben entsprechen zu wollen.

Hg. Maier (Soz.): Ich habe zunächst eine Beschwerde der Eisenbahner aus der Wieslocher Gegend, die am Bahnhof in Mannheim arbeiten, vorzutragen. Diese behaupten, sie dürften den Kurszug, der abends von Heidelberg nach Karlsruhe geht, nicht benützen; während sie schon ziemlich früh von Mannheim nach Heidelberg kämen, müßten sie in Heidelberg eine ganze Stunde oder 1½ Stunde liegen bleiben, um zu warten, bis der Lokalzug fährt. Ich weiß nicht, ob diese Beschwerde auch noch unter dem neuen Fahrplan zutrifft oder ob dieser Mißstand für die Sommermonate beseitigt worden ist. Jedenfalls wäre es zu wünschen, denn ich glaube, man sollte doch dafür sorgen, daß die soweit wohnenden Arbeiter, wenn sie den Tag über bei der Bahn beschäftigt waren, so früh wie möglich nach Hause kommen.

Dann hätte ich den Wunsch an die Verwaltung zu richten, daß die Züge, die auf der Odenwald- und auf der Jagdskfelder Linie laufen, den Bedürfnissen der Arbeiter etwas besser angepaßt werden, damit diese sie auf der Fahrt zur Arbeit nach Mannheim und Heidelberg und auf der Heimfahrt besser benützen können. Der Herr Kollege Pfeiffle hat darüber schon nähere Ausführungen gemacht, sodaß ich mir deshalb ein Eingehen auf die einzelnen Züge wohl ersparen kann.

Ich hätte noch einen Wunsch vorzutragen, der mir von den Eberbacher Reiffschneidern übermittelt worden ist. In Eberbach ist noch das Reiffschneidergewerbe zu Hause. Die Leute führen aber heutzutage eine sehr dürftige Existenz, nachdem die Rindenpreise kolossal gesunken sind, sodaß sie für die Rinde einen sehr geringen Erlös erzielen. Auf der anderen Seite sind die Zement- und ähnliche Werke, die früher Fässer mit

Holzreifen benutzt haben, nicht mehr in früherem Maße Abnehmer von Holzreifen, weil auch da die Eisenreifen immer mehr Eingang finden. Es sind noch Duzende von Familien und eine Reihe von bei den selbständigen Reiffschneidern beschäftigten Leuten — im Sommer kommen während einiger Wochen Hunderte von Leuten in Frage —, die in diesem Gewerbe ein sehr dürftiges Auskommen finden. Nun behaupten die Reiffschneider, sie könnten an die badische Eisenbahnverwaltung keine Wellen liefern, die, soviel ich weiß, auf den Lokomotiven zum Anheizen benützt werden, denn der badische Staat beziehe die Wellen von einer Firma in Heilbronn, der Firma Range, und aus Hessen und der Pfalz. Ich kann im Moment nicht nachprüfen, ob diese Angaben völlig richtig sind. Es wird aber weiter noch behauptet — und wenn das Tatsache wäre, wäre es gewiß sehr bedauerlich —, daß diese Wellen aus Eberbach stammen, daß also zunächst die Eberbacher Reiffschneider die Wellen nach Hessen und nach Heilbronn verkaufen, worauf der badische Staat sie wieder von dort zurückkaufe, anstatt die eigenen badischen Landesfinder zu unterstützen. In Anbetracht der schwierigen Lage, in der sich das Reiffschneidergewerbe befindet, das ja als absterbendes Gewerbe mit immer schwierigeren Verhältnissen zu kämpfen hat, möchte ich dringend bitten, daß die Verwaltung die Wellen direkt von den Reiffschneidern beziehen möge. Wenn diese es vielleicht bis jetzt nicht verstanden haben, die Lieferung an den Staat richtig zu organisieren, müßte es sich doch ermöglichen lassen, daß die Eisenbahnverwaltung von sich aus mit diesen Reiffschneidern einmal in Verbindung tritt, um den Bezug der Ware zu regeln. Ich glaube, die Leute werden sehr gern mit sich reden lassen, und es ist ein ganz erhebliches Quantum von Reiffholz, das sie zur Verfügung haben, sodaß dem Staate wohl eine größere Lieferung gemacht werden könnte.

Der Herr Minister hat sodann in dankenswerter Weise auf die Äußerung des Herrn Kollegen Willk abgehoben und zugesichert, daß die Arbeiterschaft eine Vertretung im Eisenbahnrat bekommen solle. Ich habe aber doch heute schon ein gewisses Fragezeichen dahinter zu machen; ich befürchte, daß unter Umständen dieses Versprechen nicht so schnell, wie wir wünschen, erfüllt werden wird. Wenn wir z. B. in Anlage 10 des Kommissionsberichts die Mitteilung des Eisenbahnministeriums an den Herrn Abgeordneten Reimann als den Vorsitzenden der Budgetkommission über die Einführung von Arbeiterwochenkarten mit 5- und 4-tägiger Gültigkeit lesen, so ist dort über die Arbeiterfahrkarten von Pforzheim gesagt, daß die Regierung sich um die Sache angenommen und schon öfters Erwägungen darüber angestellt habe, wie den Wünschen der Arbeiter Rechnung getragen werden könne; sie hätte auch jeweils zu den Beratungen „einen Vertreter der Handelskammer Pforzheim zugezogen“. Wenn es sich um Arbeiterfahrkarten handelt, dann, meine ich, sollte man mindestens diejenigen Leute, die zunächst betroffen sind, die Arbeiter, zu den Unterhandlungen zuziehen und nicht bloß die Handelskammer! So ist dann auch eine Bestimmung getroffen worden, die nicht gerade zeigt, daß sie im Interesse der Arbeiter geschaffen worden ist, und ich habe heute schon gelinde Zweifel daran, ob die Besetzung des Eisenbahnrats für die Arbeiterschaft auch wirklich vorteilhaft ausfallen wird. Ich möchte deshalb auch meinerseits den Herrn Minister

ersuchen, sobald als möglich der Arbeiterschaft eine richtige Vertretung im Eisenbahnrat zu geben.

