

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1902

100 (13.4.1902) Badischer Landtag. Sitzungsbericht aus der Zweiten
Kammer. 61. öffentliche Sitzung

Badischer Landtag.

Sitzungsbericht aus der Zweiten Kammer.

61. öffentliche Sitzung

am Freitag den 11. April 1902.

Am Regierungstisch: Staatsminister v. Brauer und Regierungskommissäre.

Präsident Gönner eröffnet die Sitzung um 9¹/₄ Uhr.

Nach Anzeige der Einläufe durch den Sekretär berichtet Abg. Dr. Wildens namens der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über das Spezialbudget der Verkehrsanstalten. Er führt ungefähr aus:

Das vorliegende Budget der Verkehrsanstalten schließt mit jährlichen durchschnittlichen Ausgaben von 59 470 750 Mark und mit jährlichen durchschnittlichen Einnahmen von 73 411 200 M. ab. Die Reineinnahme, welche sich voraussichtlich ergeben wird, beträgt hiernach für jedes der beiden Budgetjahre durchschnittlich 13 940 450 M.

Wie bereits in dem Vortrag des Herrn Finanzministers, mit dem der Staatsvoranschlag für 1902 und 1903 vorgelegt wurde, hervorgehoben ist, können diese Zahlen nicht als günstig bezeichnet werden. Schlägt man nämlich auch noch zu dem Reinertrag der Staatsbahn in der Höhe von 13 940 450 M. denjenigen unseres Anteils an der Main-Neckarbahn mit einem Jahresdurchschnitt von 840 580 M. und zieht man daran auf der anderen Seite den voranschlagsmäßigen Fehlbetrag bei der Bodensee-Dampfschiffahrt mit 56 990 M. jährlich wieder ab, so ergibt sich aus unserer Verkehrsverwaltung eine voranschlagsmäßige Reineinnahme von im ganzen 14 724 040 M., und wenn man noch den Anteil der Eisenbahnschuldbentilgungskasse an den Ueberschüssen der Reichspost- und Telegraphenverwaltung mit 500 000 M. hinzurechnet, eine solche von 15 224 040 M.

Dagegen ist der Jahresbedarf der Eisenbahnschuldbentilgungskasse an Verwaltungskosten, Zinsen und Tilgungsquoten in dieser Budgetperiode auf 22 506 205 M. jährlich veranschlagt, und es werden sich also die tatsächlichen Betriebs- und Rechnungsergebnisse entschieden besser gestalten müssen, als die budgetmäßigen, wenn erreicht werden soll, daß in den Jahren 1902 und 1903 die Reineinnahmen die Verzinsungs- und Amortisationsquoten unserer Eisenbahnschuld decken.

Es wird dies wesentlich davon abhängen, ob der Verkehr, der in der letzten Zeit infolge des wirtschaftlichen

Rückgangs zu wünschen übrig ließ, wieder einen entsprechenden Aufschwung nimmt. Glücklicherweise sind ja mancherlei Anzeichen dafür vorhanden, daß die bezüglichen Verhältnisse in der Besserung begriffen sind, und so dürfen wir denn wohl hoffen, daß das wenig erfreuliche Bild, welches der Voranschlag unserer Verkehrsanstalten für die Budgetjahre 1902 und 1903 bietet, in der Wirklichkeit sich vorteilhafter gestalten wird.

Leider stehen uns die einschlägigen Ziffern für das Jahr 1901 noch nicht zur Verfügung. Im Jahre 1900 war, wie im Kommissionsbericht hervorgehoben ist, das Verhältnis keineswegs ungünstig, indem damals der Reinertrag unserer Bahnen nebst den Ueberschüssen der Reichspost- und Telegraphenverwaltung eine Verzinsung unserer reinen Eisenbahnschuld, die Ende 1900 sich auf 355 737 313 Mark bezifferte, von 5,22 Proz. und, wenn man den bekannten, in diesem Hause bereits ausführlich erörterten Vorgang in Bezug auf die Verrechnung der Werthsumme der am Schluß des Jahres 1900 vorhanden gewesenen Oberbaumaterialien berücksichtigt, eine solche von 6,16 Proz. ergeben hat.

Ich halte speziell diese Zahlen, wie ich beiläufig bemerken möchte, für viel wichtiger, als diejenigen, welche sich auf die Rente des Anlagekapitals beziehen. Dieses Anlagekapital kommt für uns praktisch doch eigentlich nur noch insoweit in Betracht, als es nicht bereits getilgt ist. Nicht die 544 205 058 M., welche in der Rechnung unserer Eisenbahnschuldbentilgungskasse als Baukosten für die badische Staatsbahn, die Main-Neckarbahn und die Bodenseedampfschiffahrt Ende 1900 figuriren, sondern die 355 737 314 M., die unsere Eisenbahnschuld in jenem Zeitpunkt ausgemacht haben und für welche die Zinsen und Tilgungsquoten alljährlich aufgebracht werden müssen, sind es, welche namentlich für die Budgetkommission im Vordergrund des Interesses stehen.

Zweifellos ist die letzterwähnte Zahl in der Zwischenzeit wieder nicht unerheblich gestiegen. Sie wird aller Voraussicht nach, wenn man einen Blick auf das Eisenbahnbudget wirft, auch in nächster Zeit noch weiter in sehr beträchtlichem Umfang anwachsen. Es hängt dies bekanntlich damit zusammen, daß namentlich ein großer Theil unserer Bahnhöfeanlagen den Anforderungen des Verkehrs nicht mehr zu genügen vermag. Mit sehr bedeutenden Geldopfern müssen viele dieser Anlagen erwei-

tert, umgebaut oder vollständig erneuert werden. Aber auch die Gleise auf unsern Bahnen, sowie die Betriebsmittel sind vielfach der Vermehrung bedürftig. Eine ganze Reihe eingleisiger Bahnstrecken ist im Laufe der Jahre in zweigleisige umgewandelt worden. Bei andern ist dies noch in Sicht und wir werden wahrscheinlich in kurzem sogar vor der Frage stehen, ob nicht besonders stark belastete Bahnstrecken mit dritten und vierten Gleisen auszustatten sein dürften, damit insbesondere der Nahverkehr, da wo ein wirkliches Bedürfnis dafür vorhanden ist, vom Fernverkehr thunlichst getrennt werden kann, was sowohl die Möglichkeit, den durchgehenden Schnellzügen eine größere Fahrgeschwindigkeit zu geben, als auch die Betriebssicherheit auf unsern Bahnen zu fördern geeignet wäre. Berücksichtigt man ferner, daß wir Alle unser Bahnnetz noch keineswegs als abgeschlossen ansehen, daß vielmehr Regierung wie Landstände das redliche Bestreben haben, auch solchen Landesgegenden, die seither noch der Wohlthat einer Bahnverbindung entbehren, diese Wohlthat nach Möglichkeit zuzuwenden, sei es durch Erstellung neuer staatlicher Bahnen, sei es durch staatliche Subventionierung von Neben- und Kleinbahnen, die durch Unternehmer ausgeführt werden, so kann keine Meinungsverschiedenheit darüber obwalten, daß das Eisenbahnbudget in nächster Zeit große Anforderungen bringen, und daß infolge davon ein sehr bedeutendes Anwachsen unserer Eisenbahnschuld unvermeidlich sein wird. Ich schreie davor keineswegs zurück. Ich halte es für selbstverständlich, daß wir unsere Bahnen im Interesse des Landes in völlig leistungsfähigem Zustande erhalten, sie auch, insoweit nötig, weiter ausgestatten und alles aufbieten, was zur Hebung und Belebung des Verkehrs beitragen kann. Aber es darf eben doch, insoweit die finanziellen Momente in Betracht kommen, nicht außer Acht gelassen werden, daß aller Voraussicht nach die desfalligen Aufwendungen, die wir demnächst zu machen haben und aus Anlehensmitteln bestreiten müssen, zum großen Theile solche sein werden, die nicht zugleich auch zu einer Steigerung unserer Bahneinnahmen beitragen, vielmehr, wie unser Herr Finanzminister in seiner kürzlich erschienenen werthvollen Schrift über Finanzpolitik und Staatshaushalt in Baden betont, nur eine Steigerung der Lasten des Bahnunternehmens herbeiführen werden. Die große Mehrheit der Budgetkommission ist unter diesen Verhältnissen der Meinung, daß zwar zu Besorgnissen kein Anlaß gegeben ist, sich aber doch immerhin eine gewisse Vorsicht namentlich in zwei Richtungen empfiehlt. Einmal glaubt sie an der Gewährung eines Zuschusses zur Eisenbahnschuldentilgungskasse aus allgemeinen Staatsmitteln zunächst noch festhalten zu sollen, worauf ja später bei der Verhandlung des Budgets des Finanzministeriums zurückzukommen sein wird. Im weiteren scheint ihr aber auch gerade im gegenwärtigen Augenblick, in dem die wirtschaftliche Depression zwar nachzulassen beginnt, aber doch offenbar noch nicht überwunden ist, in Bezug auf weitere Tarifherabsetzungen, namentlich auf dem Gebiete der Personentariife, einige Zurückhaltung am Platze zu sein. Wenn auch die Kommission prinzipiell auf ihrem seitherigen Standpunkte beharrt, daß nicht nur eine Vereinfachung, sondern auch eine Verbilligung unserer Personentariife zu empfehlen ist, und daß der Weg, welcher in letzterer Richtung am ehesten zum Ziele führen dürfte, der sein wird, daß die jetzt bei uns für die drei Wagenklassen bestehenden Kilometerhefte von 6, 4 und 2,5 Pf. verallgemeinert werden, und zwar wenn irgend thunlich, unter Herabsetzung des Satzes für die dritte Klasse von 2,5 auf 2 Pf., so kann sie es eben doch für nicht unbedenklich ansehen, die Regierung zur Durchführung einer solchen Reform, so lange die jetzige wenig günstige

