

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1906

68 (27.2.1906)

Beilage zu Nr. 68 der Karlsruher Zeitung.

Dienstag, 27. Februar 1906.

Verhandlungen des badischen Eisenbahnrats über die Reform der deutschen Personentarife.

** Ueber die am 23. d. M. stattgehabte Sitzung des Badischen Eisenbahnrats wird uns zu dem Punkt I der Tagesordnung, Reform der deutschen Personentarife, folgendes mitgeteilt:

Nach Begrüßung der Versammlung und Erledigung einiger geschäftlicher Mitteilungen hob der Vorsitzende, der Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Freiherr von Marschall, die besondere Wichtigkeit des zunächst zur Erörterung stehenden Gegenstandes hervor. Wenn der Eisenbahnrat zu dessen Behandlung erst jetzt einberufen und die Denkschrift der Großh. Regierung erst vor 14 Tagen verteilt worden sei, so wolle dies durch den Umstand entschuldigt werden, daß nach Beendigung neuerlicher Verhandlungen mit den übrigen süddeutschen Regierungen die Erwägungen im Schoße der Großh. Regierung selbst erst vor kurzem hätten abgeschlossen werden können.

Die Bewegung für eine Reform der deutschen Personentarife habe bereits eine Geschichte von mehr als 15 Jahren. Noch älter seien die Bestimmungen der Reichsverfassung, welche den Regierungen die Verpflichtung auferlege, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten und eine mögliche Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife auf allen deutschen Eisenbahnen herbeizuführen. In bezug auf die Herabsetzung der Personentarife sei, trotz der Abnahme des Geldwertes, der Verteuerung der Materialien, der stets steigenden Aufwendungen für Gehalte und Löhne und der großen Kosten erfordernden Ausgestaltung des Betriebs und seiner Einrichtungen seit der Reichsgründung, vieles geschehen, nicht zum wenigsten von Baden. Allerdings seien die Regierungen dabei vielfach einseitig vorgegangen und gerade dieser Umstand, sowie die Verschiedenheiten in den Verhältnissen und Gewohnheiten zwischen dem Norden und Süden Deutschlands erschwerten die erstrebte Vereinheitlichung der Tarife. Die darauf gerichteten Bestrebungen seien ferner durch die Tatsache ungünstig beeinflusst worden, daß der unter den deutschen Staatsbahnenverwaltungungen beabsichtigten Gemeinschaft der Betriebsmittel zurzeit, wie es scheint, unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenständen. Wären diese Schwierigkeiten nicht vorhanden, und könnte auf ein Zustandekommen der im nationalen und wirtschaftlichen Interesse dringend wünschenswerten Betriebsmittelgemeinschaft in nächster Zeit sicher gerechnet werden, so würde die Großh. Regierung die Annahme des unveränderten Reformprogramms mit Einführung der IV. Klasse vorgeschlagen haben. So wie die Sache aber liege, glaube sie davon absehen und die Annahme des bayerischen Vorschlags — Nicht-Einführung der IV. Klasse und Gewährung des Satzes von 2 Pf. für die III. Klasse in den Personenzügen — empfehlen zu sollen. Damit sei für Baden eine zunächst mit erheblichen Einnahmeausfällen verbundene allgemeine Verbilligung des Tarifs unter beträchtlicher Entlastung gerade der schwächsten Schultern verbunden. Der Vorsitzende empfiehlt zum Schlusse die Regierungsvorlage einer wohlwollenden Prüfung und endigt mit dem Wunsche nach einem erproblichen Verlauf der Verhandlungen.

