

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1902

103 (16.4.1902) Badischer Landtag. Sitzungsbericht aus der Zweiten
Kammer. 63. öffentliche Sitzung

Badischer Landtag.

Sitzungsbericht aus der Zweiten Kammer.

63. öffentliche Sitzung

am Montag den 14. April 1902.

Am Regierungstisch: Staatsminister v. Franer und Regierungskommissäre.

Präsident Gönner eröffnet die Sitzung um 4^{1/2} Uhr.

Nach Anzeige der Einläufe wird die Debatte über das Spezialbudget der Verkehrsanstalten fortgesetzt.

Abg. Wümmel: Im Punkte der Arbeits- und Ruhezeit kann wohl im Eisenbahnwesen noch mancher Schritt vorwärts gethan werden — darin stimme ich mit dem Abg. Eichhorn überein —, so sollte z. B. in der Gewährung freier Sonntage freigelegter verfahren werden, auch sollte man dem Fahrpersonal, besonders den Schaffnern und Zugführern, öfters Gelegenheit geben, in ihre Familie zurückzukehren. Allein diese Dinge sind eben im Wesen der Eisenbahnen begründet und alle Wünsche werden ja nie vollständige Erfüllung finden können. Man muß der Regierung Dank wissen, wenn sie denselben ihre Aufmerksamkeit nach Möglichkeit zuwendet. Ich kann aber dem Abg. Eichhorn nicht beipflichten, wenn er die tägliche Arbeits- und Ruhezeit mehr nach der Schablone vertheilt wissen will. Man darf nicht vergessen, daß die 15- bis 18-stündige Arbeitszeit oft viel weniger Arbeit erfordert als eine 9-stündige Arbeitszeit. Ich stehe vielfach in Beziehungen zum Eisenbahnpersonal, habe aber noch keine Klage hierüber gehört.

Wohl aber beklagt man sich darüber, daß bei Auszahlung der Fahrdienstzulagen an Schaffner der Auszahlungstermin nicht gleichmäßig gehandhabt wird. Es läge im Interesse aller Betheiligten, diese Zulage möglichst im Anfang des Monats ausbezahlt zu erhalten. — Ferner wird es als Mißstand empfunden, daß die Diäten für auswärtige Dienste so spät erst ausgezahlt werden. Ich möchte bitten, auch hier Abhilfe zu schaffen.

Der Abg. Dieterle hat einige Anliegen vorgebracht, die meinen Bezirk betreffen. Ich bin ihm dankbar dafür und unterstütze besonders seine wegen des Zuges 481 a bzw. 480 a vorgebrachten Wünsche. Dieser Zug wurde im Interesse der Zwischenstationen eingelegt, seine Fortführung würde für die Bewohner meines Bezirks einen erheblich besseren Anschluß sowohl in der Richtung nach Basel als auch nach Konstanz bedeuten. So lange aber

seine Fortführung nicht möglich ist, möchte ich bitten, den Zug 89 a wenigstens in Albruck halten zu lassen. — Was der Abg. Dieterle über das Stationsgebäude in Dogern gesagt hat, kann ich nur bestätigen. Sowohl das Stationsgebäude in Dogern, als auch das Dienstgebäude in Waldshut befinden sich in einem traurigen Zustand.

Nachdem Redner noch die Einführung von halben Kilometerheften für die II. Klasse befürwortet, geht er auf die Einführung der Bahnsteigsperre über, der er mit gemischten Gefühlen gegenübersteht. Wäre nicht die Rücksicht auf die Schaffner, so müßte er sich ihr gegenüber geradezu ablehnend verhalten. Redner schließt mit der Bitte, auf der seinen Bezirk durchziehenden Strecke immer mehr neue Wagen einzuführen.

Abg. Geppert: Man wird dem Herrn Staatsminister beipflichten können, wenn er bezüglich der Personentariife betonte, wir werden nach einer eventuellen weiteren Verbilligung der Kilometerhefte wohl an der Grenze angekommen sein, über die hinaus eine weitere Verbilligung nicht mehr möglich sein wird. Anders verhält es sich mit den Gütertariifen. Eine Verbilligung derselben läge namentlich im Interesse der Landwirtschaft. Man empfindet es als große Wohlthat, daß dem Verband der landwirtschaftlichen Konsumvereine eine Frachtermäßigung von 25 Proz. gewährt wird, wenn die Sendungen bis zum 30. September bezogen und im eigenen Betrieb verwendet werden. Ähnliche Vortheile sollten der Landwirtschaft auch sonst zu Theil werden, z. B. im Verkehr mit Kleie, Eichentinde und Obst. In dem so obstreichen Jahre 1900 hatte unsere Landwirtschaft eine drückende Konkurrenz seitens der Schweiz und Oesterreich-Ungarns auszuhalten, was das Verlangen nach billigeren Tariifen wachrief. Ich weiß nun wohl, daß diesem Verlangen vorerst Staatsverträge entgegenstehen, die uns verpflichten, der Schweiz und Oesterreich-Ungarn die gleichen Frachtermäßigungen zu Theil werden zu lassen. Die Regierung sollte aber doch unter allen Umständen eine Verbilligung der Obsttarife in's Auge fassen, denn sie ist unumgänglich nothwendig, wenn wir die führende Rolle in der Obstkultur übernehmen und halten wollen. Von großer Wichtigkeit für den Obstverlandt ist auch eine gute Ventilation der Wagen. Eine solche darf man um so eher fordern, als die hierzu

erforderlichen Einrichtungen nicht viel kosten. Ich verweise auf den Vorgang Amerita's, das einen sehr günstig wirkenden Eismaggondienst eingeführt hat. Die Regierung könnte den Obstzählern auch dadurch großes Entgegenkommen zeigen, daß sie den Wonnemontsverkehr auf kleinere Sendungen ausdehnte. Vielleicht ließe sich auch durch eine allgemeine Verfügung ähnlich dem entsprechenden Erlaß des Staatssekretärs des Reichspostamts den mit der Güterbeförderung und Expedition betrauten Beamten schonende Behandlung dieser Sendungen zur Pflicht machen. Es wäre ferner eine große Erleichterung, wenn man die leeren Emballagen frachtfrei zurücksenden könnte, was ja auch in Frankreich der Fall ist.

Den Wunsch nach Verminderung der Wagenabteilungen kann ich nicht theilen, ich möchte vielmehr eine Vermehrung derselben empfehlen durch Einrichtung von Schülerabteilungen. Hierdurch könnten wir unsere Kinder vor Gefahren bewahren, denen sie sonst beim Zusammenfahren mit unverständigen Erwachsenen ausgesetzt sind.

Dank und Anerkennung muß ich der Regierung aussprechen für ihre Anstrengungen zur Erhöhung der Betriebssicherheit. Alle Beamten der Staatsbahnen verdienen diesen Dank, von der obersten Spitze bis hinab zum letzten Beamten. Das kann ich jedoch leider weniger sagen von den Privatbahnen. Ein großer Theil der vielfach geäußerten größeren und kleineren Klagen ist wirklich berechtigt. Obgleich die Privatbahnen den Vergleich mit den Staatsbahnen keineswegs auszuhalten brauchen, sollte die Sparsamkeit hier doch nicht so weit getrieben werden auf Kosten der Sicherheit, der Gesundheit und des Lebens. Ich habe hier besonders die zahlreichen unbewachten Uebergänge im Auge, die an den schwierigsten, unüberblicklichsten Stellen der Acher- und Bühlerthalbahn immer noch bestehen; ferner läßt die Beleuchtung sehr zu wünschen übrig, auch sind die Privatbahnen in Bezug auf neue Gleisanschlüsse, Ueberlassung von Lagerstellen, Bemessung der Gütertage (doppelte Streckentage) lange nicht so coulant, als man wünschen muß.