Wirtschaftslage noch andauert, zu drängen. Ist doch, wenn namentlich die Taxe für die dritte Klasse in der namhaften Weise ermäßigt wird, wie nach diesem Vorschlag zu geschehen hätte, mit der Möglichkeit vorübergehender Einnahmeausfälle zu rechnen, die gerade in jetziger Zeit vermieden bleiben sollten. Im übrigen muß anerkannt werden, daß sowohl die Ausdehnung der Gültigkeitsdauer der Retourbilette von 10 Tagen auf 45 Tage, als auch insbesondere die Einführung der Kilometerhefte dritter Klasse für 500 km gerade in letzter Zeit Fortschritte auf dem Gebiete der Tarifreform gebracht haben, die keineswegs gering angeschlagen werden dürfen. Ich für meine Person glaube, daß es rathsam wäre, demnächst auch für die zweite Klasse Kilometerhefte für 500 km einzuführen. Es wäre dies ein weiterer, wenn auch bescheidener Schritt zu dem Ziele der größeren, von mir vorhin angedeuteten Reform, die unseres Erachtens, wenn wir wieder zu normalen wirtschaftlichen Verhältnissen zurückgekehrt sein werden, schon deshalb nicht länger aufgeschoben werden sollte, weil zugegeben werden muß, daß, was den Fernverkehr anbelangt, Preußen durch den Satz von 2 Pf. pro Kilometer für die vierte Wagenklasse vor uns einen gewissen Vorsprung hat, während wir ihm auf der anderen Seite, insoweit die in sozialer Hinsicht besonders wichtigen Einrichtungen für den Nahverkehr in Betracht kommen, entschieden überlegen sein dürften. Jedenfalls kann das Risiko, welches immerhin mit einer namhaften Tarifermäßigung verbunden ist, in wirtschaftlich günstigen Zeiten leichter mit in Kauf genommen werden, als in wirtschaftlich ungünstigen. Unter keinen Umständen sollte aber die Tarifermäßigung dazu führen, daß die Verkehrssteuer, die wir in der Form einer Dotation der Eisenbahnschuldentilgungskasse mit 2 Millionen Mark jährlich aus allgemeinen Staatsmitteln zur Zeit noch erheben, künftighin etwa erhöht werden müßte. Denn die Erträgnisse der Eisenbahnen sollten doch derart sein, daß sie die Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschuld im wesentlichen decken, und es wäre für unseren allgemeinen Staatshaushalt zweifellos eine Katastrophe, wenn die Staatskasse — statt, wie in Preußen, große Ablieferungen aus den Ueberschüssen der Eisenbahnverwaltung zu erhalten — in der Folge vielleicht gezwungen wäre, die Eisenbahnschuldentilgungskasse noch höher zu dotieren, als dies dormalen bereits geschieht. Ich glaube indes nicht, daß aus der Verwirklichung des, wie mir scheint, maßvollen Tarifreformgedankens, wie ihn die Budgetkommission grundsätzlich schon wiederholt vertreten hat und auch jetzt wieder vertritt, eine solch' nachtheilige Rückwirkung sich ergeben wird, vorausgesetzt, daß der Vollzug in einer Zeit erfolgt, in der erwartet werden kann, daß mit der Verbilligung eine entsprechende Steigerung des Verkehrs Hand in Hand gehen wird, wie dies in Perioden wirtschaftlichen Aufschwungs nach den seitherigen Erfahrungen wohl angenommen werden darf. Darauf, die Tarife wenigstens in ihren Maximalhöhen im Wege der Gesetzgebung festzulegen, glaubte sich die Kommission aus den Gründen, die in dem auf dem letzten Landtage erstatteten Berichte des Abg. Uibel über die in Betracht kommende Frage näher dargelegt sind, in ihrer Mehrheit nicht weiter einlassen zu sollen. Sie legt auch dieser Frage eine erhebliche praktische Bedeutung deshalb nicht bei, weil unter den heutigen Verhältnissen Tarifserhöhungen die Ausnahme bilden werden und es sich in der Regel nur um Tarifverbilligungen handeln wird. Daß aber auch bei Tarifherabsetzungen die Eisenbahnverwaltung gut daran thun wird, auf die Wünsche der Landstände Rücksicht zu nehmen und wichtigere Schritte auf diesem Gebiet nicht ohne Rücksicht mit der Volksvertretung

387
Die Ehe
Saund
heim,
Dr. Got
Eheman
unbefan
trage a
1899 in
der Str
Beklagt
Die
mündlic
streits
Landge
Mitte

mit de
gedacht
zu best
Zum
stellung
bekannt
Mar

Gericht
35
Die
Pauli
heim,
Johes
selbst,
Schön
an un
für de
unche
in Pf
vorlä
des
vora
vierte
vierte
1902
gehnt
Di
münd
streit
Freil
D

Zim
Z
stelli
befa
F

Ger

9
Der
Ca
beb
Off
An
an
s
B
der
187
Be
mi
itt
La
D

mi
ge
34
fu
be

9

2
9
v

18
—
2
18
24
5.
5.
chstem
lekten
Kord
t und
3 eine
rsfang
zuge
afche
Lagen
sind
ürger
d gei
lichen
3 zur
Stana
iffen.
Rhein
hriest
t um
bei
gegen
t wie
appie