Der Herr Minister hat vorhin eine Bemerkung mit bezug auf die Sonntagsruhe der Eisenbahner gemacht. Er hat gesagt, man könne die gewünschten Sonntagsfahrkarten deshalb nicht einführen, weil man den Eisenbahnbediensteten am Sonntag eine gewisse Schonung zuteil werden lassen müsse. Ich habe aber nun gerade über die Osterfeiertage Gelegenheit gehabt, in Heidelberg, am Hauptbahnhof, am Karlstor und auch in Neckargemünd Beobachtungen darüber anzustellen, wie man bei der Bahn die Leute am Sonntag mit unnötiger Arbeit überlastet. Die zwischen Neckargemünd und Heidelberg laufenden Züge waren bei dem an Ostern herrschenden schönen Wetter natürlich alle überfüllt; Duzende, ja Hunderte von Leuten mußten gewöhnlich bei Abgang eines jeden Zuges stehen bleiben und warten, bis wieder ein anderer Zug ging. Da habe ich beobachtet, daß besondere Beamte (Schaffner) da waren, die nichts anderes zu tun hatten, als daß sie jedesmal die in diese Züge eingestellten alten II. Klassewagen, diese ganz alten Kästen, in denen zu sitzen gewiß kein großes Vergnügen ist, aufs peinlichste daraufhin revidieren mußten, ob niemand mit einem Drittklasserbillet hineingekommen sei. Jedesmal, wenn ein solcher Sünder entdeckt war, wurde er herausgeholt und auf den Perron gestellt; der Zug fuhr weiter, Duzende, ja Hunderte von Leuten kamen nicht mit, trotzdem wurden die Zweiterklassenwagen ganz oder halbleer in dem überfüllten Zug mitgeführt. Ich glaube, diese Art von Arbeit könnte man an Sonn- und Feiertagen den Beamten sparen. Hier handelt es sich bei den Passagieren doch nicht darum, den Staat zu betrügen, sondern die Leute, die in der II. Klasse fahren wollten, wollten eben mitkommen. Mit Rücksicht darauf könnte mindestens den Beamten diese Arbeit, weiterhin aber könnte auch der Ärger und Verdruß erspart werden, der manchen Leuten dadurch bereitet wird.

Wie rigoros bei der Bahn manchmal vorgegangen wird, dafür will ich Ihnen ein Beispiel aus letzter Zeit nennen. Da ist ein Arbeiter mit einer Fahrkarte IV. Klasse in einen III.-Klassenwagen der hessischen Ludwigsbahn von Mannheim nach Waldhof gefahren. Er behauptet, er habe überhaupt nicht gewußt, daß in dem Zuge eine IV. Klasse existiere. Die Differenz zwischen dem Preis für das Billet III. und dem für das Billet IV. Klasse ist, glaube ich, 5 Pf. Der Arbeiter wurde nun bei der Revision betroffen, daß er in einem falschen Abteil fahre, und wurde dieserhalb mit 6 M. Geldstrafe bestraft (Hört, hört!). Mit 6 M. wegen 5 Pf., das ist doch eine unerhörte Strafe! Wegen der 5 Pf. wird dem Mann ein ganzer Arbeitslohn abgenommen! Das ist ein Skandal, daß man die Leute in dieser Art und Weise um ihr Geld bringt, anders kann man das nicht bezeichnen (Zuruf bei den Sozialdemokraten: Die Strecke ist preussisch!). Das ist richtig, aber ich glaube, man könnte von badischer Seite mindestens einen Einfluß ausüben, daß solche Dinge nicht vorkommen. Wir müssen soviel von der andern Seite annehmen, daß man auf jener Seite auch einmal einem badischen Wünsche Rechnung tragen könnte.

Ich bin auch nicht ganz entzückt von der Antwort des Herrn Generaldirektors über die verspätete Eröffnung

der Murgtalbahn. Ich glaube, daß daran weniger das Murgtalwetter als die Bauarbeiterausperrung mit Schuld trägt. Wenn das nicht der Fall sein sollte, so meine ich, die Arbeiten, die an einer neuen Bahnlinie, vor allem an den Bahnhöfen, noch zu machen sind, kann man auch bei ungünstigem Wetter fertig bringen. Wenn beispielsweise die Anstriche nicht trocken werden, so hat man dafür die Koaksöfen, die stellt man hin und heizt das Lokal. So kann man auch manches andere noch fertig bringen. Ich glaube, wenn es ein Privatmann wäre, der die Sache fertig haben sollte, dann würde er sie auch fertig gebracht haben.

Nun habe ich zum Schluß noch eine Anfrage an die Groß-Generaldirektion zu richten. Es ist mir ein Fall bekannt geworden, der sich in Heidelberg zugetragen hat, in welchem es sich um russische Feldarbeiter handelte, die von der Feldarbeiterzentrale in Berlin nach Heidelberg geschickt worden waren. Diese verächtliche Feldarbeitervermittlung schleppt bekanntlich bedürfnislose und in Preußen wenigstens auch rechtslose Arbeitermassen nach Deutschland, um so die einheimischen Arbeiter aus der Arbeit wegzudrücken und die Löhne niedrig zu halten. Die Leute hatten nun, als sie mit der Main-Neckarbahn in Heidelberg ankamen, einen Schein folgenden Wortlauts: „Gut über 21,60 M. für 8 Eisenbahnfahrten IV. Klasse à M. 2,70 von Heidelberg über Offenburg nach Schutterwald für Baderarbeiter aus Rußland“. Ausgestellt war der Schein von der Feldarbeiterzentrale. Die Leute kamen von Wilhelmshausen in Posen, und es wurde ihnen nun in Heidelberg vom Bahnbeamten keine Fahrkarte verabfolgt. Infolge der irrtümlichen Annahme des Bahnhofschuttmannes, die sozialdemokratische Partei habe die Feldarbeiterzentrale eingerichtet (Heiterkeit), bekam ich Kenntnis von der Sache. Ich habe dann aus Menschlichkeitsgründen die Leute nach Schutterwald befördert, indem ich ihnen das Geld vorstreckte, und bei dieser Gelegenheit habe ich Einsicht in die ganze Geschichte bekommen. Nun möchte ich anfragen, ob das das erste Mal war, daß seitens der Feldarbeiterzentrale ein solches Ansinnen an die badische Eisenbahnverwaltung gestellt wurde. Die Leute haben mir gesagt, daß sie in Preußen für diese Scheine, als Frachtbriefe möchte man sie fast bezeichnen (Heiterkeit), Fahrkarten bekommen hätten. Sie wurden natürlich zu dem Zweck so verschickt, damit keiner ausreißten kann und jeder auch wirklich dahin kommt, wohin er von der Feldarbeiterzentrale als Lohnsklave dirigiert wird. Überall hätten sie, wie sie sagten, auf einen solchen Schein die Fahrkarten bekommen und sie hätten erwartet, daß sie auch in Baden die Fahrkarte erhalten würden; die Fahrkarte wurde ihnen aber wie gesagt verweigert.

Ich möchte also fragen, ob das der erste solche Fall war. Es scheint mir fast nicht so, denn die Feldarbeiterzentrale hätte sicher Kenntnis davon, wenn in Baden auf einen solchen Schein keine Fahrkarten verabfolgt würden. Ich vermute deshalb, daß vielleicht auch die badische Eisenbahnverwaltung für die Feldarbeiterzentrale, diese Sektion des Bundes der Landwirte, ein Kreditverhältnis eingeführt hat, das von unserer Seite sicher in keinem Fall zu billigen wäre. Ich will mich vorläufig auf diese Ausführungen beschränken und abwarten, ob das, was ich vermutet habe, richtig ist oder nicht.