Herr Ministerialdirektor Schulz weist zunächst darauf hin, daß die berufene Vertretung des deutschen Handelsstandes, der Deutsche Handelstag, in den allerletzten Tagen die Notwendigkeit einer einheitlichen Reform der deutschen Personentarife anerkannt und, trotzdem die von ihm gebilligten Wünsche seines Ausschusses hinsichtlich der Grundzüge der Reform nicht in allen Punkten Berücksichtigung gefunden haben, der von den deutschen Regierungen geplanten Reform angesichts des großen Ziels derselben im wesentlichen zugestimmt habe. In gleichem Sinne hätten sich bisher alle über das Reformprojekt gehörten Eisenbahnräte (Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Mecklenburg und Oldenburg) geäußert. Wichtig sei, daß in Baden für den Beitritt zu dem Reformplan die Verhältnisse besonders schwierig lägen, indem hier neben den Rückfahrkarten noch ein weiterer allgemeiner Ausnahmetarif mit zum Teil erheblich weitergehenden Vergünstigungen bestehe, nämlich das Kilometerheft. Dessen Ausdehnung auf ein größeres

Verkehrsgebiet, wie das deutsche, könne schon wegen der Unmöglichkeit der Ermittlung der Entfernungen nach einer so großen Zahl von Stationsverbindungen in der an den Schaltern zur Verfügung stehenden Zeit nicht in Betracht kommen. Die Beibehaltung der Einrichtung für ein beschränktes Gebiet, wie das badische, würde aber nicht nur in einem wesentlichen Punkte die Einheitlichkeit der Tarife durchbrechen, sondern insbesondere auch durch Ablenkung des Verkehrs zugunsten jenes Gebietes eine Schädigung der Nachbarverwaltungen in sich schließen, die zu Gegenmaßnahmen dann noch mehr Veranlassung geben würde, wenn die übrigen deutschen Bahnen zur Beseitigung oder Milderung des Wettbewerbs die vereinbarte Reform durchführen würden. Der Gegensatz, worin in diesem Falle Baden zu den übrigen deutschen Verwaltungen und insbesondere den Nachbarbahnen verbleiben würde, wäre daher geeignet, in vielen Fragen ein Zusammengehen der badischen Verwaltung mit den anderen Bahnen zu erschweren. Im übrigen sei die Ansicht der Regierung über die Wirkungen der Kilometerhefteinrichtung in der Denkschrift eingehend begründet. — In der letzteren sei der *Einnahmeausfall* bei Einführung des allgemeinen Reformvorschlags (mit IV. Klasse) auf 1 745 000 M. berechnet. Dazu kämen die für den Betrieb durch die Führung einer weiteren Wagenklasse entstehenden Mehrkosten, die in einer dem Eisenbahnrat heute mitgeteilten Darstellung zu 636 000 M. berechnet seien. Nachdem einer der wesentlichsten Gründe für die Uebernahme der IV. Klasse, nämlich die Rücksichtnahme auf das Zustandekommen der Betriebsmittelgemeinschaft, durch den Verlauf, den die Verhandlungen darüber genommen haben, weggefallen und damit auch die Hoffnung, daß die in Baden vorhandene Abneigung gegen die IV. Klasse im Hinblick auf die mit einer Betriebsmittelgemeinschaft verbundenen Vorteile überwunden werden könnten, wesentlich herabgemindert sei, habe sich die Großh. Regierung vor die Frage gestellt gesehen, in welcher Weise sie — unter tunlichster Festhaltung an dem von den deutschen Regierungen vereinbarten Reformprojekt — der geänderten Sachlage Rechnung tragen wolle. Dabei seien zwei Möglichkeiten in Betracht gekommen: entweder Festsetzung des Preises III. Klasse auf 2,5 Pf. für alle Zugarten oder Annahme des bayerischen Vorschlags, der ebenfalls von der IV. Klasse absteht, aber für die III. Klasse in den Schnell- und Eilzügen 3 Pf., in den Personenzügen 2 Pf. gewährt will. Die dritte Möglichkeit, die auch die Zweite Kammer der Landstände ebenfalls in Aussicht genommen habe, nämlich allgemeine Herabsetzung des Preises der III. Klasse auf 2 Pf., könne schon wegen ihrer einschneidenden finanziellen Wirkungen nicht in Betracht kommen in einer Zeit, wo die Aufwendungen der Eisenbahnverwaltung, insbesondere für Personal, für Heizmaterial und für Verzinsung und Tilgung des in raschem Wachstum befindlichen Anlagekapitals in beträchtlicher Zunahme begriffen sind. — Von den beiden anderen Vorschlägen näherte sich der erste am meisten der von der Zweiten Kammer der Landstände im vorigen Landtag gefaßten Resolution. Die Annahme dieses Vorschlags, der sich auf dem Boden der früheren Verhandlungen über eine Reform der deutschen Personentarife bewege, hätte aber nach Ansicht der Regierung zur Voraussetzung, daß hierauf zunächst mindestens eine Verständigung der süddeutschen Verwaltungen zu erzielen gewesen wäre, da nur dann mit Aussicht auf Erfolg eine nochmalige Erörterung über die Einheitspreise unter den deutschen Staatsbahnenverwaltungen hätte angeregt werden können. Dies sei jedoch nicht zu erreichen gewesen. Bayern bleibe auf seinem Vorschlag bestehen. Die Reichsbahn und die Pfalzbahn führen die IV. Klasse ein und auch von der Württembergischen Staatsbahn sei bis jetzt anzunehmen, daß sie an der Absicht, die IV. Klasse zu übernehmen, noch festhalte. Baden wäre also auf allen Seiten von Verwaltungen umgeben, die den 2 Pf.-Tarif in den Personenzügen haben. Die Zustände, die sich auf tarifarischen Gebiet für Baden, wenn es den 2 1/2 Pf.-Tarif für sich allein einführen würde, ergeben würden, seien in der Denkschrift geschildert. — Bei den im Mai v. J. geführten Regierungsverhandlungen sei anerkannt wor-