zu thun, ist ein so nahe liegender Gedanke, daß er gewiß auch bei der Großh. Regierung die erforderliche Beachtung finden wird. Auch auf die Frage einer Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft mit anderen deutschen Staaten und insbesondere mit Preußen glaubte die Kommission nicht näher eintreten zu sollen. Die Verhältnisse liegen hier unseres Dafürhaltens zur Zeit so, daß zu einer Beschränkung oder gar zu einer Aufgabe unserer Eisenbahnselbstständigkeit, namentlich wenn letztere nicht etwa dem Reich, sondern Preußen zu opfern wäre, ein Anlaß nicht gegeben ist, und es war uns erfreulich, daß auch der Herr Staatsminister, als diese Frage gelegentlich eines Zusammentritts der Großh. Regierung mit der Kommission gestreift wurde, den gleichen Standpunkt eingenommen hat. Im übrigen kann ich es nicht als die Aufgabe des Berichterstatters ansehen, in seinem einleitenden Vortrag all die Punkte zu berühren, über die sich sein gedruckter Bericht verbreitet. Indem ich daher auf diesen Bericht verweise, möchte ich aber doch nicht unterlassen, noch ausdrücklich hervorzuheben, daß unsere Eisenbahnverwaltung nach unserem Dafürhalten sich nach wie vor in guten Händen befindet und daß die Verläufe, zwei höchst bedauerliche Unglücksfälle, welche sich im Jahre 1900 auf unseren Bahnen zugetragen haben, mit auf Rechnung des Systems zu setzen, das angeblich in Eisenbahnanangelegenheiten unsere regierenden Kreise beherrscht, als mißlungen angesehen werden müssen. Wir haben beide Katastrophen in der Budgetkommission eingehend erörtert, dabei aber nicht den Eindruck gewinnen können, daß hinsichtlich derselben die Eisenbahnverwaltung ein Verschulden trifft. Dagegen hat die Verwaltung, womit wir durchaus einverstanden sind, aus den betreffenden Vorkommnissen nach verschiedenen Richtungen hin die praktischen Lehren in gewissenhafter Weise gezogen. Von größeren Maßnahmen dürften hier insbesondere die durchgehenden Veränderungen im Lokalsugverkehr, welche im Berichte ausführlich erörtert sind, und wohl auch die demnächstige Einführung der Bahnsteigsperre in Betracht kommen. Gerade mit letzterer Maßnahme sich zu befassen, ist Vielen von uns nicht leicht gefallen. Ist doch außer Frage, daß sie einen tiefen Eingriff in die Gewohnheiten unserer Bevölkerung mit sich bringen und namentlich in der Uebergangszeit recht lästig empfunden werden wird. Wir konnten uns aber der Maßregel nicht länger widersetzen, nachdem uns in glaubwürdiger Weise nachgewiesen worden war, daß nicht nur die Sicherheit des Eisenbahnpersonals, sondern auch die Verkehrssicherheit im allgemeinen durch die Personsperrre nicht unwesentlich werde gesteigert werden. Allerdings geht unser Wunsch dahin, daß der Vollzug ein schonender, das Publikum möglichst wenig belästigender sein und daß die Absperrung sich nur auf die Theile eines Bahnhofes erstrecken möge, bei denen dies nach Lage der Sache durchaus geboten ist. Daß auch sonst eine Reihe von Maßnahmen getroffen werden soll oder schon getroffen worden ist, welche die Sicherheit des Verkehrs zu erhöhen als geeignet erscheinen, kann seitens der Kommission nur begrüßt werden. Wir rechnen dahin beispielsweise die im Bericht besprochenen Veränderungen in der Konstruktion der Durchgangswagen, die fortdauernde Verstärkung unseres gesamten Oberbaus, sowie die allmähliche Durchführung der elektrischen Streckenblockierung, welche letztere den Mitgliedern der Budgetkommission unlängst im Gebäude der Generaldirektion an einem lehrreichen Modell veranschaulicht worden ist. Ueberhaupt ist in allen Theilen des weit verzweigten Gebiets, um das es sich hier handelt, das Bestreben der Verwaltung unverkennbar, die Fortschritte und Erfindungen der modernen Technik zu berücksichtigen und unsere

Staatsbahnen, was ihre Einrichtung und Ausstattung anbelangt, auf der Höhe zu erhalten die ihnen seither zur Ehre gereicht hat. Unser Lokomotiven- und Wagenpark ist in ständiger Vermehrung und Vervollkommnung begriffen. Die Ausgestaltung unseres Fahrplanes bessert sich von Jahr zu Jahr, und es muß dankbar anerkannt werden, daß unser jetziger Herr Staatsminister gerade auf diesem Gebiete den Wünschen der Bevölkerung in weitherziger Weise entgegenkommt und daß er nicht etwa, wie dies in anderen Ländern geschehen ist, die wirtschaftliche Depression zu einer Verringerung der Zahl der Züge benützt hat. Sein ganzes Bestreben ist offenbar darauf gerichtet, das Eisenbahnministerium nicht nach fiskalischen, sondern nach großen volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten zu leiten, wie ja namentlich auch seine Eisenbahnbaupolitik beweist. Die ab und zu wiederkehrenden Klagen über zu großen Fiskalismus im Eisenbahnwesen, die vielleicht in anderen Staaten ihre Berechtigung haben mögen, können daher bei uns in Baden nicht als zutreffend erachtet werden. Wenigstens halte ich sie in einem Lande, in welchem, wie in dem unrigen, die Reinerträge der Staatsbahnen von Anfang an nur für Eisenbahnzwecke selber, aber nicht für Zwecke des allgemeinen Staatshaushalts Verwendung gefunden haben und in dem sogar noch seit 1880 alljährlich aus allgemeinen Staatsmitteln erhebliche Zuschüsse zur Eisenbahnschuldentilgungskasse geleistet werden, nicht für berechtigt. Schließlich möchte ich noch darauf hinweisen, daß über die zahlreichen Petitionen einzelner Kategorien von Eisenbahnbeamten wegen Besserstellung, wie solche auch auf diesem Landtag wieder eingelaufen sind, ein besonderer, später zu verhandelnder Bericht erstattet werden soll, weshalb es sich empfehlen wird, bei den jetzigen Verhandlungen diese Dinge bei Seite zu lassen. Es ist selbstverständlich, daß die Budgetkommission die in Betracht kommenden Petitionen mit dem Wohlwollen prüfen wird, welches ein so tüchtiger, leistungsfähiger und pflichtgetreuer Beamtenkörper, wie unser badisches Eisenbahnpersonal, mit Fug und Recht beanspruchen darf. Es ist aber jetzt schon zu betonen, daß die Wünsche, welche auf eine Aenderung des Gehaltstariis abzielen, selbst wenn sie als berechtigt anzuerkennen wären, wenigstens auf diesem Landtage, eine Berücksichtigung nicht finden können, da eben die Revision des Gehaltstariis der Zukunft vorbehalten bleiben muß.

Die Budgetkommission empfiehlt Ihnen im übrigen das vorliegende Budget der Verkehrsanstalten zur Annahme, indem sie der Hoffnung Ausdruck gibt, daß die wirtschaftliche Lage sich in Bälde wieder bessern und im Zusammenhang damit auch das effektive Ergebnis unserer Eisenbahnen in der Budgetperiode ein günstigeres sein werde, als bei Aufstellung des Voranschlags angenommen wurde.

Abg. Hug: Wenn die Vorwürfe, daß die Eisenbahnunfälle der letzten Jahre auf ein rückständiges System zurückzuführen seien, begründet wären, dann würde auch den Landtag, der die Pflicht hat, das Eisenbahnwesen in allen seinen Zweigen vor allem mit Rücksicht auf die Betriebssicherheit genau zu prüfen, ein Vorwurf treffen. Ich habe nun Vergleichen zwischen der Betriebssicherheit unserer und der anderen deutschen Bahnen angestellt. Der Bahnkörper, insbesondere der Oberbau, muß in geeignetem Zustand sein. Bei uns sind umfassende Verstärkungsarbeiten vorgenommen worden, alle Brücken, die Deckung, die Schienen und Schwellen wurden einer genaueren Prüfung unterzogen. Schienen und Schwellen sind durch stärkeres Material ersetzt worden. Bei allen bedeutenden Stationen wurden die für die Betriebssicherheit besonders wichtigen Stellwerksanlagen errichtet.