Bzüglich der Einführung von halben Kilometerfesten der II. Klasse stehe ich vollständig auf dem Standpunkt des Vorredners. Die Einführung einer Uebertragungsrubrik für die Restkilometer erscheint mir dringend wünschenswerth.

Im Winterfahrplan ist ein Fehler vorgekommen derart, daß man bei dem 7⁴⁵ Uhr von Appenweier nach dem Renschthal abgehenden Zug die Bemerkung beifügte, er fahre nur im Oktober. Der Zug geht aber das ganze Jahr hindurch. Die Wirthe des Renschthals beklagen sich nun darüber, daß viele Reisende durch diesen Fehler veranlaßt wurden, erst am nächsten Morgen in das Renschthal zu fahren. — Für die Gemeinde Hoensbach ist gegenwärtig von Mittags 12 bis Abends 8 Uhr keine Fahrgelegenheit vorhanden. Ich bitte die Großh. Eisenbahnverwaltung, den Zug 74 in Hoensbach halten zu lassen. Damit wäre einem dringenden Bedürfnis Rechnung getragen.

Abg. Hauser wünscht die Errichtung eines Stapellagerplatzes in Ludwigshafen am Bodensee. Der jetzige Platz, der dem Großh. Zollärar gehört, genügt nur nothdürftig den Bedürfnissen. Der Verkehr hat sich in den letzten Jahren, besonders seit Erbauung der Bodenseegürtelbahn sehr gesteigert. Die Kosten eines solchen Lagerplatzes würden sich nur auf 60 bis 80 000 M. belaufen. Es ist anzunehmen, daß sich dieses Kapital bald verzinsen würde. Durch den jetzigen Lagerplatz ist auch der Anhalteplatz der Personendampfsboote beschränkt. Es wäre außerordentlich wünschenswerth, wenn hier Besserung eintreten würde. — Der Herr Abg. Rist hat dem Wunsche der Stadt Konstanz Ausdruck gegeben, daß die Strecke

Radolfszell—Mengen wieder als Vollbahn betrieben werden möge, den ich als durchaus gerechtfertigt bezeichnen muß. Die Antwort des Herrn Generaldirektors war leider keine ganz befriedigende. Er konnte baldige Einführung des Vollbahnbetriebs nicht in Aussicht stellen wegen zu geringer Rentabilität der Strecke und der zu hohen Kosten. Ich glaube aber, daß es sich nur um einen verhältnismäßig geringen Kostenbetrag handeln kann, da die Bahn ja als Vollbahn gebaut ist. Die Rentabilität der Bahn war allerdings 1898 eine sehr geringe, nur 0,67 Proz. Die Bahn Radolfszell—Mengen ist nun eine Theilstrecke der Bahn Radolfszell—Ulm. Die Entfernung von Ulm nach Radolfszell beträgt auf dieser Strecke 27 km weniger als auf den Konkurrenzlinien. Ähnlich liegen die Verhältnisse für die Route Radolfszell—Augsburg. Die schlechte Eisenbahnrente der Linie Radolfszell—Mengen ist auch auf die Eisenbahnpolitik der württembergischen Regierung zurückzuführen, die den Verkehr möglichst auf die beiden Konkurrenzlinien abzulenkten sucht, weil sie an der Strecke Ulm—Mengen nur mit 82 Betriebskilometern theilhaftig ist. Die schlechte Rente der Bahn darf man nicht allein dem geringen Verkehr dieser Gegend zur Last legen. Es ist weiter auch das hohe Baukapital daran schuld. Die Anschlüsse in Mengen nach Ulm sind schlecht. Redner bringt mehrere Verbesserungsvorschläge. — Wir fühlen schon lange, daß wir unter dem stillen Eisenbahnkrieg zwischen Württemberg und Baden leiden und daß diese Verhältnisse die Entwicklung unserer Bahn ungünstig beeinflussen. Ich möchte den Herrn Staatsminister und die Generaldirektion bitten, die Frage näher zu prüfen und hoffe, daß die Wiedereinführung des Vollbahnbetriebs vielleicht doch möglich sein wird.

Generaldirektor Staatsrath Eisenlohr: Ich möchte auf eine Reihe von kleineren Wünschen mehrerer Redner erwidern und mit dem Wunsche des Herrn Abg. Hauser auf Verbesserung der Stationsanlagen in Ludwigshafen beginnen. Es ist in dieser Angelegenheit eine Eingabe des Gemeinderaths in Ludwigshafen eingekommen, die zur Zeit der Prüfung unterliegt. Wenn die vorgetragenen Wünsche begründet sind und ihre Befriedigung keinen allzu großen Aufwand verursachen wird, dann wird ja auch hier Abhilfe geschaffen werden. — Herr Abg. Hauser hat dann weiter die Einführung des Vollbahnbetriebs auf der Strecke Radolfszell—Mengen gewünscht. Er hat dabei angenommen, daß nicht erhebliche Mehrkosten eintreten und daß der ganze Betrieb auf dieser Strecke unter einem Konkurrenzkampf zwischen der badischen und württembergischen Eisenbahnverwaltung Noth leide. Ich darf Sie nur erinnern, daß wir eine Reihe von Jahren auf der Strecke Ulm—Mengen—Radolfszell sogar Schnellzüge geführt haben. Die Bahn ist darauf von Anfang an eingerichtet worden und der Betrieb ist ohne Anstand vor sich gegangen, er hat nur einen, allerdings sehr erheblichen Mangel gezeigt: es hat nämlich an Reisenden für diesen Schnellzugsbetrieb gefehlt. Nachdem wir längere Zeit vergeblich den Versuch gemacht haben, die Reisenden auf diese Linie zu ziehen, haben wir die Einrichtung von Schnellzügen aufgegeben und sind in der Folge dazu übergegangen, diese Linie überhaupt nur als Nebenbahn zu betreiben. Die Bahn ist allerdings als Vollbahn gebaut. Bei Wiedereinführung des Vollbahnbetriebs wären aber jetzt sehr wesentliche Verstärkungs- und Erweiterungsbauten nothwendig, um den heutigen Anforderungen gerecht werden zu können. Für eine nahe Zukunft kann ich deshalb zu meinem Bedauern eine Erfüllung des Wunsches des Herrn Abg. Hauser nicht in Aussicht stellen. — Von einem Konkurrenzkampf zwischen der badischen und der württembergischen Eisenbahn-

verwaltung bezüglich dieser Linie kann wohl nicht gesprochen werden. Es liegt eben in der Natur der Sache, daß die Anschlüsse in Mengen nicht immer ganz tabelfrei sind. Die württembergischen Stationen sind aus nahe liegenden Gründen in erster Reihe auf günstige Anschlüsse an die württembergischen Linien bedacht und ebenso umgekehrt die badischen auf günstige Anschlüsse nach den badischen Linien. Es ist also ein günstiger Zufall, wenn auch die Anschlüsse nach den Stationen der Bahnen des andern Staates befriedigend sind. Wir sind aber ernstlich bemüht, soweit möglich, auch dieses Ziel zu erreichen.