Generaldirektor Geheimerat Roth: Von zwei Seiten ist bemerkt worden, daß der Termin für die Eröffnung der Murgtalbahn wohl früher hätte gelegt werden können, wenn man sich stärker bemüht hätte, die Arbeiten fertig zu stellen. Ich muß darauf bemerken, daß es keine leichte und verantwortungsfreie Sache ist, eine Bahn mit diesen baulichen Verhältnissen früher zu eröffnen. Ich bitte, zu berücksichtigen, daß die Bahn im Gebirge geht, daß große Felswände abgeräumt werden mußten, daß große Kunstbauwerke, hohe Dammschüttungen aufgeführt sind; da muß man abwarten, bis die Einwirkungen des Winters vollständig zu tage treten. Man muß abwarten, bis alles, auch der innere Kern der Bauwerke aufgefroren ist; erst dann kann man beurteilen, ob die Schüttungen sich in der richtigen Weise gesetzt und befestigt und ob die Bauwerke so standgehalten haben, wie man es wünschen muß. Wenn das Planum vollständig in Ordnung ist, muß man das Schotterbett aufbringen und das Gleis legen; auch hier sind, sobald man mit Materialzügen darüber fährt, selbstverständlich Setzungen zu gewärtigen. Man muß deshalb nochmals die Gleise nachregulieren. Kurzum, bis auch das Gleis vollständig in Ordnung geht, ist eine gewisse Zeit erforderlich. Es ist dann dafür zu sorgen, daß die Fußpfade für das Eisenbahnpersonal längs des Gleises in guten Stand kommen, daß der darauf gefallene Schotter beseitigt wird und daß die Schüttung von Schweben mit Kies und Sand gemacht wird, die dem Personal die volle Sicherheit beim Begehen der Bahn gewährleisten. Alle diese Arbeiten kann man nicht im Winter oder im frühen Frühjahr machen. Es muß dann ferner in den Stationsgebäuden und in ihrer Umgebung alles in Ordnung gebracht werden. Ich kann übrigens die beruhigende Mitteilung machen, daß die Stationsgebäude schon vor Eintritt des Winters alle im Rohbau fertig waren, daß sie also durch die Aussperrung im Baugewerbe nicht berührt sind. Aber es muß auch auf den Stationen alles hergerichtet werden. Die Bahnsteige müssen in Ordnung kommen, müssen mit Randsteinen versehen werden, kurz alles das muß geschehen, was für den geordneten Zustand der Bahn unbedingt notwendig ist. Würde man diese Vorsichtsmaßregeln unterlassen oder nicht genügend durchführen, so würden wir für das Publikum riskieren, daß es auf unfertigen, noch nicht aufgeräumten Stationsanlagen zu Schäden kommt, und auch für das Eisenbahnpersonal, insbesondere für das Wärterpersonal, müßten wir fürchten, daß es bei der Bahnbegehung, zumal bei Nacht, verunglücken könnte.

Nun hat bekanntlich das Frühjahr außerordentlich viel Regen gebracht. Ich habe mich selbst an Ort und Stelle überzeugt, wie der Regen in die noch nicht vermachten Böschungen verheerend eingegriffen hat und wie die Böschungen erst wieder hergestellt werden mußten. Das Erdreich, das dabei heruntergewaschen wurde, hat die Dohlen verschlammt; da mußte auch erst wieder für eine gute Entwässerung der Bahn gesorgt werden. Das sind lauter Beweggründe, die die Eisenbahnverwaltung verhindert haben, früher, als sie es jetzt in Aussicht genommen hat, d. h. vor dem 15. Juni, die Bahn zu eröffnen. Ich bin sogar etwas im Zweifel, ob es angesichts der fortgesetzten trostlosen Witterungsverhältnisse gelingen wird, auch an diesem Eröffnungstermin festzuhalten. Man wird aber alles daran setzen, um diesen Termin durchzubringen.

Was die russischen Feldarbeiter angeht, so ist es in der Tat nicht der erste Fall, daß von der Zentrale, die der Herr Abg. Raier erwähnt hat, an die Generaldirektion das Ersuchen gerichtet wurde, wir möchten ein ähnliches Kreditierungsverhältnis einführen, wie es im Bereiche der preussischen Staatsbahn besteht. Wir haben dieses Ansuchen jedesmal abgelehnt (Beifall bei den Sozialdemokraten); auch in diesem Jahr ist es wiederum abgelehnt worden (Beifall bei den Sozialdemokraten). Auf die Entschließungen der anderen Bahnen haben wir selbstverständlich keinen Einfluß.

Abg. Süßkind (Soz.): Der Herr Minister hat insbesondere ausgeführt, daß er den Sonntagsverkehr mit Rücksicht auf die Sonntagsruhe der Bahnbediensteten nicht ausdehnen wolle. Dann wäre es am besten, wir würden die vollständige Sonntagsruhe einführen, dann hätte der Herr Minister die Möglichkeit, als englischer Eisenbahnminister zu wirken (Geisterheit). Das wäre auch der richtige Platz für ihn, denn dann würde er wenigstens bei uns nach der Richtung keinen Schaden anrichten. Ich glaube aber, daß die freie Bevölkerung von England sich eine derartige Desabouierung ihrer Meinung seitens des Eisenbahnministeriums sehr bald verbitten und sehr bald den Weg gegenüber dem Ministerium beschreiten würde, der von rechtswegen ihm gegenüber beschritten werden sollte. Man hört immer von unserer Eisenbahnverwaltung, daß sie nicht für sich allein vorgehen könne, weil sie nicht eine Insel im Meere unter den anderen Eisenbahnverwaltungen darstellen möchte. Nun muß aber konstatiert werden, daß die ganze Art und Weise des Betriebs gegenüber der der umliegenden Bundesstaaten als eine inselartige bezeichnet werden kann. Wir merken das in Mannheim am allerbesten. Die Pfalz bietet uns trotz der angeblichen Einheitlichkeit des Tarifs alle möglichen Annehmlichkeiten, allerdings um den Fremdenverkehr von Baden weg nach der Pfalz zu leiten, und ähnlich macht es die hessisch-preussische Eisenbahngemeinschaft. Die Beispiele dafür will ich Ihnen sofort geben. In der Pfalz ist ein Sonntagszug eingestellt worden, der je nach Bedarf auch doppelt und dreifach geführt wird. Dieser Zug fährt ohne zu halten von Ludwigshafen nach Neustadt oder von Ludwigshafen nach Dürkheim. Der einfache Fahrpreis berechtigt zur Hin- und Rückfahrt, außerdem ist die Annehmlichkeit geboten, daß man eine Fußpartie von Dürkheim nach Neustadt oder von Neustadt nach Dürkheim machen und von dort die Rückreise antreten kann. Es kann konstatiert werden, daß die Pfalz auf diese Weise einen ganz erheblichen Teil des badischen Verkehrs, der allsonntäglich von Mannheim ausgeht, an sich gerissen hat, weil man eben auf badischer Seite eine solche Rücksichtnahme nicht übt. Zwischen Mannheim und Heidelberg ist es nur im Sommerhalbjahr an den Sonntagen gestattet, während des ganzen Tages zu dem einfachen Fahrpreis die Hin- und Rückfahrt auszuführen. Bei der hessisch-preussischen Eisenbahngemeinschaft wird diese Vergünstigung Jahr ein Jahr aus jeden Sonntag und jeden Feiertag gewährt, und zwar werden derartige Fahrkarten ausgegeben für die Strecke von Mannheim nach Frankfurt, von Mannheim nach Mainz, von Mannheim nach Worms und von Mannheim nach Darmstadt. Man hat dann noch die Annehmlichkeit, daß man, wenn man Zuschlag bezahlt, trotz des einfachen Fahrpreises auch Sitzzüge benutzen kann.