18
2
18
24
5.
5.
ichstem
letzen
Nord-
t und
3 eine
umfang
zuge-
asche
Bagen
sind
ürgan
d gei-
lichen
3 zur
Stam-
iffen.
Rhein-
hntel
t um
bei
gegen
wie
aphe

Bei einer Zusammenstellung der Kosten für die Unterhaltung des Bahnkörpers bis 1898 ergibt sich, daß wir durchschnittlich jährlich 5170 M. pro Kilometer, die deutschen Eisenbahnen überhaupt nur 4057 M. pro Kilometer für die Unterhaltung des Bahnkörpers aufwenden. In der Budgetperiode 1900/1901 würde unser Jahresdurchschnitt auf 6320 M. zu berechnen sein. Bei Vergleichung des persönlichen Aufwands ergibt sich, daß bei uns durchschnittlich das Einkommen der Eisenbahnbeamten um 200 M. höher ist, als bei den andern deutschen Eisenbahnen. Redner führt zum Nachweis mehrere Zahlen an. Die Sicherungseinrichtungen sind bei unsern Bahnen dieselben, wie in Württemberg, Bayern etc. und vollkommen genügend. Auch die vielfach zur Verhütung von Unfällen geforderte elektrische Streckenblockierung bietet gegen Eisenbahnunfälle keine vollkommene Garantie, was die Unfälle bei Offenbach und Altenbecken bewiesen haben. Unentbehrlich ist vor allem Aufmerksamkeit und Gewissenhaftigkeit des Personals zur Verhütung von Unfällen. Die Verwaltung ist aber bestrebt, die elektrische Streckenblockierung überall einzuführen, soweit dies noch nicht geschehen ist.

Weiter ist zu sagen, daß unsere Eisenbahnverwaltung sich in ihrer Thätigkeit nicht von fiskalischen Rücksichten, sondern von volkswirtschaftlichen Grundsätzen leiten läßt. Unsere Eisenbahnverwaltung steht durchaus auf der Höhe ihrer Aufgabe, sie verdient unser volles Vertrauen trotz der vorgekommenen Unfälle. Nach dem Unglück bei Altenbecken hat auf Veranlassung des preussischen Eisenbahnministers v. Thielen eine Sachverständigenkonferenz stattgefunden zur Untersuchung der Frage, ob die Konstruktion der D-Wagen eine nicht genügende ist. Diese Konferenz hat sich dahin ausgesprochen, daß die Konstruktion gut und eine Besserung nur in untergeordneten Punkten notwendig ist. Gerade durch das Unglück in Offenbach hat sich gezeigt, daß die D-Wagen eine ungleich größere Dauerhaftigkeit und Widerstandskraft aufweisen, als unsere gewöhnlichen Personenwagen. Ein Vortheil der ersteren liegt vor allem darin, daß die Seitenwände nicht durchschnitten sind durch Thüren. Kleinere Verbesserungen können vorgenommen, insbesondere die Seitenwände etwas erweitert, die Fenster so abgeändert werden, daß im Nothfall ein Aussteigen möglich wäre etc.

Im Kommissionsbericht ist auch die Frage der Tarifreform behandelt worden. Die Anhänger einer Tarifreform sind von der Thatsache ausgegangen, daß in unseren Eisenbahnwagen durchschnittlich 25 Proz. aller Sitzplätze unbenützt bleiben. Sie haben erklärt, wenn die Fahrpreise etwa auf die Hälfte ermäßigt würden, so würden doppelt so viel Leute fahren und somit kein Ausfall in den Einnahmen sich ergeben. Es scheint aber bei dieser Berechnung doch ein wesentlicher Rechnungsfehler unterlaufen zu sein. Die 25 Proz. stellen eben doch nur einen Durchschnitt dar. Wenn bei einer Ermäßigung der Fahrpreise die Frequenz zunehmen würde, so würde diese Steigerung nicht nur auf die weniger besetzten Büge und Wagenklassen entfallen, sondern auch auf die stärker sogar sehr stark besetzten Büge und Klassen. Unser Personal, unser Wagenmaterial würde nicht ausreichen, ein erheblich größerer Aufwand würde die Folge der Tarifermäßigung sein. Die Argumentation, daß eine solche Ermäßigung durchgeführt werden könne ohne höheren Kostenaufwand scheint mir hinfällig zu sein. Jetzt ist ein neuer Reformplan aufgetaucht: als Grundsätze sollen für die I. Klasse 6 Pf., für die II. Klasse 4 und für die III. Klasse 2 1/2 oder 2 Pf. aufgestellt werden. Die Rundreisebilletts, Wochenkarten etc. sollen in Wegfall kommen. Ich bin an und für sich mit einer Tarifreform einverstanden, halte aber den jetzigen Zeitpunkt dafür nicht geeignet.

Das ist auch der Standpunkt des Herrn Berichterstatters. Finanzielle Rücksichten sind wohl zu beachten in einer Zeit, in der die Eisenbahnrente sinkt, in einer Zeit, wo zudem immer noch sehr bedeutende Staatszuschüsse zu Eisenbahnzwecken notwendig sind. Angesichts unserer Finanzlage und der bestehenden wirtschaftlichen Depression scheint es geboten, mit der Durchführung der Tarifreform zu warten. — Zum Schluß bringt Redner noch einen Spezialwunsch seines Bezirks (wegen Haltenlassen eines Zuges) vor.

Abg. Fröhlich: Die beiden Herren Vorredner haben Veranlassung genommen, schon jetzt dagegen Verwahrung einzulegen, als ob an den beiden Unglücksfällen bei Hegne und Heidelberg irgend ein Vorwurf das System unserer Eisenbahnverwaltung treffe. Es ist nicht meine Absicht, diese Unglücksfälle in den Mittelpunkt der heutigen Berathung zu stellen. Ich glaube nicht besonders betonen zu müssen, daß die Art der Behandlung der Frage des heute auf der Tagesordnung stehenden Betriebsbudgets, der Frage nach der Intensität, mit welcher die 550 Millionen des badischen Eisenbahnkapitals ausgenützt werden, natürlich nur eine rein sachliche sein darf, daß persönliche Gesichtspunkte auszuschließen sind. Ich bin nicht selten der Anschauung begegnet, als ob es mir darum zu thun wäre, einzelne Persönlichkeiten anzugreifen. In der großen Öffentlichkeit ist man heute aber wohl davon überzeugt, daß die Männer, die seit 10 bis 12 Jahren verhandelt haben, diese Frage der Eisenbahnreform in den Mittelpunkt des öffentlichen Interesses zu stellen, andere als persönliche Gründe gehabt haben. Die Entwicklung dieser Frage hat auch wohl gezeigt, daß hier ein Stein in's Rollen gekommen ist, den aufzuhalten Niemandem gelingen wird. Man hat geglaubt, wir seien in Deutschland und speziell in Baden am Abschluß einer größeren Aufschwungsperiode angekommen. Wenn Sie aber den Jahresbericht und in ihm die Tabelle 25 zur Hand nehmen, dann erkennen Sie, daß unsere Eisenbahneinnahmen mit dem Jahre 1894, in welchem Jahre der Herr Finanzminister eine solche Anschauung vertrat, um 300 Proz. pro Jahr gestiegen sind im Vergleich zu jedem vorhergegangenen Jahr bis zum Jahre 1873/74 einschließlich. Gegenüber dieser Thatsache sollte man nicht ganz wegwerfend über die Ansicht Derer sprechen, die im Eisenbahnwesen den großen Hebel sehen, mit welchem wir in der Lage wären, die Gesamtheit im Reich und in Baden auf eine Stufe hinaufzuheben, die auf anderem Wege zu erreichen wir uns nicht träumen lassen könnten. Unsere Vorschläge sollten mindestens der ersten Prüfung aller wahren Patrioten sicher sein. Es ist nicht gut möglich, diese Frage anders zu behandeln, als im Zusammenhang mit der gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage überhaupt. Der Herr Berichterstatter und mit ihm die Mehrheit des Hauses und ebenso die Großh. Regierung sind der Meinung, daß allenfalls in Perioden hochgestiegener wirtschaftlicher Konjunkturen es denkbar sei, an erhebliche Erleichterungen im Interesse der Entwicklung unseres Verkehrswezens zu denken wegen des möglichen Einnahmeausfalls. Es sei leichter, solche Einnahmeausfälle in Zeiten günstiger Konjunkturen zu ertragen. In Zeiten wirtschaftlicher Depression müsse man mit Tarifreformen besonders vorsichtig sein, weil man nie wisse, wann die Entwicklung wieder in die Höhe gehe. — Ich halte diesen Gedankengang für logisch und volkswirtschaftlich ganz verfehlt. Ich stehe in dieser Frage auf einem ganz entgegengesetzten Standpunkt. Gerade wenn der Körper unserer Volkswirtschaft einen Schwächezustand aufweist, ist, wenn überhaupt jemals, Gelegenheit, den großen Hebel unseres Eisenbahnwesens in Bewegung zu setzen, um den Schwäche-