Der Herr Abg. Seppert hat für eine Verbilligung der Gütertarife gesprochen. Von einem Stillstand in dieser Beziehung kann keine Rede sein. Die für das ganze deutsche Bahnnetz bestehende Tarifkommission kann eigentlich als eine Kommission für Verbilligung der Gütertarife bezeichnet werden, denn 99 Proz. ihrer Berathungsgegenstände zielen darauf hin, Frachtgegenstände in eine billigere Tarifklasse zu versetzen. Wir bewegen uns also fortgesetzt in der Richtung einer Verbilligung der Gütertarife. — Herr Abg. Seppert hat sodann speziell eine Ermäßigung der Frachttarife für Obst und andere Erleichterung des Verkehrs, insbesondere Maßregeln gegen Verderb, gewünscht. Er hat aber nicht erwähnt, daß es am allermeisten darauf ankommt, daß die Beförderung möglichst rasch erfolgt und daß wir schon lange die Einrichtung haben, daß frisches Obst als Eilgut befördert wird gegen die gewöhnliche Frachttarife. Die Beförderung ist nur in einem kleinen Theil des Jahres von Bedeutung. Die Frage, ob besondere Wagen mit Lüftungseinrichtungen für den Obsttransport erstellt werden sollen, hat übrigens den Verkehrsverband schon beschäftigt. Der Antrag ist aber abgelehnt worden, da die Eisenbahnverwaltungen grundsätzlich die Stellung von sog. Spezialwagen den Verfrachtern überlassen und die Zulassung solcher Wagen für den Obsttransport den Großhändlern ein Privilegium schaffen würde. Daß eine schonende Behandlung der Sendungen dem Personal anempfohlen ist, ist selbstverständlich. Von allgemeinen Anordnungen in dieser Richtung verpreche ich mir nicht viel. Mehr Erfolg wird von einer Anzeige an die Oberbehörde im einzelnen Fall zu erwarten sein, damit die Schuldigen zur Verantwortung gezogen werden können.

Die Einrichtung, daß Obst unter den Bedingungen des Abonnements befördert werden kann, ist bereits getroffen, es ist in dem seit 1885 bestehenden Tarif ausdrücklich genannt. — Hinsichtlich des Wunsches wegen der Uebertragung von Restkilometern in den Kilometerheften bedauere ich keine neue Antwort ertheilen zu können. Man muß doch daran festhalten, daß die Uebertragung dieser wenigen Kilometer nicht mit einem unverhältnißmäßigen Apparat erkauft werden darf. Das würde aber wegen der notwendigen Kontrolle mit den dadurch bedingten ganz unverhältnißmäßig hohen Kosten der Fall sein. — Hinsichtlich der Wünsche auf Einführung von weiteren Halten auf Station Densbach und eines Haltes des Zugs 39^a in Albrunn bemerkt Redner, daß ihnen nicht nachgegeben werden könne und weist auf die Einführung des Haltenlassens des neuen Abend Schnellzugs Konstanz—Basel in Albrunn hin.

Den Wünschen nach Vermehrung der freien Tage und möglichst rationaler Eintheilung der Arbeitszeit sind wir bemüht zu entsprechen. Auch der Jahresbericht für 1901 wird hierin wieder einen Fortschritt aufweisen.

Gegenüber den Klagen des Herrn Abg. Neuwirth wegen der schlechten Beleuchtung in den Wagen der Kraichgaubahn kann ich darauf hinweisen, daß die Ein-

führung der Gasbeleuchtung auch in den Wagen unserer Nebenbahnlinien in Angriff genommen ist.

Der Herr Abg. Eichhorn hat betont, daß Sparbarkeit bei den in letzter Zeit zu Tage getretenen ungünstigen Betriebsergebnissen gewiß am Platze sei. Ich habe aus seinen Ausführungen aber nicht entnehmen können, wo eigentlich gespart werden soll, denn seine Vorschläge würden den Erfolg haben, daß die Ausgaben noch weiter gesteigert werden. Nur in einem Punkte hat er den Mangel an Sparbarkeit begründet, indem er der Generaldirektion den Vorwurf machte, daß sie zu einer Zeit Lokomotiven bei der hiesigen Maschinenbau-Gesellschaft zu 60 000 Mk. bestellt habe, wo solche in England zu 33 000 Mk. zu haben gewesen seien. Daran ist etwas Wahres. Wir haben im Jahre 1892 einen Gelegenheitskauf gemacht, indem wir von einer englischen Firma 6 Maschinen erwarben, die für eine schwedische Bahn gebaut worden waren, von dieser aber, weil sie inzwischen in Konkurs gerathen war, nicht abgenommen werden konnten. Wir waren damals sehr froh, unseren Bedarf so billig und so rasch decken zu können. So groß, wie von dem Herrn Abgeordneten angegeben, waren übrigens die Preisunterschiede nicht. Herr Abg. Eichhorn würde aber wohl einer der ersten sein, der sich dagegen wenden würde, wenn wir einen solchen Ausnahmefall zur Regel machen und ständig Kommissare in der Welt herum schicken wollten, um überall die billigsten Maschinen zu kaufen, und dadurch unsere Industrie brach zu legen und in der Folge zu Arbeiterentlassungen nöthigen würden. Daß uns in dem berührten Fall der kaufmännische Blick gefehlt hat, kann ich nicht finden. Wir haben im Gegentheil dabei bewiesen, daß wir auch kaufmännischen Rücksichten nicht unzugänglich sind. — Sodann hat der Herr Abg. Eichhorn gerügt, daß die Generaldirektion in Mannheim Arbeiter aus ihrem geordneten Arbeitsverhältnis herausgenommen und zu Nothstandsarbeiten bei einem Privatunternehmer verwendet habe. In der That sind von 80 auf dem Centralgüter- und dem Rangierbahnhof entbehrlich gewordenen Arbeitern 25, die nicht anderweitig zu Regiearbeiten verwendet werden konnten, bei einem für die Eisenbahnverwaltung thätigen Privatunternehmer untergebracht worden. Die Verwaltung war also mit Erfolg bemüht, daß die Leute nicht außer Verdienst gesetzt wurden und hat denselben auch Mitgliedschaft bei unserer Betriebsstrassen- und Arbeiterpensionskasse gewahrt. Bei entsprechender Zunahme des Verkehrs werden wir diese Arbeiter auch wieder in ihrem früheren Dienstverhältnis beschäftigen.

Herr Abg. Eichhorn hat weiter der Eisenbahnverwaltung stiefmütterliche Behandlung des Arbeiterverkehrs vorgeworfen. Ich glaube, daß sie diesen Vorwurf nicht verdient. Die Arbeiterwochenkarten sind zu einer Zeit eingeführt worden, in der der Herr Abg. Eichhorn noch nicht Gelegenheit hatte, auf deren Einrichtung hinzuwirken, und es wird ihm auch nicht unbekannt sein, daß die Eisenbahnverwaltung immer bemüht ist, in der Festsetzung der Zahl und Zeit der Arbeiterzüge den Interessen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer thunlichst zu entsprechen. Wenn wir nicht allen Wünschen gerecht werden können, so ist daran nicht etwa böser Wille, sondern die Macht der Verhältnisse schuld. Wenn z. B. in den Morgenstunden von 5 bis 6 Uhr auf der Strecke Karlsruhe—Mühlacker zwei Expreszüge (Paris—Konstantinopel und Paris—Karlsbad) verkehren, so müssen wir darauf bei Festsetzung der Fahrpläne für die Arbeiterzüge Rücksicht nehmen.