In Baden sagt man: Wenn wir die Benützung der Sitzzüge gestatten, so müssen sie doppelt geführt werden, und das verursacht uns wieder Mehraufwendungen. Man berücksichtigt aber dabei nicht, daß die Eisenbahnschienen doch einmal daliegen, daß die Arbeiterzüge Sonntags unbenützt auf den Stationen in der Sonnenhitze stehen und daß man sie sehr gut zur Vermehrung der Fahrgelegenheit zwischen Mannheim und Heidelberg benützen könnte. Bei manchen Zügen, die Sonntags von Mannheim nach Heidelberg fahren, müssen Extrazüge eingelegt werden, weil die Bevölkerung in großer Zahl dorthin befördert werden will. Kaum ist der Zug in Heidelberg eingetroffen, so muß er wieder zurückgeführt werden. Aber nunmehr fährt er leer zurück, weil für die Heidelberger die Fahrt nach Mannheim zu teuer ist. Die Heidelberger müssen nämlich die Normalpreise bezahlen. Von Mannheim nach Heidelberg kann man zu dem verbilligten Preise fahren, aber für die Fahrt von Heidelberg nach Mannheim muß man die Normalpreise bezahlen. Daher lassen die Heidelberger diese Fahrt eben sein. Sie müssen mir doch zugeben, daß hierbei die Sonntagsruhe nicht in Frage kommt, denn dieselben Leute, die den Zug nach Heidelberg befördern, müssen ihn auch wieder zurück befördern, um dann von Mannheim aus wieder neue Passagiere nach Heidelberg befördern zu können. Man läßt also diese Züge leer gehen, und nennt das kaufmännisch Flug, anstatt den Leuten einen billigeren Preis zu gewähren, wenngleich der Eisenbahnverwaltung durch die Beförderung der Passagiere von Heidelberg nach Mannheim keinerlei erhöhte Betriebskosten erwachsen. Ja, die Herren schütteln den Kopf, aber es ist tatsächlich so. Sie wundern sich über die geschickte, kluge, praktische Verkehrspolitik des badischen Eisenbahnministeriums! Andere Leute wundern sich auch. Sie sehen, wie da gearbeitet wird. Es wird nicht die Konkurrenz ausgenützt, es wird einfach schematisch gearbeitet, und wenn man auf diese Weise in eine enge Sackgasse gelangt ist, dann wird auch noch an das Herz der Sozialdemokraten appelliert, und es wird so dargestellt, als seien diese diejenigen, die in dieser Frage die Sonntagsruhe der Arbeiter nicht schonen wollten. So liegt die Sache aber gar nicht. Wir wollen die Sonntagsruhe. Aber nachdem sich das Bedürfnis für die städtische Bevölkerung herausgestellt hat, an Sonntagen auf das Land befördert zu werden, müssen wir alles versuchen, um diese Beförderung so billig wie möglich zu bewerkstelligen, zumal wir auch Gelegenheit haben, durch diese Beförderung die Rentabilität unserer Bahnen zu heben. Das ist die Aufgabe, die wir hier zu erfüllen haben. Was die Frage der Sonntagsruhe der Arbeiter anbelangt, so möchte ich doch auch darauf hinweisen, daß man damit sonst nicht so sorgfältig umgeht, sondern gerade nur in diesem einen Falle, wo es sich darum handelt, unsern Verkehr nicht auszubauen.

Was nun die Frage wegen der Sicherheit der Bahnzüge anbelangt, so ist vorhin von meinem Kollegen Kolb der von mir dann wiederholte Zwischenruf vom Kaiserzug gemacht worden. Das hat seine ganze besondere Bewandnis. Darauf ist der Herr Minister aber nicht eingegangen. Man hat uns in diesem Hause früher immer erzählt, wenn geklagt wurde, daß zwischen Karlsruhe und Heilbronn keine Schnellzüge gingen, der Unterbau sei

nicht sicher genug, um Schnellzüge darüber gehen zu lassen. Dann ist aber im letzten Kaisermanöver der Kaiser auf der Strecke Karlsruhe—Heilbronn—Jagstfeld ins Manövergelände befördert worden. Es scheint also, daß man hier in Baden für das Leben des Publikums mehr bedacht ist als für das Leben des Kaisers (Seiterkeit). Wenn die Sache aber so gefährlich gewesen wäre, hätte man wahrscheinlich den Kaiser nicht auf dieser Strecke befördert. Nun ist dem kaiserlichen Zug kein Unglück passiert, und man hat sich überzeugt, daß man auch andere Schnellzüge darauf laufen lassen kann. Auf einmal ist nämlich im letzten Jahre der Schnellzug Karlsruhe—Paris über diese Strecke geleitet worden. Es war keine Gefahr mehr vorhanden und keine betriebstechnischen Gründe haben daran gehindert, obwohl der hiesige Bahnhof inzwischen nicht ausgebaut worden ist.