Bü
R 587
Die Ghe
S a u d
heim,
Dr. Pol
Gheman
unbefan
trage al
1899 in
der Str
Beflagu
Die S
mündlic
streits
Landge
R i t t
mit de
gedacht
zu best
Zum
stellung
bekann
Mar
Gerich
R 5
Die
Paulin
heim,
Josef
selbst,
Schön
an un
für de
mehe
in Pf
vorlä
des 2
vorau
vierte
vierte
1902
geht
Di
münd
streit
Freil
Di
Zim
B
stellu
befa
B
Ger
R
Der
G a
bevi
Df
Am
an
s
B
der
187
Be
mi
iru
La
D
mi
ge
B
fu
be
G
T
G
u
-

2
18
24
5.
5.
ächstem
legtem
Nord-
d und
is eine
Anfang
zuge-
raßes
Lagen
1. sind
Längen
nd zeit
nlichen
is zur
Stand
riffen.
Rhein
ehntel
it um
i. bei
agegen
n wie
rapie

zustand zu beiseitigen. Zwischen diesen beiden Auffassungen ist keine Verständigung möglich. Wir sind sicher, daß unsere Auffassung sich Bahn brechen wird in immer weiteren Kreisen der Bevölkerung. Je später dies geschehen wird, desto schlimmer, je früher desto besser, vor allem auch für die Lage Deutschlands auf dem Weltmarkt. Es muß nicht jeder Pfennig, der in unsere Eisenbahnen gesteckt wird, rentabel sein. Sparen kann man im Eisenbahnwesen auf ganz andere Weise, sparen kann man nicht nur, indem man nichts ausgibt. Wenn Jemand glaubt, wir können ruhig zuwarten, bis andere Staaten uns einen Schritt vorangemacht haben, wenn man nur nachmachen will, was sich in anderen Staaten schon bewährt hat, dann wird man bald andern Staaten, vor allem Preußen, gegenüber im Nachtheil sein. Selbst bei Anwendung derselben Tarifierungsgrundsätze müssen wir ja schon mit einem Einnahmehinweis gegenüber Preußen abschließen wegen der verschiedenen Höhe des Anlagekapitals der Eisenbahnen, das in Preußen bedeutend geringer ist als bei uns wegen der günstigeren Terrainverhältnisse der norddeutschen Tiefebene. In Süddeutschland hat deshalb eine gewisse Muthlosigkeit um sich gegriffen. Man sieht vielfach einen Sieg des stärkeren Preußens in dem Konkurrenzkampf als eine unabwendbare Nothwendigkeit an. Aber mit Unrecht. Ein kleiner Kaufmann kann durch seine Thätigkeit, Nüchternheit und Intelligenz auch seinem reicheren Konkurrenten den Rang ablaufen. Auch im Eisenbahnwesen erscheint ein solcher Gesichtspunkt nicht unangebracht. Ein Unternehmen von 550 Millionen Mark Kapital sollte bei zweckmäßiger Leitung gar nicht den Gedanken aufkommen lassen, auf seine Selbstständigkeit zu verzichten. Es soll nicht bloß das geschehen, was nothwendig ist, um unser Eisenbahnwesen nicht rückständig werden zu lassen. Wir müssen unsern Stolz darein setzen, auf diesem Gebiet andern Ländern vorbildlich zu sein. — Redner sieht in einer Rückständigkeit auf diesem Gebiet vor allem auch eine Gefahr für unsere Stellung auf dem Weltmarkt, wo wir jetzt die zweite Stelle einnehmen.

Bei der Verstaatlichung der preussischen Eisenbahnen im Jahre 1879 hat ein einziger Abgeordneter im preussischen Landtag die Frage aufgeworfen, was denn eigentlich mit etwaigen Mehrüberschüssen aus den Eisenbahnen (nach Deckung der Zinsen und Tilgungsquoten) geschehen solle und hat von der Möglichkeit von 2 Millionen solcher Ueberschüsse gesprochen. Ein homerisches Gelächter des ganzen Landtags war die Antwort. Heute machen in Preußen diese Ueberschüsse nach Abzug der Zinsen und Tilgungsquoten die Summe von mehr als zwei Milliarden aus. Die Thatfache, daß damals der Antrag dieses Abgeordneten abgelehnt wurde, hat dazu geführt, daß das Budgetrecht des preussischen Landtags auf dem Nullpunkt angekommen ist. — Redner führt dies näher aus und betont, daß der Vorschlag einer gesetzlichen Festlegung der Eisenbahntarife von dieser Thatfache ausging. — Redner kritisiert in seinen weiteren Ausführungen die Eisenbahnpolitik der sächsischen Regierung. — In München und Stuttgart dagegen ist in Bezug auf die brennendste Frage (Zweipfennigtarif oder IV. Klasse?) Einstimmigkeit zwischen Regierung und Volksvertretung im Sinne einer unbedingten Abweisung der preussischen Rathschläge, den Zweipfennigtarif mit Hilfe der IV. Klasse einzuführen, zu konstatieren. Man hat dort anerkannt, daß nicht die um 30 Mark billigere Ausstattung der preussischen IV. als der III. Klasse, auch nicht das Odium, das auf dem Publikum der IV. Klasse zu lasten pflegt, sondern lediglich die Verkehrsverbilligung es ist, welche den finanziellen Erfolg der preussischen IV. Klasse herbeigeführt hat. Daher haben sich die

Regierungen und die Volksvertretungen dahin verständigt, daß, wenn der Zweipfennigtarif eingeführt werden sollte, dann einfach der Tarif für die III. Klasse auf zwei Pfennig herabgesetzt werden solle. — Redner erhofft auch in dieser Frage der Tarifreform die Initiative nicht von der Regierung und nicht vom Landtag sondern von der Gesamtheit der Bevölkerung, von der Wählerschaft. Erst dann wenn die Gesamtheit der Bevölkerung von der Volksvertretung ein Vorgehen auf diesem Wege fordern wird, wird es erfolgen.

Redner geht weiter auf die Frage der Unterstützung der Arbeitsnachweisanstalten durch die Eisenbahnverwaltung ein unter Verlesung eines Artikels des „Arbeitsmarkts“ (Dr. Jastrow) und Anerkennung des Verhaltens der Gr. Generaldirektion auf diesem Gebiete.

Der Herr Kollege Hug hat hervorgehoben, daß wir fälschlicher Weise eine bessere Ausnützung der 76 Proz. leerer Plätze von einer weiteren Tarifverbilligung erwarten. Die amtliche Statistik ergab, daß im Jahre 1895 nach Einführung der Rabattkilometerhefte die II. Klasse besser ausgenützt war, als vor- und nachher die III. Klasse, und es waren keine Mehraufwendungen zum Zweck der Beförderung erforderlich. Damit ist doch ein positiver Beweis für die Richtigkeit unserer Behauptung erbracht. — Ueber die Nothwendigkeit einer Personentarifreform, insbesondere über die Einführung des 2 Pf.-Tarifs für die III. Klasse wird später noch zu reden Gelegenheit sein. Wenn sich dann zeigen wird, daß Baden die III. Klasse für 2 Pf. befördern kann, so wird Preußen einsehen, daß es seine IV. Klasse nicht halten kann. Dann werden wir das Schauspiel erleben, daß nicht der Kleinere dem Größeren, sondern der Größere dem Kleineren folgt. Ebenso war es ja auch mit der Einführung der 10tägigen Gültigkeit der Retourbilletts! Ich meine übrigens, wir sollten uns weniger zu Preußen und Hessen halten, als zu den uns näher liegenden Ländern.