Auch die Klage darüber, daß die Arbeiter nicht mit allen Zügen fahren dürfen, sondern im allgemeinen an der Regel festgehalten wird, daß nur die Züge vor 9 und nach 4 Uhr für Inhaber von Wochenkarten bestimmt

sind, ist gegenstandslos. Es handelt sich bei den Arbeiterzügen um Massenbeförderung und die Verwaltung muß wissen, für welche Züge sie den Andrang erwarten darf. Das ist notwendig zur Aufrechterhaltung der Ordnung, Pünktlichkeit und Sicherheit des Verkehrs, schließt aber nicht aus, daß ausnahmsweise Arbeitern die Erlaubniß erteilt wird, auch einen andern Zug zu benutzen und es ist mir nicht ein einziger Fall bekannt, in dem solchen Wünschen nicht Rechnung getragen worden wäre.

Abg. Moser: Wir treten für eine Tarifverbilligung, insbesondere Einführung des Zweifelnigtarifs ein, und können die Befürchtungen wegen Verminderung der Einnahmen durch eine solche Verbilligung nicht theilen, sind im Gegentheil der Ansicht, daß sie eher eine Vermehrung des Verkehrs und damit der Einnahmen bringen wird. Selbst dann aber, wenn Mindereinnahmen die Folge wären, würden wir eine Tarifreform befürworten, weil wir auf dem Standpunkt stehen, daß die Eisenbahnen nicht nach den Grundsätzen eines privaten Erwerbsunternehmens behandelt werden dürfen, daß der finanzielle Erfolg oder Mißerfolg nicht entscheiden darf, wenn eine Reform von volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten aus notwendig erscheint. Ich glaube aber nicht, daß erhebliche finanzielle Ausfälle entstehen würden, glaube auch, daß aus der allgemeinen Finanzlage keine begründeten Einwendungen gegen eine Tarifreform erhoben werden können. Ich verweise darauf, daß der Herr Finanzminister selbst in seiner letzten Schrift „Finanzpolitik und Staatshaushalt in Baden“ das Vermögen des badischen Staates auf 312,2 Millionen Mark berechnet. Der Herr Staatsminister hat in seinen Ausführungen den bekannten „Rechnungsfehler“ bei der Berechnung der Eisenbahnreineinnahmen nicht in Berücksichtigung gezogen. Statt 17 Millionen Reineinnahmen im Jahre 1899 erhalten wir dann 21 Millionen, der Betriebskoeffizient sinkt von 78 auf etwa 71 Proz. Es ist auch zu beachten, daß bei uns die Ausgaben für Hafenanlagen, die wohl auf 45 Millionen zu veranschlagen sind, auf den Eisenbahnetat übernommen werden.

Die Eisenbahntariffrage ist auch von wesentlicher Bedeutung für unsere Steuern. Soweit die Eisenbahntarife die Selbstkosten übersteigen, sind sie nichts anderes als eine Besteuerung des Verkehrs, eine ungerechte Besteuerung, weil die Benutzung der Eisenbahnen durchaus kein Zeichen erheblicher Leistungsfähigkeit ist. Diese Verkehrssteuer fällt im wesentlichen auf die produktiven Stände, die arbeitenden Klassen. Diese ungerechte Besteuerung sollte zum mindesten zur Verminderung ihres schädlichen Erfolges herabgesetzt werden. Jede Verkehrsvereinfachung ist gleichbedeutend mit einer Erhöhung der Produktivität der Arbeit und das ist wieder gleichbedeutend mit einer Erhöhung der Steuerkraft. Es darf auch nicht die intime Beziehung zwischen Tarifpolitik und Zollpolitik außer Acht gelassen werden. Fürst Bismarck hat mit Recht darauf hingewiesen, daß die Eisenbahnverwaltungen bei der derzeitigen Behandlung der Eisenbahnpolitik eigentlich jede Maßnahme der Handels- und Zollpolitik durchkreuzen können. Was nützt es unseren Landwirthen, wenn sie die höchsten Getreidezölle erhalten, die Annäherung an den Markt ihnen aber entweder gar nicht gegeben oder erschwert wird. Die ganze deutsche Zollpolitik kann durch eine falsche Tarifpolitik in ihrer Wirkung paralysirt werden. Fürst Bismarck hat das wiederholt deutlich und drastisch ausgesprochen. (Redner verliest die betreffenden Äußerungen.)

Eine zeitgemäße Tarifpolitik, Herabsetzung der Tarife, auf die wir hinarbeiten müssen, muß auch von sozialem Geiste getragen sein. Ich habe darauf bereits bei der

Arbeitslosenbedatte hingewiesen. Es liegt im Interesse eines rationellen Arbeitsaustausches, daß die Translocirung, der Wechsel des Arbeitsortes, leicht möglich ist. Ich hätte gar nichts dagegen, wenn unsere Bahnen bei Nachweis einer solchen Translocirung vollständig unentgeltlich befördern würden. Es wird entgegen gehalten, daß hier Mißbrauch möglich ist. Durch die Möglichkeit eines Mißbrauchs sollte man sich aber von solchen Maßregeln nicht abhalten lassen. — Ich glaube, es wird mit der Tarifreformfrage gehen, wie mit der Wahlrechtsfrage. Jetzt werden ihre Pioniere, die sie in den Lagern aller Parteien hat, viel angefeindet und verpöhtet und nach so und so viel Jahren wird Niemand mehr dagegen gewesen sein wollen.

Redner tritt weiter für eine gesetzliche Festlegung der Maximaltariffhöhe ein und führt zur Begründung aus: Ich begreife sehr wohl, daß die Eisenbahnverwaltung bei Tarifänderungen sich ihrer großen Verantwortlichkeit bewußt ist. Lassen Sie die Volksvertretung an dieser Verantwortung mittragen! Schon das müßte ein durchschlagender Grund für die Eisenbahnverwaltung zur Annahme der Forderung einer gesetzlichen Festlegung sein. Wir haben bereits auf dem letzten Landtag einen entsprechenden Antrag eingebracht. Ich habe mich aber bis heute nicht überzeugen können, daß der ablehnende Standpunkt der Kommission — der Kommissionsbericht wurde vom Abg. Uibel erstattet — begründet ist. Ich will heute nicht alle einzelnen Gesichtspunkte vortragen, die für unsern Antrag sprechen, sondern nur einzelne hervorheben. Es ist eine Anomalie, daß ein so wichtiger Theil unseres Staatswesens vollständig der Mitwirkung der Volksvertretung entzogen, daß die Regelung dieser hochbedeutenden Frage vollständig dem souveränen Ermessen der Verwaltungsorgane überlassen ist. Wenn man von den Grundsätzen des Konstitutionalismus sich leiten läßt, so wird man nicht einsehen können, daß die Volksvertretung bei der Fixirung dieser Verkehrssteuer nicht mitzuwirken hat. Die Posttaxe ist bekanntlich gesetzlich festgelegt. Man hat dem Bundesrath die Festlegung der Tarife übertragen wollen, es ist aber zu einer gesetzlichen Regelung nicht gekommen. — Darüber wollen wir kein Wort verlieren, daß unsern Antrag verfassungsmäßige Bedenken nicht entgegen stehen. Das hat auch der Kommissionsbericht anerkannt.