Jedenfalls liegen betriebstechnische Schwierigkeiten auch der Anordnung zugrunde, daß der Zug, der 6 Uhr 34 Min. morgens in Ladenburg abgeht — es ist ein sog. Arbeiterzug, ab Bensheim 5 Uhr 44 — Arbeiter befördern darf, mit einem anderen Zug I. bis IV. Klasse aber, der in Frankfurt 4 Uhr 24 und in Ladenburg 6 Uhr 53 abgeht, auf der Strecke Ladenburg—Friedrichsfeld keine Arbeiter fahren dürfen. Ich frage, ob hier auch auf betriebstechnische Schwierigkeiten Rücksicht genommen wird? (Seiterkeit bei den Sozialdemokraten). Ich glaube, daß dafür gar keine Gründe vorhanden sind! Die Arbeiter in Ladenburg müssen einfach 19 Minuten früher fortfahren wie es notwendig wäre. Ich habe es öfters beobachtet, daß diese Arbeiter dann im Winter im Bahnhof in Mannheim gelegen sind, weil sie vor ½ oder ¾ Uhr nicht zu arbeiten anfangen konnten, während, wenn sie 6 Uhr 53 gefahren wären, sie sofort ihre Arbeitsstätte hätten auffinden können. Was da für Gründe maßgebend sind, kann ich mir nicht erklären, und ich will hoffen, daß auch die Großh. Regierung die Maßregel, daß dieser Zug nur auf der Strecke von Ladenburg bis Friedrichsfeld von Arbeitern nicht benützt werden darf, dagegen auf der übrigen Strecke, als eine rüdfständige Maßregel ansieht.

Ferner wird uns eine Beschwerde von den Stationen Unterschöpf und Schweigern gemeldet. Die Leute hatten früher Anschluß an den Zug 379, der in Mannheim um 6 Uhr 35 abfährt, in Lauda um 10 Uhr 50 abends ankommt. Dieser Zug hält an sämtlichen Stationen, nur nicht in Schweigern und Sachsenflur. Dabei endet der Zug in Lauda und hat nach keiner Richtung mehr Anschluß. Ich kann mir diese Maßregel nur damit erklären, daß der Herr Minister uns seinerzeit mitgeteilt hat, jeder Aufenthalt eines Zuges koste den Staat 4000 Mark, daß man also deshalb den Aufenthalt gestrichen hat. Es wird aber gerade von diesen Leuten im Hinterland, die an sich so wenig Eisenbahnverbindung haben, beklagt, daß man ihnen diese Halte genommen hat, die bisher vorgeesehen waren. Dafür liegen keine betriebstechnischen Gründe vor, ich glaube nicht, daß auf dem Bahnhof Schweigern und Sachsenflur große Bahnhöfe in Betracht kommen, oder daß Gründe der Betriebssicherheit in Frage stehen können, sondern ich glaube, daß man einfach der Meinung war, man könne diese Haltestellen auch ganz gut übergehen. Wenn die Eisenbahn schlecht rentiert, da kann die Regierung sagen, sie zwingt die Leute dazu, ihre Geschäfte möglichst frühzeitig abzuschließen

und nach Hause zu fahren. Aber dadurch schädigt die Bahn sich selbst. Ich glaube, da dieser Zug ein innerbadischer Zug ist, der mit dem internationalen Verkehr nicht in Verbindung steht, daß diese Gatte des Zuges 379 wieder eingeführt werden sollten, damit die Leute auch wissen, daß sie zum badischen Staat gehören.

Abg. Vogel-Mannheim (fortf. Sp.): Der Herr Abg. Süßkind hat richtig ausgeführt, ich habe das auch schon vor zwei Jahren gesagt, daß jetzt mit Rücksicht auf die guten Verbindungen mit der Pfalz sehr viele Mannheimer, statt ihr Geld der badischen Bahn zu geben, nach der Pfalz fahren. Man hat dort Sonntagszüge eingerichtet, ohne die Angst zu haben, die der Herr Minister dorthin geäußert hat, daß auch Geschäftsreisende sich diesen Vorteil zunutze machen. Der Herr Minister hat gesagt, wir könnten in Baden keine Sonntagszüge einführen, denn es würde durch diese Sonntagszüge der Preis im allgemeinen herabgesetzt, und es würden auch die Geschäftsreisenden sich diesen billigen Preis zunutze machen. Ich glaube, der Herr Minister kennt die Geschäftsreisenden nicht; diese sind froh, wenn sie am Sonntag ihre Ruhe haben, nachdem sie in der Woche fleißig gearbeitet haben. Und diejenigen, die die Gelegenheit ausnützen, brauchen es, und denen wollen wir es gönnen.

Man hört so viel von betriebstechnischen Rücksichten, wenn man sonst nichts mehr sagen kann. Mir hat vor einigen Tagen einer, der es wissen muß, scherzhaft gesagt: „Wenn man sonst nichts mehr sagen kann, führt man bei der Großh. Generaldirektion betriebstechnische Gründe an“, und dann hat der Herr weiter lächelnd bemerkt: „Es wird damit mancher Unfug getrieben“, den Herren Abgeordneten in der Kommission natürlich gegenüber. (Präsident Rohrhurst: Herr Kollege, Sie haben doch nicht gemeint, daß die Großh. Regierung) Nein, nein! (Heiterkeit). Mein Gewährsmann hat es ja gemeint.

Der Herr Minister, als der Herr Kollege Jehnter seine Beschwerde vorgebracht hat, hat gesagt, es würde der Regierung öfters der Vorwurf gemacht, daß bei der Großh. Eisenbahnverwaltung zu viel gespart würde. Nein, der Vorwurf wird nicht gemacht, sondern der, daß am unrechten Platz gespart wird. Das Sparen am rechten Platz wird immer und immer unsere Zustimmung finden.

Der Herr Oberbaurat hat in Beantwortung meiner Anregung auf das Submissionsergebnis hingewiesen und dabei bemerkt: „Damit ist der Beweis erbracht worden, daß man auch eine Arbeit anstreichen kann, ohne daß das Material von dem Handwerker dazu geliefert wird.“ Das ist ganz richtig; besonders wenn die Arbeit in einer Zeit vergeben wird, wo ein großer Arbeitsmangel herrscht, da wird mancher Handwerksmeister, der nichts zu tun hat, Angebote zu einem Preise einreichen, für den er sonst kein Angebot einreichen würde, und er wird gezwungen sein, durch Lohnrückerei wieder zu seinem Gelde zu kommen. Das ist aber nicht sozial gehandelt. Wenn man zu einem Preise Arbeit vergibt, von dem man nicht erwarten kann, daß der Betreffende, der die Arbeit ausführt, auch damit auskommen kann, so ist diese Handlung nicht sozial. Es wäre wirklich sehr interessant, zu erfahren, zu welchem Preise die Arbeiten vergeben

worden sind. Das hat uns der Herr Oberbaurat nicht gesagt, denn die Firma in Berlin mit ihrem Angebot von 24 Pf. pro qm hat die Arbeit nicht bekommen. Das habe ich gehört und verstanden. Der Herr Oberbaurat hat aber gesagt, das Ergebnis sei ein sehr günstiges gewesen. Ich muß also annehmen, daß der Preis nicht weit von 24 Pf. entfernt ist. Es wäre gut, wenn wir darüber Aufklärung erhalten würden.