den, daß der bayerische Vorschlag zwar eine an sich unerwünschte Abweichung von dem allgemeinen Reformprogramm sei, daß aber die Abweichung, da sie sich auf die vorzugsweise für den inneren Verkehr in Betracht kommenden Personenzüge beschränke, während bei den für den direkten und Durchgangsverkehr und damit für den Wettbewerbsverkehr hauptsächlich wichtigen Schnell- und Eilzügen volle Einheitlichkeit gewahrt sei, nicht so bedeutend sein würde, daß darin eine Durchbrechung des Reformprojekts zu erblicken sei. Wenn nunmehr Baden allein den Preis III. Klasse in den Schnell- und Eilzügen anders bilden würde, als die anderen Verwaltungen, so würden die bei den Kilometerheften erwähnten Bedenken auch hier zutreffen, daß nämlich daraus für die badische Verwaltung Schwierigkeiten bei der Verständigung mit den anderen Verwaltungen entstehen könnten, die sehr unerwünscht wären. — Für die Annahme des bayerischen Vorschlags spreche endlich auch die Rücksichtnahme auf die im Reichstag vorgeschlagene Fahrkartensteuer. Bei dieser sollen auch die Fahrkarten III. Klasse von der Steuer allgemein befreit bleiben, sofern der Preis nicht höher als 2 Pf. für 1 Kilometer ist. Bei einem Preise von 2,5 Pf. würde also die Steuer auch die der III. Klasse in den Personenzügen sich bedienenden minderbemittelten Personen treffen, die beim Vorhandensein einer IV. Klasse steuerfrei blieben. — Aus allen diesen Erwägungen glaube die Großh. Regierung, dem bayerischen Vorschlag trotz der ihm anhaftenden Mängel, die in der Denkschrift dargelegt seien, den Vorzug geben zu sollen. In einer Anlage der Denkschrift sei der bei Annahme dieses Vorschlags zu erwartende Einnahmeausfall ohne Berücksichtigung der in der Benützung der Wagenklassen und Zugarten voraussichtlich eintretenden Verschiebungen zu 1 794 000 M. berechnet. In einer dem Eisenbahnrat nunmehr weiter vorgelegten Darstellung sei versucht worden, die voraussichtlichen Wirkungen auch dieser Verschiebungen zu erfassen. Der Ausfall sei hiernach auf 2 366 000 M. berechnet; er wäre hiernach annähernd gleich hoch, wie bei Einführung der IV. Klasse unter Zuzug der oben angegebenen Betriebsmehrkosten mit (1 745 000 + 636 000 =) 2 381 000 M.