Ich möchte bei diesem Anlaß auch an die Regierung die dringende Bitte richten, von der Selbständigkeit unserer Eisenbahnen absolut Nichts zu opfern. Veranlassung dazu geben mir insbesondere die Ausführungen des Kollegen Goldschmit. Der „Schwäbische Merkur“ hat ausdrücklich den Standpunkt des Kollegen Goldschmit gebilligt und auch Herr Oberbürgermeister Schneyler hier hat in einem Schreiben seine Zustimmung kund gegeben. Es scheint also nöthig, derartigen preußisch-partikularistischen Versuchen mit Entschiedenheit entgegenzutreten und einen deutlichen Protest aus der badischen Volksvertretung hinauszusenden. Wir wollen Reichsbahnen, wenn der Zeitpunkt dazu gekommen ist, aber keine preußischen Bahnen. Die Konsequenz der Argumente des Abg. Goldschmit ginge eigentlich dahin, auch den badischen Staat, nicht nur seine Eisenbahnen, in das feste Gefüge des preußischen Staates einzugliedern. Wir stehen durchaus auf dem Boden der Reichsverfassung und sind gute Deutsche, wenn wir eine Machterweiterung Preußens hintan halten wollen.

Ich weiß, daß die Verwaltung auf tarifarischem Gebiet eine gewisse Bewegungsfreiheit wünscht. Diese erhält sie auch bei Annahme unserer Forderung. Wenn sie die Tarife herabsetzen will, so begegnet sie durchaus keinen Schwierigkeiten. Ich bin der Letzte, der bestreiten wollte,

R
Die
Sa
heim
Dr.
Ghem
unbe
trage
1899
der
Bekla
Du
münd
streit
Sands
Mi

mit
gedac
zu b
Su
stellu
befar
M

Geti

R
Die
Pau
heim
Jose
selbst
Sch
an
für
umel
in
vord
des
vord
vier
vier
190
seht
A
müß
jete
F

St
stel
bek
f

Ge

D
Ge
O
St
an
S
de
18
S
m
St
F
m
g
S
f
b

—
EN

e
ten
cent

ten
188
er-
ze-
ich,
ich
ffe
u-
en

T.
er
n.
28
L.

daß gerade die jetzige Eisenbahnverwaltung in dieser Richtung schon dankenswerthe Ansätze zu verzeichnen hat.

Die Gehaltsverhältnisse unserer Eisenbahnbeamten sollen nach einer Vereinbarung unter den Parteien Gegenstand einer besonderen Berathung sein. Es wird darüber ein besonderer Kommissionsbericht erstattet werden. Auf die Verhältnisse der Eisenbahnbediensteten möchte ich aber im Anschluß an Mittheilungen des Vorstands ihres Vereins heute schon eingehen. Es handelt sich hauptsächlich um Streckenarbeiter, Werkstättenarbeiter u. Nach jenen Mittheilungen bewegt sich das Durchschnittseinkommen dieser nicht etatsmäßigen Beamten zwischen 627 und 1080 M. Wenn man davon wiederum den Durchschnitt nimmt, so haben sie ein Einkommen von rund 940 M. Einzelne Bedienstete erhalten noch Jahrgelöhnen, die aber lediglich ein Ersatz für das sind, was der betreffende Beamte auch mehr verbraucht. Ein Durchschnittseinkommen von 940 M. kann als ausreichend nicht anerkannt werden. Es ist auch zu beachten, daß diese Beamten keine Pension, keine Reliktenversorgung erhalten. Wir müssen Werth darauf legen, daß wir ein tüchtiges, schaffensfreudiges Eisenbahnpersonal haben, da von diesem hauptsächlich die Sicherheit der Güter und auch der Menschen abhängt.

Wenn die Entlohnung eine nicht genügende ist, so müssen wir eben event. auch einen Theil unserer Eisenbahnerente hierfür opfern. Die Regierung wird übrigens s. Zt. wohl dazu kommen müssen, wie wir einen Gehaltstarif haben, auch einen Lohntarif einzuführen an Stelle der jetzigen verschiedenen Regelung der Lohnverhältnisse.

Redner trägt weiter mehrere Beschwerden der Eisenbahngehilfen vor — (das Material sei ihm nicht von Eisenbahngehilfen zugekommen) —: Einige dieser Beschwerden sind berartige, daß ich kaum annehmen kann, daß — ihre Richtigkeit vorausgesetzt — die Regierung davon Kenntniß gehabt hat. Ich nehme an, daß diese Anregung genügen wird, damit für Abhilfe gesorgt wird. Es wird darüber geklagt, daß die Arbeitszeit sehr ungünstig gelegen sei, daß die Gehilfen auch in der sog. freien Zeit an den Kilometerheftschaltern oder im Rechnungsbureau Verwendung finden, daß insbesondere ein eigentlicher Ruhetag nicht in dem wünschenswerthen Umfang gewährt werde. Man kann z. B. nicht von einem freien Sonntag sprechen, wenn am Samstag Nachtdienst vorausgegangen ist.

Redner bezeichnet es auch als einen Mißstand, daß die Eisenbahngehilfen in aller Frühe vor Tagesanbruch schon zum Dienst kommen müssen, und ersucht die Großh. Regierung diesem Mißstand möglichst abzuwehren. — Eine höhere Zulage für diese Beamtinnen, deren Dienst jetzt ein aufreibender geworden ist, wäre zu wünschen.

Redner bekämpft auch die herrschende Praxis, in allen Fällen, in denen bei Kilometerhefteinträgen der geringste Fehler von der Kontrolle entdeckt wird, den armen Eisenbahnbeamten den betreffenden Betrag aus seiner Tasche ersetzen zu lassen, auch wenn ihn nicht das geringste Verschulden trifft. Das geht zu weit, ist auch bei andern Beamten nicht der Fall. Ich möchte auch noch darauf hinweisen, daß die Großh. Regierung auch die Frage prüfen sollte, ob nicht eine Entlastung des höheren Betriebspersonals nothwendig wäre. Redner weist auf den aufreibenden Dienst dieser Beamten hin. Ebenso warm wie stets für die Interessen der unteren Beamten trete ich auch für eine mögliche Entlastung der oberen Beamten, ein Gebot der Gerechtigkeit, ein. In Karlsruhe wird über die unzureichende innere Einrichtung der Diensträume geklagt. Redner trägt einige solcher Beschwerden vor.

Zum Schluß bringt Redner noch einige weitere Wünsche der Eisenbahngehilfen vor. Die Urlaubszeiten sind zu gering. Wenn eine Gehilfin als Zeugin vor Gericht erscheinen muß, dann muß sie, um die dadurch verlorene Zeit wieder einzubringen, mit einer andern Kollegin tauschen, so daß diese Zeit in Wahrheit von ihrer freien Zeit abgezogen wird.

Staatsminister v. Brauer: Wir haben nicht die Absicht gehabt, die Einrichtung der halben Kilometerhefte über die III. Klasse hinaus auszudehnen. Man führte sie ja ein in der Erwägung, es seien viele Leute in der Lage, im Jahre 1000 km zu fahren, aber nicht den ganzen Betrag auf einmal zu zahlen. Diese Voraussetzung trifft aber wesentlich nur für die III. Klasse zu. Wer II. Klasse fährt, wird auch die Mittel haben, die 40 M. auf einmal zu bezahlen. Ich glaube also, daß der Zweck schon erreicht ist, wenn man halbe Kilometerhefte für die III. Klasse einführt. Außerdem kommt in Betracht, daß sonst auch der nur durchreisende Ausländer in der Lage wäre, von dieser Einrichtung Gebrauch zu machen, wofür kein Bedürfniß vorliegt. Immerhin werden wir die Frage nochmals prüfen.