Der Herr Oberbaurat hat auch gesagt, man könne nicht jede beliebige Farbe für den Brückenanstrich nehmen, sondern nur solche Farbe, die sich bewährt habe. Das hat niemand von uns bestritten, es hat niemand verlangt, daß jede beliebige Farbe genommen werden soll, aber der Herr Oberbaurat hat selbst zugegeben, daß es auch andere Farben gibt, die sehr gut für das Streichen der Brücke und besonders der Eisenteile geeignet sind. Aber das ist doch klar: Wenn für eine bestimmte große Arbeit nur eine Farbe ausbedungen ist, dann hat der betreffende Fabrikant es in der Hand, einen Preis zu verlangen, welchen er will, und schon deshalb ist es notwendig, daß auch andere brauchbare Farben zu der Konkurrenz zugelassen werden. Schon bei Beratung des Budgets des Ministeriums des Innern habe ich auf einen ähnlichen Fall hingewiesen, daß, sofort als das Monopol für eine bestimmte Farbe aufgehoben wurde, der Preis derselben sofort bedeutend herabgesunken sei. Den Herren Sachverständigen möchte ich übrigens zu bedenken geben, daß man vielleicht auch, ohne daß die Handwerker und ohne daß die Arbeiter geschädigt werden, dadurch Ersparnisse machen kann, daß man nicht einen zu hohen Preis für die Farbe zahlt.

Abg. Kenwirth (natl.): Die Milchbeförderung, von der heute so viel gesprochen wurde, gibt auch mir zu Klagen Veranlassung. Es hat sich ein Teil der Lieferanten in meinem Wahlkreis bitter darüber beklagt, daß ihnen die Generaldirektion in bezug auf die Milchlieferung nicht in der Weise entgegenkomme, wie sie das eigentlich verlangen könnten. Bekanntlich lassen ja die größeren Betriebe die Milchwirtschaft nach und nach eingehen, und es kommt die Hauptmenge der Milch jetzt aus den Betrieben der kleineren Landwirte, die dann die Milch in kleineren Mengen zur Verfrachtung an die Bahn bringen. Ich gebe ja zu, daß es für den Versand größere Schwierigkeiten hat, wenn man es mit kleineren Quantitäten zu tun hat, als wenn ein größerer Landwirt ein großes Quantum auf einmal aufiefert; aber immerhin ist es nach meiner Ansicht doch die Pflicht der Generaldirektion, dafür besorgt zu sein, daß den Städten gute und frische Milch zur richtigen Zeit zugeführt wird. Es sind in meinem Wahlkreis Orte, die 6 bis 8 Kilometer von der Bahn entfernt liegen, bei denen sich die Milchlieferung nach der Stadt nach und nach eingelebt hat. Es sind das beispielsweise Orte wie Epsenbach und Reinhardtshausen; den Milchproduzenten dieser Gemeinden gegenüber hat nun im vorigen Jahre die Bahnverwaltung verlangt, daß sie die Milch schon zum Frühzug, der um 5 Uhr in der Station Helmstadt einläuft, verbringen. Wenn man bedenkt, daß die Leute bis 8 km von der Bahnstation entfernt sind, daß sie, wenn sie frische Milch liefern wollen, zuvor melken müssen, daß die Milch gekühlt werden muß, daß so 3 bis 4 Stunden vergehen, bis die Milch zum Versand fertig ist, so daß die Leute also um 2 oder 3 Uhr aufstehen

müssen, um die Milch rechtzeitig an die Bahn zu bringen, so wird man zugeben müssen, daß dieser Zustand auf die Dauer nicht beibehalten werden kann. Die Leute haben sich mit der Bitte an die Generaldirektion gewendet, daß man ihnen gestatten möge, ihre Milch mit dem zweiten Zuge, der 8 Uhr 15 in Helmstadt einläuft, zu versenden. Die Generaldirektion hat sie jedoch abgewiesen; die Leute sind dann zu mir gekommen, ich habe mich selbst für sie verwandt und eine Bittschrift an die Generaldirektion eingereicht, und man hat es mit Vorbehalt versuchsweise erlaubt, daß sie ihre Milch an den zweiten Zug bringen können. Ich meine, das sollte nicht vorkommen, daß man als Grund ins Feld führt, der Zug 8 Uhr 15 hätte eine zu kurze Fahrzeit, und der Transport sei kaum möglich. Es hat sich ja tatsächlich erwiesen, daß die Möglichkeit vorhanden ist, die Milch geht über Mezesheim nach Seibelberg und Mannheim, der Zug kommt zur richtigen Zeit an, und die Milch kann noch vormittags an Ort und Stelle gelangen. Wir dürfen den Leuten das Geschäft nicht erschweren, sondern wir müssen im Gegenteile bestrebt sein, daß auch die abgelegenen Orte zur Milchlieferung herangezogen werden. Ich befürchte, daß gerade die gute Milch für die Städte noch immer rarer und teurer wird, und deshalb ist es die Pflicht der Generaldirektion und auch die unsere, bemüht zu sein, den Versand den Leuten möglichst zu erleichtern.

Von dem Herrn Kollegen Banschbach ist mit Bezug auf die Station Mörstelstein geklagt worden. Wir wissen ja alle, daß vor zwei Jahren die Station Mörstelstein trotz „technischer Schwierigkeiten“ errichtet worden ist; das war für die Bewohner der ganzen Umgegend ein freudiges Ereignis, der Betrieb hat sich auch bewährt, und daß die Frequenz groß war, geht schon daraus hervor, daß, wie mir mitgeteilt worden ist, 9393 Fahrkarten in der Station verkauft worden sind. Die Bewohner Mörstelsteins waren nun wirklich überrascht, daß seit 1. Mai der Frühzug in Mörstelstein nicht mehr hält. Sie haben wohl aus dem Fahrplan gesehen, daß keine Zeit eingezeichnet ist, sie haben aber geglaubt, es sei ein Druckfehler gewesen, und deshalb war die Enttäuschung um so bitterer. Sie bitten deshalb, daß man den Frühzug wie früher halten lassen möge. Die Leute haben sich dort für die Milchwirtschaft eingerichtet, und nun ist es ihnen nicht mehr möglich, die Milch mit dem Frühzug befördern zu können. Hier sollte man entgegenkommen (Sehr richtig!). Es ist mir unbegreiflich, daß man hierdurch zu sparen sucht, während dort sonst alle Züge Halt machen. Ich möchte also bitten, daß man diesem Wunsche entspricht.