Die Großh. Regierung bedauere selbst auf das Lebhafteste, daß bei dem Reformvorschlag in der III. Klasse Schnell- und Eilzug sich *Erhöhungen* gegenüber den bisherigen Preisen, insbesondere auf Kilometerhefte, nicht vermeiden ließen. Es sei dabei aber zu berücksichtigen, daß die künftigen Preise jener Klasse in den Schnell- und Eilzügen in Baden die gleichen sein würden, wie bei allen anderen deutschen Bahnen, insbesondere aber, daß für die III. Klasse in den Personenzügen eine ganz beträchtliche Ermäßigung, und zwar auch gegenüber den Kilometerheftzügen, eintreten würde. Dieser Vorteil, der vorzugsweise den Minderbemittelten zugute komme, die häufige Reisen, aber auf kürzere Entfernungen machen müssen, werde meist erheblich unterschätzt. Es werde einmal nicht genügend berücksichtigt, daß auch bisher schon der weitaus größere Teil des Verkehrs in der III. Klasse sich der Personenzüge bediene. Im Jahre 1904 habe der Verkehr in der III. Klasse (ausschließlich des Verkehrs auf Arbeiterwochenkarten, Lokalzugskarten, Militärfahrcheine) betragen:

in den Schnellzügen 185 620 000 Personenkilometer oder 35 Prozent,

in den Personenzügen 346 858 000 Personenkilometer oder 65 Prozent.

Daß der Nahverkehr erheblich stärker sei, als der Fernverkehr, ergebe sich schon daraus, daß 1904 die durchschnittliche Reiselänge in Baden für eine Person 20,81 Kilometer betrug. Sehr deutlich trete dieses Verhältnis aber selbst im Schnellzugsverkehr zutage. In einer dem Eisenbahnrat überreichten Aufstellung seien auf Grund eingehender Ermittlungen der Verkehrskontrolle die Längen der im Jahr 1903 auf Schnellzugskarten zurückgelegten Reisen ersichtlich gemacht. Im Binnenverkehr entfielen hiernach allein auf Entfernungen bis 20 Kilometer 35,6 Prozent, bis 40 Kilometer 64,1 Prozent, bis 75 Kilometer (I. Zone für den Zuschlag) 88,2 Prozent aller Schnellzugsreisen. Wenn also künftig ein Teil dieses Verkehrs sich der Personenzüge bediene, so werde

dies ohne erhebliche Nachteile für die betreffenden Reisenden geschehen können, zumal wenn, wie beabsichtigt, der Fahrplan der Personenzüge entsprechend umgestaltet werde. Diese Züge, die jetzt vielfach nur schwach besetzt seien, könnten ohne Erhöhung der Betriebskosten einen erheblichen weiteren Verkehr aufnehmen. Trete aber, infolge der Tarverbilligung bei den Personenzügen eine solche Verkehrssteigerung ein, daß die Vermehrung dieser Züge erforderlich werde, so würde diese Folge in durchaus erwünschter Weise vorzugsweise den kleineren Orten zugute kommen. Eine Verminderung der Schnell- und Eilzüge sei, abgesehen davon, daß die jetzt in der Hauptreisezeit vielfach erforderliche Doppelführung dieser Züge in vielen Fällen entbehrlich werden dürfte, schon mit Rücksicht auf die Bedienung des Durchgangsverkehrs nicht in Aussicht genommen.