Der Abg. Geppert hat verschiedene Beschwerden gegen die Privatbahnen vorgebracht, wie wir sie ja auch schon aus dem Munde anderer Redner zu vernehmen Gelegenheit hatten. Dem gegenüber muß ich auf meinen früheren Darlegungen beharren: Wir haben im großen und ganzen keine Ursache, unzufrieden zu sein mit den tüchtigen, leistungsfähigen Firmen, die den Bau und den Betrieb unserer Privatbahnen übernommen haben. Der Abg. Geppert hat schon hervorgehoben, daß die Staatsbahnen für sie keine günstige Folie abgeben. Eine solche weitgehende Rücksichtnahme auf Publikum und Verkehr, wie sie seitens der Staatsbahnen geübt wird, können wir von den Privatbahnen nicht verlangen. Obgleich in der Presse und in diesem hohen Hause häufig Beschwerden über die letzteren laut werden, sind solche doch an das Ministerium nur selten herangetreten. Es fand dann stets eine gründliche Untersuchung statt, und in vielen Fällen stellte es sich heraus, daß die Beschwerden entweder übertrieben oder ungerechtfertigt waren. Auch was die Verkehrssicherheit auf den Privatbahnen anlangt, dürfen wir zufrieden sein mit der Unfallsstatistik. Wir haben keinen einzigen größeren Unfall zu verzeichnen. Der schwächste Punkt liegt wohl darin, daß bei diesen Nebenbahnen nicht alle Uebergänge bewacht und abgeschlossen werden. Wenn wir das aber dulden, so thun wir genau daselbe, was in ganz Deutschland und auch im Ausland geschieht. Wir gehen mit Sicherheitsmaßregeln sogar bedeutend weiter als andere Staaten. Da sollte man meinen, eine intelligente Bevölkerung müßte mit diesem Zustand bei uns eben so gut wie überall anders auskommen können. Bei den Gerichtsverhandlungen über die Unfälle an Wegübergängen wird in den meisten Fällen festgestellt, daß der Fuhrmann der Schuldige war. Infolge der leider weit verbreiteten Unsitte des Schlafens auf dem Wagen hört der Kutcher häufig das Warnungszeichen der Lokomotive nicht und behauptet dann vor Gericht optima fide, es sei gar kein Warnungszeichen gegeben worden. Ich wiederhole, daß etwaige Beschwerden über die Betriebsweise unserer Privatbahnen am besten an das Ministerium gerichtet werden, das sie dann untersuchen und thunlichst Abhilfe schaffen wird. Beschwerden sind in letzter Zeit nur über die Albtalbahn an mich gelangt. An der Strecke Ettlingen—Pforzheim hat sich eine Vereinigung gebildet, die sich den Namen „Eisenbahn-Comite“ beilegt und uns die Staatsaufsicht abzunehmen sucht. Es hat sehr geharnischte Beschwerdepunkte hier eingereicht. Ich habe dann unseren technischen Re-

ferenten, einen sehr tüchtigen und gewandten Ingenieur, sofort an Ort und Stelle geschickt. Er berief in Jittersbach eine Versammlung der Interessenten zusammen; es wurden die Verhältnisse genau untersucht; die meisten Beschwerdepunkte stellten sich aber als unbegründet heraus, andere waren leicht zu beseitigen, und schließlich erklärten sich Alle für befriedigt, sowohl die sämtlichen Bürgermeister der in Betracht kommenden Orte als auch der Vertreter der Arbeiter, den unser technischer Referent gleichfalls beigezogen hatte.

Der Abg. Fröhlich hat bezweifelt, ob die Rente der Albtalbahn wirklich nur 2,62 Proz. betrage. Da muß ich ihn denn doch darauf aufmerksam machen, daß die sämtlichen Rechnungen der Privatbahnen vom Ministerium geprüft werden und wenn wir ein solches Ergebnis veröffentlichen, so darf man sich auf seine Richtigkeit verlassen. Die Niedrigkeit dieser Rente ist übrigens auch gar nicht erstaunlich, wenn man bedenkt, daß die „Albtalbahn“ die leiden Strecken von Karlsruhe nach Herrenalb und von Ettlingen nach Pforzheim umfaßt, von denen die erstere wohl zu 5 bis 6 Proz. rentiert, während die letztere eine reine Defizitbahn ist. — Das Gerücht, als hätten wir die Albtalbahn-Gesellschaft gehindert, billigere Kilometerbefehle auszugeben, als die Staatsbahnen, entbehrt jeder Begründung. Die Gesellschaft hat von Anfang an nie etwas anderes beantragt, als 400 Kra-Hefte zu 10 M., also zum Satz der Staatsbahnen, auszugeben, und dieser Antrag wurde unsererseits genehmigt. Hätte die Gesellschaft einen billigeren Satz gewählt, so wäre sie von uns sicherlich nicht daran gehindert worden.

Meinen Standpunkt zur Frage der Ermäßigung der Personentarife, die der Abg. Muser wieder behandelt hat, habe ich schon dargelegt. Ich erlaube mir, auf jene früheren Ausführungen zu verweisen. — Er hat mir weiter aber vorgeworfen, ich hätte die Reineinnahmen von 1900 nicht richtig angegeben, indem ich sie auf 17 Millionen bezifferte, während doch der sogenannte Rechnungsjahr zu berücksichtigen sei, demzufolge sie 23 Millionen betrage. Man kann so argumentieren, aber dann vermindert sich eben die Reineinnahme von 1901 um denselben Betrag, nämlich von 13 auf 9 Millionen. Ich habe gerade deshalb hervorgehoben, man müsse, um ein sicheres Bild zu gewinnen, beide Budgetjahre stets zusammenfassen. So habe ich es auch mit diesen beiden Jahren getan und die Reineinnahme für jedes Jahr auf je 15 Millionen angegeben. Bei beiden Berechnungsweisen bleibt die Thatsache richtig, daß man (von 1891 und 1892 abgesehen) bis vor 1887 zurückgehen muß, um einen niederen Stand der Rente zu finden.

Der Abg. Muser hat weiter empfohlen, die Arbeit suchenden gratis zu befördern. Dies ginge wohl über den Rahmen der Aufgaben der Eisenbahnen hinaus und würde zu bedenklichen Konsequenzen führen. Immerhin haben wir die Einrichtung getroffen, daß diejenigen, die durch Bescheinigung einer Arbeitsnachweisanstalt beweisen, daß sie Arbeit suchen, um den halben Fahrpreis, also zu einem sehr billigen Satz, befördert werden. Der Herr Abg. Muser ist dann im weiteren auf den alten Wunsch seiner Partei zurückgekommen, die allgemeinen Grundsätze für Personen- und Gütertransport und die Höchstätze der Tarife durch Gesetz festgestellt zu sehen. Es ist zunächst zuzugeben, daß jene „allgemeinen Grundsätze“ in der That generell und normativ festgelegt und der Willkür der Eisenbahnverwaltungen entzogen sein müssen. Dies ist bei uns geschehen durch die mit quasi Gesetzeskraft ausgestatteten Verordnungen des Bundesrats, wie sie in der für alle deutschen Hauptbahnen gültigen Verkehrsordnung niedergelegt sind. Eine allgemeine