Dann habe ich noch eine Klage vorzubringen, welche die Schotterlieferung betrifft. Die Kalksteinschotterlieferung hat schon beim Kapitel Wasser- und Straßenbau eine große Rolle gespielt, und die vorgebrachte Bitte ging dahin, daß man wenigstens auf den weniger frequentierten Strecken den Kalksteinschotter verwenden solle. Ich gebe ja zu, daß bei der Bahn die Verhältnisse anders sind, weil gerade hier eine stärkere Abnutzung in Frage kommt, ich meine aber, die Eisenbahnverwaltung sollte darauf bedacht sein, diesen Schotter auch noch fernerhin zu beziehen, zumal es sich die Leute große Summen haben kosten lassen, um die nötigen Einrichtungen zu treffen. Nun hat man im letzten Jahr große Quantitäten Porphyrschotter verwendet, auf dem Bahnkörper kommt aber der Stein nicht mit den

Nadern in Verührung, er dient nur als Unterlage, und da würde es wohl möglich sein, anstatt des Porphyrschotters den Kalksteinschotter zu verwenden, zumal ersterer dreimal teurer ist. Also auch hier geht meine Bitte dahin, daß man den Kalksteinschotter, wo sich die Leute nun einmal dafür eingerichtet haben, auch weiterhin bezieht.

Dann haben sich die Kriegsveteranen, zum Teil noch Kriegskameraden von mir, an mich gewendet, daß ich mich um sie verwenden solle. Es sind Arbeiter in der Haupt- und Betriebswerkstätte. Ihre Bitte geht dahin, daß ihnen zur Sicherung ihrer Altersversorgung bei der etatmäßigen Anstellung ihre Dienstzeit angerechnet wird. Die Leute haben keine Petition eingereicht, sie sind bei dem Herrn Minister selbst vorstellig geworden, auch bei Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzog. Der Präsident macht den Redner darauf aufmerksam, daß diese Sache im Zusammenhang mit den Verhältnissen des Eisenbahnpersonals behandelt werden soll. Ich habe die Sache nur deshalb erwähnt, weil die Leute keine Petition eingereicht haben und sie mich gebeten haben, daß ich mich für sie verwenden solle. Ich möchte nur bitten, daß diesen Leuten auch eine wirklich wohlwollende Behandlung zuteil wird. Sie haben ein gewisses Recht darauf, wenn man in Betracht zieht, daß es Kriegsveteranen sind, die seit über 30 Jahren, länger als ein Menschenalter, in dem Eisenbahnbetrieb bedienstet sind.

Abg. Leifer (natl.): Es sind mir aus meinem Bezirke verschiedene Klagen zugekommen mit dem Ersuchen, ich möchte sie hier vertreten und um Abhilfe bitten.

Zunächst liegt mir ein Schreiben des Gewerbevereins Schweigern vor, in dem darüber geklagt wird, daß auf der dortigen Station keine Schirmhalle ist. Die Reisenden, die in der Richtung Würzburg—Heidelberg fahren, sind gezwungen, auf die rechte Seite der Bahn zu gehen und müssen dort bei jeglicher Witterung, bei Sturm und Wetter, öfter längere Zeit im Freien stehen. Es dürfte sich deshalb empfehlen, diesem Mißstand durch Errichtung einer Schirmhalle abzuhelfen.

Auf der Station Rosenberg sind die Verhältnisse die gleichen, und hier kann ich aus eigener Erfahrung reden, denn ich habe es schon oft — sogar in diesem wunderschönen Bonnemonat Mai schon zweimal — empfunden, wie unangenehm es ist, wenn man bei Sturm und Wetter auf einem zugigen Bahnsteig ohne Schutz und Schirm stehen muß. Es kommt fast täglich vor, daß der Mittags Schnellzug in der Richtung nach Würzburg auf dieser Station den Personenzug kreuzt, aus welchem Grund die Reisenden länger auf dem Bahnsteig stehen müssen. Um diesen Mißstand zu beseitigen, wäre auch hier die Errichtung einer Schirmhalle ein dringendes Bedürfnis.

Noch ungünstiger sind die Verhältnisse auf der Station Sedach. Der Herr Abg. Knebel hat diese Verhältnisse bereits erwähnt. Sedach liegt in meinem Wahlkreis. Wenn ich in dieser Frage ebenso handeln wollte wie der Herr Abg. Schofer unlängst mir gegenüber, so müßte ich mich darüber aufhalten. Ich will dies aber nicht tun (Sehr richtig! bei den Nationalliberalen), nur sei mir gestattet, an die Großh. Eisenbahnverwaltung

die Bitte zu richten, sowohl in Schweigern als in Rosenberg und in Sedach Schirmhallen zu errichten.

Des weiteren möchte ich noch einige Wünsche um bessere Zugverbindungen vorbringen.

Der Schnellzug D 38, welcher morgens 4 Uhr 30 in Würzburg abgeht, überholt in Lauda den ihm vorausfahrenden Personenzug. Dadurch ist es den Reisenden möglich, in Lauda auf den Schnellzug überzusteigen und so rascher nach Heidelberg, Mannheim oder weiter zu gelangen. Anders ist es aber bestellt zwischen Lauda und Osterburken. Die Reisenden sind hier nicht in der Lage, den Schnellzug mit seiner frühen und raschen Zugabbindung zu benutzen, was als ein Verkehrshindernis erachtet und von den Geschäftsleuten sowie auch von anderen Reisenden als ein unangenehmer Mangel empfunden wird. Diesem Uebelstand könnte dadurch abgeholfen werden, daß der Personenzug 338 in Würzburg etwas früher abgelassen und, statt in Lauda, erst in Osterburken vom Schnellzug überholt würde. Es sei mir gestattet, an die Grohh. Generaldirektion die Bitte zu richten, sie möge diesem mir von vielen Bezirksangehörigen nahe gelegten Wunsch entsprechen.

Auch hinsichtlich des Haltens eines Schnellzuges auf Station Sedach sind mir Wünsche vorgebracht worden. Doch auch dies hat der Herr Abg. Knebel bereits erwähnt. Die bittersten Klagen sind seit dem Inkrafttreten des Sommerfahrplans laut geworden und zwar aus Sachsenflur und Schweigern. Die Erbitterung scheint dort so groß zu sein, daß man sich nicht nur an den Abgeordneten des Bezirks wendet sondern, wie wir vorhin gehört haben, sich auch bei sozialdemokratischen Abgeordneten darüber ausgelassen hat. Diese Erbitterung tritt auch in der Presse jener Gegend zutage. Mit Erlaubnis des Herrn Präsidenten möchte ich zum Beleg hierfür eine ganz kurze Zeitungsnotiz verlesen: „Sachsenflur. Seit 1. Mai erspart die Eisenbahndirektion an der hiesigen Haltestelle eine solche Menge Geld, daß mit diesen Ersparnissen die Luxusbahnhöfe noch mehr verschönert werden können. Der nachts halb 11 Uhr nach Lauda gehende Zug hält nicht mehr, um dadurch täglich 5 bis 10 Pfennig für Erdöl zu sparen! Für Bedienung dieses Zuges wäre kein Pfennig zu verausgaben gewesen, da ja wegen des Bahnüberganges doch ständig ein Ablöser vorhanden sein muß. Gätte man diesem allabendlich einige Fahrkarten nach Königshofen und Lauda bereit gelegt, so hätte dieser den ganzen Dienst versehen können, ohne dadurch überanstrengt zu werden. Den Expres- und Eilgüterverkehr hätte man bei diesem Zug aufheben können. Es ist sehr zu bedauern, daß wegen zirka 5 Pfennig Ersparnis der Zug hier nicht mehr hält. Die Eisenbahndirektion erzeugt durch diese Einrichtung nur gerechte Erbitterung; denn Jedermann sagt sich, weshalb hat man 168½ Millionen Mark für 9 Bahnhöfe übrig, aber für unser Dorf nicht einmal 5 Pfennig für Erdöl! Vielleicht ist unser Herr Landtagsabgeordneter in der Lage, die Generaldirektion zu überzeugen, daß man wegen 5 Pfennig täglich doch keine Erbitterung erzeugen solle, zumal sonst im Staatsbetrieb nur mit Millionen gerechnet wird.“ Wenn man auch kein Freund von derartigen Artikeln ist, die nur noch weitere Erbitterung hervorgerufen, so kann man doch die Verstimmung begreifen, die durch solche Maßnahmen hervorgerufen wird.