Es wird behauptet, die Personentarife seien Nebensache, die Hauptsache seien die Gütertarife. Das ist unrichtig und hat keinen Grund in Folgendem: Eine allgemeine Verbilligung des Personentarifs hat nicht stattgefunden, man ist vielmehr dabei stehen geblieben, Ausnahmetarife einzuführen, doch hat sich die Verbilligung immer nur in einer Höhe von 20 bis 30 Proz. bewegt. Diese Ausnahmetarife sind sogar so zahlreich geworden, daß der Normaltarif zur Ausnahme geworden ist. Ganz anders war es auf dem Gebiet des Gütertarifs. Daher kommt es, daß man heute vielfach der Ansicht begegnet, nur der Güterverkehr sei des Aufschwungs fähig. Bis zum Jahre 1860 bedeutete der Güterverkehr nichts, der Personenverkehr alles. Aber seit 1860 hat sich das Verhältnis wesentlich verändert. Von da an wurde der Personenverkehr nicht weiter entwickelt, im Gegensatz zum Güterverkehr. Dieser Unterschied rührt daher, daß der Gütertarif von 15 Pfg. auf durchschnittlich 3,8 Pfg. im Jahre 1890 verbilligt wurde. Im Anschluß daran steigerte sich die Einnahme der Bahn von 4 000 M. auf 25 000 M. pro Kilometer. Aber auch der Güterverkehr wäre nicht gewachsen, wenn man nicht die Tarife herabgesetzt hätte, was die Folge einer einmaligen Erhöhung der Tarife beweist. Daß man da auf den Gedanken kommt, gesetzliche Festlegung der Tarife zu verlangen anstelle der freien Möglichkeit der Verwaltung, die Tarife hinauf- oder herabzusetzen, das halte ich für sehr begreiflich und vernünftig. Doch da ich höre, daß mein Freund Rufer morgen diese Frage näher ausführen wird, will ich heute nicht näher darauf eingehen. — Württemberg hat sich entschlossen, der finanziellen Wirkung einer Einführung der III. Klasse für Schnellzüge näher nachzugehen. Nach einer Mittheilung der „Frankf. Ztg.“

2
18
24
5.
5.
schönen
lechten
Nord-
d und
s eine
Anfang
zuge-
rajcher
Lagen
1. sind
Längen
nd zeit
nlichen
is zur
Stamm
ruffen
Rhein
ehntel
it um
s, bei
agegen
n wie
rapie

einer Reihe von Jahren von ihm gewohnt sind, ein außerordentlich anschauliches Bild unseres gesamten Eisenbahnwesens in seinem Berichte gegeben, den Sie gewiß mit großem Interesse gelesen haben. Ich möchte ihm auch meinerseits meinen Dank für diese vortreffliche Arbeit aussprechen.

Ich habe schon bei der allgemeinen Finanzdebatte Gelegenheit gehabt, einige Bemerkungen über die Finanzlage unseres Eisenbahnwesens zu machen. Ich habe damals darauf hingewiesen, daß wir schon im Jahre 1900, obgleich wir uns in den Roheinnahmen noch nicht schlechter stellten wie im vorhergegangenen Jahre, doch im Gesamtergebnisse einen erheblichen Rückschlag zu verzeichnen hatten. Noch 1899 betrug der reine Ueberschuß 24 Millionen, 1900 nur noch 17 Millionen Mark. Wir haben also den recht erheblichen Rückschlag von 7 Millionen zu verzeichnen. Leider ist das Ergebnis des Jahres 1901 noch ungünstiger ausgefallen. Während im Jahre 1900 die Roheinnahmen noch 78 Millionen betragen haben, sind sie 1901 auf 74 Millionen heruntergegangen, wobei die Ausgaben im Betrag von ungefähr 60 Millionen Mark sich nahezu gleich geblieben sind. Wir hatten am Schlusse des Jahres 1901 also einen Reinertrag von 13,9 Millionen Mark und konnten somit an die Eisenbahnschuldentilgungskasse nur den Betrag abliefern, der gerade noch hinreicht, um die Zinsen unserer Eisenbahnschuld zu bezahlen. Wenn man die beiden Budgetjahre 1900 und 1901 in Einnahmen und Ausgaben zusammenrechnet, so erhalten wir für jedes Jahr eine Reineinnahme von etwas über 15 Millionen Mark, d. h. einen so geringen Ueberschuß, wie wir ihn seit Jahren nicht gehabt haben. 1891 hatten wir einen ähnlich niedrigen Stand. Von diesem Jahre abgesehen aber müssen wir bis auf die Zeit vor 1887 zurückgehen, um einen so niedrigen Einnahmeüberschuß zu finden. Aus dieser Thatsache folgt auch, daß der Herr Finanzminister, wenn er, wie der Herr Abg. Fröhlich behauptet, den Wunsch äußerte, die Einnahmen von 1892 dauernd erhalten zu sehen, insofern ganz Recht gehabt hat, als jetzt, nach 10 Jahren, das finanzielle Ergebnis in der That schlechter ist als 1892. Die Situation ist eine ziemlich ernste. Die schlechten Ergebnisse sind nicht bloß eine Folge der zurückgegangenen Einnahmen. Wenn das der Fall wäre, dann würde auch ich die Sache nicht so ernst nehmen, weil ich nicht daran zweifle, daß die wirtschaftliche Depression nicht allzulange dauern wird. Ein Hauptgrund der schlechten Ergebnisse liegt aber in den außerordentlich gesteigerten Ausgaben. Unser Betriebskoeffizient hat im Jahre 1900 die stattliche Höhe von 77 Proz. erreicht. Für 1901 wird er sich auf ungefähr 80 Proz. stellen. Das ist ein sehr hoher Prozentsatz, der uns immerhin veranlassen muß, darüber nachzudenken, ob nicht etwa eine verschwenderische Behandlungsweise der Ausgaben vorliegt. Das ist nun freilich nicht der Fall und Beweis hierfür ist auch, daß Ihre Budgetkommission trotz, wie immer, eingehender Prüfung aller Ansätze, auch diesmal zu dem Ergebnis gekommen ist, keine Position zu beanstanden. Es ist keine unwirtschaftliche Behandlung der Ausgaben an ihrem starken Anwachsen Schuld, wohl aber andere Ursachen, vor allem unser weitgehendes Entgegenkommen gegen die Wünsche des Publikums und die Interessen des Verkehrs. Wir haben den Fahrplan in einer Weise ausgestattet, daß wir jetzt den dichtesten Zugverkehr in ganz Deutschland (neben der Main-Neckarbahn) haben. Auch auf unseren Nebenbahnen haben wir einen so reich ausgestatteten Fahrplan, wie sonst nirgends auf deutschen Nebenbahnen. Wir haben den Oberbau unserer Eisenbahnen verstärkt im Interesse der Verkehrssicherheit