und unbedingte gesetzliche Festlegung der Tarife wäre aber ein Hemmschuh für die Eisenbahnverwaltung, der ihr die so notwendige Beweglichkeit in der Tarifpolitik, die Raschheit des Nachfolgens bei Maßnahmen anderer Eisenbahnverwaltungen raubte und sie geradezu konkurrenzunfähig machen würde gegenüber anderen deutschen und außerdeutschen Bahnen, denen solche gesetzliche Fesseln nicht angelegt sind. So weit will nun allerdings nur der Hr. Abg. Eichhorn gehen, während die Herren Abgg. Muser und Fröhlich sich darauf beschränken, nur die Maximalsätze gesetzlich fixiert zu wünschen. Es ist nun zuzugeben, daß, wenn man nur Festlegung der Maximalsätze verlangt, ein großer Teil der gegen die generelle Festlegung bestehenden Bedenken wegfallen würde; denn alles drängt und schießt ja heutzutage auf Herabsetzung der Tarife und Erhöhungen kommen äußerst selten vor, so daß wir bei einer solchen Beschränkung nur selten in die Lage kämen, an gesetzliche Schranken nur zu stoßen. Aber auch in derartigen seltenen Fällen könnte es doch recht bedenklich sein, wenn wir an ein Gesetz gebunden wären im Gegensatz zu dem, was anderwärts Rechtens ist. Sehr leicht kann es vorkommen, daß wir aus Konkurrenzrücksichten gezwungen sind, einzelne Tarife zu erhöhen, z. B. um eine Konkurrenzbahn zu nötigen, andere, für uns bedeutungsvolle Tarife zu ermäßigen. Daß dies ausgeführt werden muß, ist nicht oft der Fall, meist genügt schon die Drohung. Diese verlore aber erheblich an Wirksamkeit, wenn wir — man denke an die Zeit, in der die Landstände nicht versammelt sind — zur ihrer Durchführung erst ein Gesetz einbringen müßten. — Wir können aus rein wirtschaftlichen Gründen zu einer Erhöhung der Tarife gezwungen sein, z. B. bei Kohlenmangel, um die Bergwerksbesitzer zu hindern, die Kohlen zu exportieren dadurch den Mangel im Inland zu erhöhen. Auch in diesem Fall thut rasches Eingreifen noth, was bei der Gebundenheit an gesetzliche Tarife hintangehalten wird. Ich glaube darum, wir werden gut daran thun, am bestehenden Rechtszustand nichts zu ändern und unsern Bahnen keine Fesseln anzulegen, die bei den andern nicht bestehen.

Staatsrath Eisenlohr: Der Herr Abg. Muser hat aus einer Denkschrift des Vorstandes des Vereins der Eisenbahnbediensteten die Ungünstigkeit des Einkommens der Arbeiter nachzuweisen gesucht. Dem gegenüber erinnere ich daran, daß unsere Löhne jedenfalls nicht unter dem Durchschnitt der im Privatbetrieb bezahlten Löhne bleiben, unsere Arbeiter aber daneben noch manche Vorteile genießen, die ihnen im Privatbetrieb nicht zukämen. Dafür spricht auch, was der Herr Staatsminister schon hervorhob: wir entlassen keinen Arbeiter aus irgend einem Grunde, ohne daß er Alles in Bewegung setzte, um die Rücknahme einer solchen Verfügung zu erreichen. Aus dieser Thatsache kann man doch entnehmen, daß unsere Löhne den entsprechenden, von Privatunternehmern bezahlten mindestens nicht nachstehen. Unsere Jahresberichte enthalten auch den rechnungsmäßigen Nachweis über die von Jahr zu Jahr steigende Aufbesserung der Arbeiterlöhne und über die gleichzeitige Verminderung der Anforderungen, die wir an die Leistungen des Einzelnen (Kürzung der Arbeitszeit, Vermehrung der Ruhetage) stellen. Auch der Jahresbericht für 1901 wird in dieser Richtung einen weiteren Schritt vorwärts nachweisen.

Der Herr Abg. Muser hat sich weiter über die schlechten dienstlichen Verhältnisse der Gehilfen beschwert. Aber auch in dieser Hinsicht ist gesehen, um Missethänden, wo solche vorhanden, abzuhelfen. Wir haben die Zahl der Gehilfen erheblich vermehrt, um die Anforderungen der einzelnen herabzumindern. Was speziell den Nachdienst anlangt, der den Gehilfen auf die Dauer am schwersten fällt,

Die
Sa
heim
Dr.
Ghem
unbek
trage
1899
der
Bella
Di
münd
streit
Land
Mi

mit
gebac
zu
Stu
stellu
befar
M

Ger

M

Die

Pau

heim

Jose

selb

Sch

an

1

für

umel

in

vori

des

vori

vier

190

zebi

1

mit

stre

Fre

1

St

stel

bet

7

Ge

D

be

O

Di

an

8

de

18

28

m

st

g

1

m

gl

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

so muß ich betonen, daß derselbe am Telegraph und am Schalter so untrennbar mit dem Eisenbahnwesen verbunden ist, daß wir darauf verzichten müßten, Gehilfen zu verwenden, wenn wir sie nicht auch in den Nachtdienst eintheilen könnten. Und gerade mit Rücksicht auf ihre geringere Leistungsfähigkeit können wir es nicht vermeiden, daß entweder der Zu- oder Abgang einer Gehilfin während eines großen Theils des Jahres in die Nacht fällt.

Die wegen ungenügender Reinigungsmittel, Schreibmaterialien u. s. f. vorgebrachten Wünsche sind derart, daß es nur einer an den Vorgesetzten gerichteten Vorstellung bedarf, um Abhilfe zu schaffen.

Wenn der Abg. Muser betont, man müsse auch die oberen Eisenbahnbeamten in ihrem Dienste erleichtern, so kann ich ihm darin nur beipflichten. Aus diesem Grunde haben wir auch den Bezirksbeamten einen weiteren höheren Beamten beigegeben. Allein in einem Punkt sieht eine weitere Erleichterung außer der Macht der Generaldirektion: wer an der Spitze einer Stelle steht, trägt die Verantwortung für die Führung des Dienstes, die kann ihm durch keine Zuteilung von Hilfsbeamten abgenommen werden. Er muß sich stets bereit halten, in den Dienst gerufen zu werden. Das ist nun einmal das Schicksal des Eisenbahnbeamten!

Daß in dem einen oder anderen Fall die Urlaubszeiten nicht nach den Wünschen der Beamten gemessen werden, mag vorkommen. Die Anschauung des Nachsuchenden und dessen, der die Genehmigung zu erteilen und die Verantwortung dafür zu tragen hat, gehen eben hier und dort auseinander. Immerhin aber beweist die Statistik eine erhebliche Zunahme der bewilligten Urlaube.

Abg. Hergt: Es gibt zwei Wege, die Rentabilität unserer Bahnen zu erhöhen. Den einen Weg, Einschränkung der Ausgaben, erklärte die Kommission für unmöglich, sie schlug darum sämtliche Posten des vorliegenden Budgets zur Genehmigung vor. Dem gegenüber empfehlen verschiedene Redner des Hauses den andern Weg, Erhöhung der Einnahmen, die sie durch Tarifverbilligung herbeiführen gedenkt. Allein ich glaube, man erbrachte nicht den Beweis

1. dafür, daß gerade jetzt der richtige Zeitpunkt hierzu ist, und

2. dafür, daß das vorgeschlagene Maß der Verbilligung gerade dasjenige ist, das die Ausgaben und die Einnahmen in das richtige Verhältnis setzen würde.