Ähnliche Klagen werden auch aus Schweigern in einem ebenso scharfen Artikel laut. Von der Grohh. General-

direktion wird entgegengehalten werden, diese Züge würden nicht genügend benützt. Ich glaube aber, daß gerade von dem großen Ort Schweigern, von wo aus die Verkehrswege in das Jagttal führen, dieser Zug in der Regel benützt worden ist. Wenn die Leute z. B. in Heidelberg sind und noch am selben Abend nach Hause kommen wollen, müssen sie nachmittags um 4 Uhr 55 wegfahren; wenn aber dieser Zug halten würde, so hätten sie bis 7 Uhr 21 Zeit. Der Zug fährt ja nur bis Lauda, daher dürfte es meines Erachtens wohl möglich sein, daß er noch auf diesen zwei Stationen anhält. Um diese Erbitterung aus der Welt zu schaffen, möchte ich an die Gr. Generaldirektion die dringende Bitte richten, den Zug wie früher so auch jetzt wieder auf den genannten Stationen halten zu lassen (Weifall bei den Nationalliberalen).

Abg. Weber (Soz.): Nachdem so viele Redner heute hier Beschwerden in bezug auf Anhalten der Züge vorgebracht haben, sehe auch ich mich in Anbetracht dessen, daß wir Durlacher seit Jahren in dieser Beziehung sehr stiefmütterlich behandelt werden, veranlaßt, einiges hier vorzutragen. Durlach ist ja bekanntlich eine bedeutende Industriestadt, weshalb man annehmen sollte, daß ihr nach dieser Richtung hin etwas mehr Berücksichtigung zuteil werden könnte. Durlach wird von Bruchsal aus von 10 Schnellzügen und 5 Eilzügen durchfahren. Davon halten 3 Schnellzüge und nur 2 Eilzüge. In der Richtung von Karlsruhe nach Bruchsal hält nur 1 Schnellzug, während 3 Schnellzüge durchfahren, vier Eilzüge halten und 2 fahren durch. Ganz das gleiche Verhältnis trifft auch auf der Pforzheimer Strecke zu. In Durlach ist man allgemein der Ansicht, daß es jedenfalls zweckentsprechend wäre, wenn nach dieser Richtung hin Verbesserungen eintreten würden, wenn vor allen Dingen dafür gesorgt würde, daß 1 oder 2 Schnellzüge und dergleichen Eilzüge mehr halten. Wenn man aus der Aufstellung der Grohh. Generaldirektion sieht, daß Durlach in bezug auf Einnahmen aus dem Personenverkehr die 15. Stelle einnimmt, so darf man jedenfalls auch annehmen, daß es zweckmäßig erscheinen würde, diesem Wunsche, den ich hier vorgebracht habe, stattzugeben. Es kann doch nicht gutgeheißen werden, daß man, wenn man eine längere Reise antreten und gerade einen Eilzug oder Schnellzug benutzen will, erst nach Karlsruhe fahren muß, also dieselbe Strecke schließlich zweimal fahren und bezahlen muß. Ich möchte die Grohh. Generaldirektion bitten, diesem Wunsche zu entsprechen und bei passender Gelegenheit dafür zu sorgen, daß mehr Schnellzüge und Eilzüge in Durlach halten.

Zu Kapitel 1a meldet sich niemand mehr zum Wort.

Sierauf wird abgebrochen.

Zu persönlichen Bemerkungen erhalten noch das Wort:

Abg. Knebel (Ztr.): Ich bedauere, daß der Herr Abg. Leifer die Wendung gebraucht hat, daß ich im Sinne des Herrn Abg. Dr. Schofer in seinen Wahlbezirk gewissermaßen hineinregiert hätte; wenn er nämlich die Sache ebenso auffassen würde wie der Herr Abg. Dr. Schofer, so könne auch er dagegen protestieren. Ich möchte dagegen betonen, daß ich weder im Sinne des

Herrn Abg. Dr. Schofer noch überhaupt irgendwie in den Bezirk des Herrn Abg. Leiser mich hineingewagt habe. Ich habe dem Herrn Abgeordneten ja noch besonders das Stenogramm meiner Rede überlassen, damit er nachlesen kann, was ich gesagt habe, und er hätte da finden können, daß ich im Interesse des Buchener Bezirks-Hospitals und der Kranken, die in Sedach umsteigen müssen, für die Schutzhalle in Sedach gesprochen habe. Ich werde doch nicht mit Rücksicht auf das Pfleger-System, das eingeführt worden ist und das leider so schlimme Folgen gezeitigt hat, sagen müssen, daß ich hier nicht für Sedach spreche, und daß, wenn durch meine Anregung auch ein Nutzen für die Sedacher herauskommt, ich mich dagegen verwahre.

Abg. Leiser (natl.): Ich habe das von dem Herrn Abg. Knebel auch nicht verlangt und wäre auch auf

die Sache nicht eingegangen, wenn nicht unlängst Herr Abg. Dr. Schofer mir gegenüber ein solches Verhalten sich erlaubt hätte, wie er es getan hat. Ich würde es dem Herrn Abg. Knebel durchaus nicht, wenn er von Sedach spricht, und ich habe darüber auch nichts Mißbilligendes gesagt.

Es wird noch mitgeteilt, daß während der Sitzung ein Schreiben des Ministers des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten eingegangen ist, daß bereit sei, die Interpellation der Abgg. Weidholt und Gen., betr. die Krisis im Baugewerbe, zu beantworten.

Schluß der Sitzung gegen 1/29 Uhr.