und der Ermöglichung eines raschen Verkehrs. Wir haben sehr erhebliche Mittel aufgewendet, um unser Material zu vermehren, vor allem auch die Zahl der D-Wagen. Alle diese Ausgaben die theils im Interesse des Publikums theils zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit unserer Bahnen aufgewendet sind, haben den Betriebskoeffizienten sehr ungünstig beeinflusst. Es sind weiter seit der Novelle von 1894 die Gehälter unserer Beamten erheblich erhöht worden. Der Beharrungszustand ist hier noch nicht erreicht. Wenn Sie ferner der Vorlage der Regierung, die eine erhebliche Verringerung der Beamten durch Erhöhung des Wohnungsgeldes vorsieht, Ihre Zustimmung nicht versagen, so werden auch dadurch die Ausgaben dauernd weiter erhöht und bleiben dauernd höhere, einerlei, ob die Einnahmen wieder zunehmen oder niedrig bleiben. Wir haben weiter in den letzten verkehrsreichen Jahren bei unsern Arbeitern nicht nur Lohnerhöhungen, sondern auch Herabsetzung der Arbeitszeit und infolgedessen vielfach eine Vermehrung der Zahl der Arbeiter eintreten lassen. — Ich bin keineswegs Pessimist und ich trage ihnen diese Thatsachen auch nicht vor, weil ich etwa von dem Herrn Finanzminister dazu getrieben bin, wie Herr Abg. Fendrich gestern vermuthet hat, sondern aus eigenem Antrieb, weil ich es für meine Pflicht halte, Sie darauf aufmerksam zu machen. Denn das ist doch klar, daß es zu schlimmen Verhältnissen führen müßte, wenn die Ausgaben so niedrig blieben, während die Einnahmen in dem gleichen Maße wie bisher weiter ansteigen würden. Wir würden dann bald dazu kommen, daß wir nicht einmal mehr die Zinsen unserer Eisenbahnschuld würden aus dem Reinertrag zahlen können, daß wir für die umfassenden Bahnbauten, die wir noch auszuführen haben, alle Mittel aus Anleihen entnehmen müssen. Wir bekämen eine so große Eisenbahnschuld, daß darin sogar eine Gefahr für die Selbstständigkeit unseres Eisenbahnwesens liegen könnte. Nur in diesen inneren Verhältnissen könnte eine solche Gefahr liegen, von außen her wird sie meines Erachtens nicht kommen.

Es ist schon darauf hingewiesen worden, daß andere deutsche Eisenbahnverwaltungen die Zahl der Züge aus Ersparnisgründen bedeutend vermindert haben. Wir haben vorerst nicht die Absicht, diesen Weg zu betreten. Wir haben den Sommerfahrplan sogar noch reicher ausgestattet, wie im Vorjahre und mehrere Züge neu eingelegt. Wir werden uns aber immerhin hüten müssen, eine weitere Steigerung unserer Ausgaben zu bewirken, ehe wir ganz sicher sind, daß die Einnahmen sich heben.

In der Frage der Herabsetzung des Personentarifs hat die Regierung bereits ihre Meinung in der Kommission dargelegt, die auch im Bericht abgedruckt ist. Sie befindet sich hierin im Einverständnisse mit allen deutschen Regierungen, daß der gegenwärtige Zeitpunkt nicht geeignet ist, eine Herabsetzung der Fahrpreise in größerem Umfange eintreten zu lassen. Ich glaube man muß schon ein arger Optimist und glaubensstarker „Reformer“ sein, wenn man nicht einsehen will, daß wir in einem Moment eines derartigen Rückschlages der Eisenbahnrente nicht mit weiteren großen Verbilligungen vorgehen können. Wenn man freilich auf dem Standpunkt steht, daß jede Herabsetzung der Fahrpreise uns ungezählte Millionen in den Schoß werfen würde, dann kann man natürlich auch in einem solchen Zeitpunkt für eine Tarifherabsetzung eintreten. Diese Meinung ist aber leider nicht richtig. Wichtig ist nur, daß eine zweckmäßige und vorsichtige Herabsetzung der Fahrpreise die Wirkung zu haben pflegt, daß nach und nach eine solche Steigerung des Verkehrs eintritt, daß die Einbuße in den Einnahmen

2
18
24
5.
5.

öchsten
letzten
Nord-
d und

is eine
Anfang
zuge-
rathet
Ragen
l. sind
Lärger

id gei-
nlichen
is zur
Stand-
riffen.
Neben
ehnter
it um
l. bei
gegeu

n wie

rappie

ungen, Fremde herbeizuziehen. Ich muß gestehen, auch die Eisenbahnverwaltung hat schon ziemlich viel gethan im Interesse von Konstanz, insbesondere spreche ich ihr den Dank der Stadt aus für die Einlegung zweier neuer Schnellzüge auf der Strecke Basel—Konstanz. Es sollte aber meines Erachtens noch mehr gethan werden, und hierzu rechne ich:

1. eine reiche Dampfbootverbindung auf dem See im Anschluß an die Bodenseegürtelbahn;
2. eine ausgedehnte Schnellzugsverbindung im Anschluß an die Dampfboote und die Graubündener und Vorarlberger Bahnen;
3. die Einführung des Hauptbahnbetriebs auf der Strecke Sigmaringen—Radolfzell;
4. die Durchführung der Schnellzüge von Ulm und von Stuttgart nach Konstanz.

Diese Maßnahmen würden nicht nur zur Hebung des örtlichen Verkehrs beitragen, sie würden vielmehr auch eine erhebliche Steigerung der Einnahmen für unsere Staatsbahnen zur Folge haben.

Staatsrath Eisenlohr: Die vom Herrn Abg. Rist vorgetragene Wünsche sind zum Theil schon erfüllt. Er selbst hat ja anerkannt, daß der Fahrplan sehr reich ausgestattet ist, und daß er in letzter Zeit durch zwei Schnellzüge auf der Strecke Basel—Konstanz bereichert wurde. Ob es möglich sein wird, auch auf der Strecke Konstanz—Sigmaringen Vollbahnbetrieb einzuführen, darüber möchte ich mich heute eines Urtheils enthalten. Das sind etwas weit ausschauende Pläne, und bei der heutigen Gestaltung des Verkehrs auf dieser Strecke wird wohl eine weitere Entwicklung abgewartet werden müssen, bevor eine solche, mit erheblichen Mehrkosten verbundene Aenderung des Betriebs eingeführt werden kann.

Seine wegen Verbilligung der Tarife für die Bodenseedampfschiffahrt ausgesprochenen Wünsche sind nicht neu. Wir haben auch schon durch Einführung der Abonnementsbillete, die auch dem kleinen Mann zugänglich sind, den Fahrpreis so weit herabgesetzt, daß dadurch annähernd die Höhe der Eisenbahntarife erreicht wurde. Uebrigens sind wir in der Festsetzung dieser Tarife nicht selbständig, alle Uferstaaten haben dieselben Tarife, und eine Herabsetzung der Sätze ist nur im Wege einer Verständigung möglich.

Im Anschluß an die vom Herrn Staatsminister schon vorgetragene Ziffern der Betriebsergebnisse der Eisenbahnverwaltung für 1901 führt Redner das Verhältnis der Budgetsätze zu den wirklichen Rechnungsergebnissen der einzelnen Titel des Betriebsbudgets vor und konstatiert, daß die Ausgaben sich um fünf Millionen Mark höher stellten, als der Voranschlag angenommen hatte, sowie daß der Betriebskoeffizient in der verflochtenen Budgetperiode auf 81 Proz. gestiegen sei. Die dieses Anwachsens mitbedingende Steigerung der Ausgaben bezeichnet er — insbesondere die persönlichen, aber auch einen Theil der materiellen — als dauernd.

Hierauf wendet sich Redner den Ausführungen des Abg. Fröhlich zu und fährt ungefähr fort: Der Abg. Fröhlich hat von der ungeahnten Entwicklung gesprochen, die unser Verkehr in den letzten zehn Jahren durchgemacht hat. Diese Entwicklung ist in der That eine außerordentliche: Wurden im Jahre 1890 nur 20 Millionen Personen befördert, so hat sich diese Zahl im Jahre 1900 auf 35 Millionen erhöht, der Güterverkehr betrug 1890 nur 7 Millionen, 1900 aber 13 1/2 Millionen Tonnen, und die hieraus gezogenen Einnahmen haben sich von 45 Millionen auf 78 Millionen Mark gesteigert. Dieses Anwachsen des Verkehrs deutet darauf