Die Verbilligung der Tarife setzt eine genaue Berechnung der Selbstkosten voraus. Doch scheint mir das auch in der württembergischen Tarifkommission nicht gelungen zu sein. Der Anteil an den Gesamtanlagekosten, der auf die Güter- und der auf die Personenbeförderung kommt, wird überhaupt nicht zu bestimmen sein. Darum bedeutet es nur einen willkürlichen Griff, wenn man die zu erstrebende Höhe auf 6, 4 und 2 Pfennige fixiert. — Nicht erst der Eisenbahnreformverein hat eine solche Verbilligung der Tarife in Anregung gebracht, vielmehr hat sich einerseits die Regierung, die sich schon lange hiermit beschäftigt, das Verdienst erworben, gegenüber dem theoretischen den praktischen Weg gezeigt zu haben, und sie hat mit ihren Maßnahmen im allgemeinen das Richtige getroffen. Andererseits ist in der Budgetkommission dahin gearbeitet worden, der Regierung ein weiteres Fortschreiten auf dem betretenen Wege zu empfehlen. Die Kommission hält aber den gegenwärtigen Zeitpunkt zur Herbeiführung weiterer Tarifverbilligungen nicht für geeignet. Wenn der Herr Abg. Frühauß meint, gerade in einem solchen Zeitpunkt des Niedergangs müsse diese Verbilligung eintreten, um dadurch die Frequenz und demzufolge die Einnahme

zu erhöhen, so muß ich ihm entgegenhalten: Diese Frequenzsteigerung wird nicht plötzlich eintreten, sondern nur nach und nach, dazu trägt die Thatsache bei, daß von der Verbilligung in schlimmer Zeit weniger rasch Gebrauch gemacht werden wird, als in günstigerem Moment, wir hätten also für die erste Zeit mit einem Ausnahmefall zu rechnen. Außerdem würde aber fernerhin auch eine Steigerung der Ausgaben folgen, so daß eine Erhöhung der Einnahmen also nicht unbedingt sicher wäre.

Eine eventuelle Beseitigung der I. Klasse würde wohl eine stärkere Benützung der II. Klasse zur Folge haben, außerdem würden ihre hohen Anlagelasten in Wegfall kommen. Eine solche Maßregel würde wahrscheinlich den Beifall weiter Kreise der Bevölkerung finden. (Zuruf des Abg. Frühauß: „Hört! Hört!“) Eine I. Klasse müßten wir dann trotzdem führen in den Zügen, die dem internationalen Verkehr, dem Durchgangsverkehr dienen. Das sind aber viele Züge, so daß der tatsächliche Effekt dieser Maßnahme nur gering wäre. — Gerade die Schwierigkeit der Selbstkostenbestimmung wird auch das Hindernis sein, weshalb die Eisenbahnverwaltungen unter einander sich über eine Tarifverbilligung nicht verständigen können, haben sie doch infolge der Geländeverschiedenheiten die aller verschiedensten Anlagelasten.

Entgegen dem Abg. Muser bin ich der Ansicht, daß die Kosten der Hafenanlagen mit vollem Rechte dem Eisenbahnbudget zugeschrieben werden, sind sie doch sämtlich Eigentum der Eisenbahnverwaltung und auch von ihr hergestellt.

Nachdem Redner eine Anfrage an die Regierung gerichtet wegen Erledigung einer Beschwerde von Ettlinger Geschäftsleuten, erklärt er — in Anlehnung an eine Stelle des Dr. Wildens'schen Kommissionsberichtes — auch zur Erledigung der laufenden Geschäfte des technischen Personals eine Vermehrung derselben für dringend notwendig. Er fährt fort: Auch bei den technischen Beamten der Bezirksstellen hat die Inanspruchnahme des einzelnen die Grenze des Möglichen erreicht. Nicht anders ist es bei der Zentralstelle. Die Vermehrung, die sie durch das vorliegende Budget erfahren soll, scheint mir durchaus ungenügend zu sein. Diese übergroße Inanspruchnahme scheint mir auch der Grund dafür zu sein, daß ein Einfluß der Techniker nicht in dem Maße vorhanden ist, wie es im Interesse des Dienstes zu wünschen wäre. Ihre Stellung ist auch durch ihre Organisation beeinträchtigt. Ihnen wird keine genügende Mitwirkung gewährt bei der Verabschiedung der Bedürfnisfrage bei Neubauten, größeren Umbauten, Geländeerwerbungen, Zuweisung der von ihnen erbauten Dienstwohnungen u. s. f. Zu bedauern ist auch, daß sie nicht selbst ihren Unterbeamten freie Fahrt bewilligen dürfen, daß sie sich hierwegen vielmehr immer an den Betriebsinspektor wenden müssen. Vielleicht ließe sich auch durch Gewährung eines Litteraturversums dem so sehr fühlbaren Mangel an technischer Litteratur abhelfen.

Redner berührt hierauf die Frage der Amts- und Berufsbezeichnung der Techniker, betont, daß jedermann sich den Titel „Ingenieur“ oder „Architekt“ beilegen könne, und bittet die Regierung, diese Frage in Erwägung zu ziehen. Die Eisenbahningenieure und -Architekten, fährt er fort, sind in Klasse E 2 des Gehaltstaxifs eingereiht. Obgleich diese Beamten volle akademische Bildung genießen haben, stehen sie den in E 1 eingereihten, nicht akademisch gebildeten Bau- und Güterverwaltern nach, was sie als Zurücksetzung empfänden. Ich weiß zwar, daß für den gegenwärtigen Zeitpunkt eine Aenderung nicht möglich ist, ich bitte die Regierung jedoch, diesen Umstand bei einer späteren Revision beachten zu wollen. Unter diesen Ingenieuren befinden sich

auch 3 Herren, die seinerzeit landesherrlich angestellt wurden. Seit Erlassung des Beamtengesetzes wird nun angenommen, daß sie nicht zu Bezirksvorstandsstellen aufrücken können, obgleich auch sonst verschiedene Herren zu diesem Posten aufgerückt sind, ohne daß sie das Staatsexamen abgelegt haben. Ich bitte, auch sie aufrücken zu lassen. — Die technischen Assistenten wünschen, in eine höhere Gehaltsklasse aufzurücken. Die Verwaltung hat ihnen schon einiges Entgegenkommen gezeigt, indem sie den einen oder anderen nach F 5 aufrücken ließ. Um eine größere Aussicht auf ein solches Aufrücken zu eröffnen, sind nun im vorliegenden Budget 9 weitere Stellen nach F 5 angefordert, doch sollte ich meinen, daß 9 Stellen zu wenig seien. Auch die Telegraphenmeister sollten berücksichtigt werden, auch sie glauben Anspruch zu haben auf ein Vorrücken in diese Gehaltsklasse.

Zur Frage der Bahnsteigsperre schlägt Redner vor,

die Sperreinrichtung vor Eintritt in den Wartesaal anzubringen, oder aber die Kontrolle erst an den Thüren zu den Bahnsteigen vorzunehmen. — Nachdem er noch vorgeschlagen, den technischen Bezirksbeamten zum Zwecke der Ausstattung und Besorgung der zur Bahnerhaltung notwendigen Materialtransporte die volle Zahl der vorhandenen Bahndienstwagen und eine Anzahl von älteren Lokomotiven zur Verfügung zu stellen, geht er zum Schlusse noch auf das Heidelberger Unglück ein und hält dem Abg. Fröhlich vor: ob er das Halten auf offener Strecke wohl auch als Grund des Zusammenstoßes angesehen hätte, wenn irgend ein undorhergesehenes Ereigniß, wie z. B. in Altenbecken, das Halten veranlaßt hätte! Dann wäre Weipert doch keineswegs entlastet, wohl auch nicht nach Ansicht der Abg. Fröhlich! Die Generaldirektion trifft keine Schuld.

Schluß der Sitzung $\frac{1}{4}$ 8 Uhr.