hin, daß unsere Eisenbahnverwaltung nicht müßig war, sie war ja in der Lage, all den gesteigerten Anforderungen zu genügen, ja sie ist da und dort sogar dem wachsenden Verkehr vorausgeeilt. Trotzdem ist aber das finanzielle Ergebnis nicht günstiger geworden, denn das Anlagekapital ist von 441 auf 541 Millionen gestiegen, die Ausgaben sind noch in höherem Maße gewachsen als die Einnahmen (erstere von 28 Millionen auf 60 Millionen Mark, letztere von 45 auf 78 Millionen), woraus sich die Verschlechterung des Betriebskoeffizienten von 60 auf 77 Proz. erklärt. Die inzwischen eingetretenen Tarifermäßigungen werden zwar von dem Herrn Abg. Fröhlich als nicht sehr erheblich bezeichnet, man muß aber bedenken, daß in der Zwischenzeit der Geldwerth erheblich gesunken ist, und daß die Leistungen der Eisenbahnverwaltung für die geringere Tarife, was Bequemlichkeit und Raschheit der Beförderung betrifft, sehr gesteigert worden sind. — Der Abg. Fröhlich hat sodann die Tarife der einzelnen Klassen mit einander verglichen und gefunden, daß sie unverhältnißmäßig abgestuft seien. Es ist allerdings richtig; soweit der Staatskasse aus dem Personenverkehr überhaupt eine Reineinnahme verbleibt, liegt der Schwerpunkt in der III. Klasse. Der vom Herrn Abg. Fröhlich angeregte Gedanke einer Reduzierung der Zahl unserer verschiedenen Klassen ist mir sehr sympathisch (Zuruf des Abg. Fröhlich: „Bravo!“). Und wenn wir darin freie Hand hätten, so würden wir gerne das Ideal einer einzigen Klasse verwirklichen. Wenn man aber in dieser Richtung energisch vorgehen wollte, so würde man auf den lebhaftesten Widerspruch stoßen. Es kommen hier nicht nur die drei Klassen, sondern auch die verschiedenen Abtheilungen in den einzelnen Wagenklassen in Betracht, die Abtheilungen für Raucher, Nichtraucher und Frauen. Wir haben auf diese Weise vielleicht mit neun Klassen zu rechnen, die eine erhebliche Steigerung des Aufwands bedingen. Außerdem wird der Betrieb sehr erschwert durch das Verlangen des Publikums nach direkten Wagen. Hierdurch sind wir bei einigen Schnellzügen gehindert, die III. Wagenklasse mitzuführen, weil der Zug sonst zu schwer würde und nicht mehr in der Lage wäre, in der zugemessenen Zeit den vorgeschriebenen Weg zurückzulegen. Wenn wir bei Verminderung der Abtheilungen die Unterstützung dieses hohen Hauses fänden, so wären wir sehr dankbar.

Der Herr Abg. Fröhlich hat weiter eine statistische Mittheilung der württembergischen Verwaltung vorgeführt, nach der die Schnellzüge mit nur I. und II. Klasse einen Ausfall von einer Million verursachten, während die III. Klasse allein einen Ueberschuß von einer halben Million brächte. Ich will die Richtigkeit dieser Statistik nicht anzweifeln, obwohl mir ihre Grundlage sehr schwankend zu sein scheint. Wir haben wenigstens nicht das Material dazu. Allein das ist unbestreitbar, die III. Klasse ist die frequenteste und liefert den höchsten Beitrag zu den Reinerträgen. Die Eisenbahnverwaltung ist bemüht, nach Möglichkeit auch Wagen III. Klasse in den Schnellzügen zu führen und auch solche Wagen einzustellen, die den Bequemlichkeitsforderungen des Publikums entsprechen. Allein wir sind nicht in der Lage, nun auf einmal den großen Wagenpark mit zweischigen Wagen aus der Welt zu schaffen.

Bei der Erörterung des Heidelberger Eisenbahnunglücks hat der Abg. Fröhlich behauptet, von allen Sachverständigen sei das Halten auf offener Strecke für gefährlich und unzulässig befunden worden. Das ist nicht richtig. Bei den Verhandlungen aller größeren deutschen Bahnverwaltungen, die zwecks Erhöhung der Betriebssicherheit im Februar v. J. in Berlin stattgefunden haben, hat vielmehr das Reichseisenbahnamt, dessen

2
18
24
5.
5.
höchsten
letzten
Nord-
und
s eine
Anfang
zuge-
taische
Lagen
L. sind
Lärger
nd gei-
ulichen
is zur
Stand
rissen.
Nhein
ehntel
at um
n, bei
agegen
en wie
traphie

Autorität gewiß auch in diesem Hause anerkannt wird, konstatirt, daß beim Fahren in unbedingtem Raumabstand das Halten auf freier Strecke keineswegs als direkt gefährlich angesehen werden könne. Auch könne aus den bestehenden Vorschriften ein solches Verbot nicht herausgelesen werden, es könne sich nur fragen, ob für die Zukunft in diese Vorschriften eine solche Bestimmung aufgenommen werden soll. Ganz abschaffen läßt es sich natürlich nicht, unser ganzes Signalsystem ist ja dazu geschaffen, den Zug nöthigenfalls auf freier Strecke halten zu lassen.

Ich bin aber weit davon entfernt, für unsere Eisenbahnverwaltung Unfehlbarkeit in Anspruch zu nehmen. Wir haben aus dem Heidelberger Unglück auch gelernt, was zu lernen war, insbesondere haben wir das Halten auf freier Strecke zum Zwecke der Fahrartenausgabe verboten und den Fahrartenverkauf, ungeachtet der hieraus für das Publikum entstehenden Unannehmlichkeiten, an den Schalter verlegt.

Wenn schließlich behauptet wird, Weipert sei zu unerfahren gewesen, um selbständig auf einen so schwierigen, verantwortungsvollen Posten gestellt zu werden, so muß ich darauf hinweisen, daß er das vom Bundesrath für Beforgung des Fahrdienstes vorgeschriebene Alter erreicht hatte und kein Grund vorhanden war, in seine Quali-

fikation Zweifel zu setzen. Er war nach Maßgabe der Vorschrift am Karlssthor in den Fahrdienst eingeführt und hatte selbst erklärt, daß er sich zur Uebernahme des Fahrdienstes für befähigt halte. Uebrigens ist der Fahrdienst am Karlssthor durchaus kein schwieriger und Sonntags leichter zu besorgen als Werktags, denn die Hauptsache ist nicht die Zahl der durchpassirenden Züge, sondern die Ueberlegung, auf welcher Straße ein Zug ein- und ausgelassen werden solle, und die Sorge für die Freihaltung dieser Straße. Diese Sorge fällt aber an Sonntagen, wo der Lokalgüterdienst ruht und weder Ein- noch Ausstellung von Wagen stattfindet, weg. Der Dienst war deshalb keineswegs schwerer als auf der kleinsten Station, wo ihn ein Weichenwärter besorgt. Weipert hat den großen Fehler begangen, daß er versäumte, den Zug 16a unmittelbar nach der Anmeldung in das Zugmeldebuch einzutragen und hat ihn in der Folge ganz vergessen. Die Eisenbahnverwaltung hat nun Anlaß genommen, allen Stellen einzuschärfen, daß keinem Beamten der Fahrdienst überlassen wird, der, abgesehen von der allgemeinen Fahrdienstprüfung, nicht auch in die speziellen Verhältnisse der betreffenden Station eingeführt ist und dies durch seine Unterschrift bestätigt hat. Beides war aber bei Weipert nicht der Fall.

Hierauf wird die Sitzung um 1/2 Uhr abgebrochen.

Verantwortlich für die Landtags-Beilage: C. Umhauer. — Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei. Weide in Karlsruhe.

Wü
R 587
Die Ehe
Paul
heim,
Dr. Hof
Ehemann
unbetan
trage a
1899 u
der Str
Beilage
Die S
mündlic
streit
Landge
Mit
mit de
gedacht
zu sein
zum
stellung
befann
Mar
Gericht
R 57
Die Pauli
heim,
Josef
selbst,
Schön
an ur
für de
unehe
in Pf
vorläu
des
vorau
vierte
vierte
1902
zehnt
Di
mündl
streit
Freil
D
Zim
Z
stell
befa
S
Ger
g
De
Ca
bev
Off
An
an
s 1
B. (1
der
18
Be
mi
str.
La
D
mi
ge
zu
fr
de
G
G
u
-

2
18
24
5.
5.
hitem
gitem
lord
und
eine
fang
juge
sche
lagen
find
irgen
zei
lichen
zur
Stand
iffen.
Rhein
hntes
um
bei
gegen
wie
aphie