Der bayerische Vorschlag bedeute schon gegenüber dem allgemeinen Reformvorschlag eine erhebliche Vergünstigung für das Publikum, indem er die sonst durch Einführung der IV. Klasse entstehenden Mehrkosten in Form einer weitergehenden Tarifiermäßigung dem Publikum zugute bringe. In Baden gehe dieser Vorteil noch weiter als in Bayern, indem dort von der bayerischerseits geplanten Umwandlung von 10—15 Prozent der Personenzüge in Eilzüge (zu 3 Pf. statt 2 Pf.) Umgang genommen werden solle. — Im übrigen sei nochmals zu betonen, daß auch der Verkehr auf einfache Fahrkarten, der unter allen Umständen eine Preisermäßigung gegen früher erfährt, nicht so unbedeutend sei, wie meist angenommen werde (1904: 24,4 Prozent der Gesamteinnahme aus dem Personenverkehr), und daß ebenso auch der jetzt auf Rückfahrkarten in den Schnellzügen sich vollziehende Verkehr in überwiegendem Maße billiger werde. Ferner sei der auf das Personenkilometer durchschnittlich entfallende Betrag künftig in allen Klassen niedriger, als bisher, so daß also in dieser Hinsicht in Baden auch dem in Artikel 45² der Reichsverfassung ausgesprochenen Gedanken der Herabsetzung der Tarife Rechnung getragen sei. Denn keinesfalls könne diese Bestimmung den Sinn haben, daß bei ihrer Durchführung nirgends eine Tarverhöhung eintreten dürfe, daß also jeweils die billigsten, bei irgend einer Verwaltung bestehenden Tariffätze die Obergrenze bilden müßten.

Bei der Festsetzung von Schnellzugzuschlägen seien die an den Verhandlungen beteiligten Regierungen von der Meinung ausgegangen, daß für die Benützung dieser Züge, da sie erheblich bessere Leistungen bieten, als die Personenzüge, die Erhebung eines Zuschlags wohl gerechtfertigt sei. Die viel umstrittene Frage, ob die Beförderung im Schnellzug für die Verwaltung teurer sei, als im Personenzug, sei dabei offen gelassen worden. Der Schnellzugzuschlag stelle als Zonentarif mit für die größeren Entfernungen sehr mäßigen Sätzen eine Konzession an die vom Publikum geäußerten Wünsche dar. Durch Festsetzung der Grenze der I. Zone auf 75 Kilometer mit einem Zuschlag von 50 Pf. für die I./II. Klasse u. von 25 Pf. für die III. Klasse sei auch im Nahverkehr eine Benützung der Schnellzüge ohne erhebliche Mehrkosten ermöglicht. Im übrigen sei beabsichtigt, nur die wesentlich dem durchgehenden Verkehr auf große Entfernungen dienenden Schnellzüge als solche zu bezeichnen, und für ihre Benützung Zuschläge zu erheben, die anderen schnellfahrenden Züge dagegen als Eilzüge. Auch hierin liege ein wesentliches Zugeständnis an das reisende Publikum. Inwiefern in Baden Schnellzüge in Eilzüge umgewandelt werden sollten, könne noch nicht bestimmt angegeben werden, da die badische Eisenbahnverwaltung in dieser Hinsicht bei den durchgehenden Zügen auch von den anschließenden Bahnen abhängig sei. Da die Bezeichnung der Züge als Schnell- oder Eilzüge gelegentlich der Fahrplanbestimmung erfolge, habe der Eisenbahnrat Gelegenheit, sich jeweils zur Sache zu äußern. — In der Denkschrift seien die Gründe, die eine genügend zuverlässige Schätzung der finanziellen Wirkung des neuen Zuschlagtarifs sehr erschweren, dargelegt; gleichwohl sei versucht worden, diese Schätzung vorzunehmen. Nach der dem Eisenbahnrat heute mitgeteilten Berechnung, würde die Mehreinnahme an Schnellzugzuschlägen nach dem Reformvorschlag gegenüber der jetzigen Einnahme etwa 234 000 M. betragen, wenn alle bisherigen Schnellzüge auch künftighin zuschlagpflichtig blieben. Bei Annahme einer Umwandlung von 20 Prozent der Schnellzüge in Eilzüge vermindere sich aber die Mehreinnahme bereits in einem Ausfall von 54 000 M. Die Staatseisenbahnverwaltung könne somit auf eine Mehreinnahme aus Schnellzugzuschlägen nicht rechnen.

Bezüglich der Ausnahmetarife sei bei den Erörterungen in der Presse schon beanstandet worden, daß Preußen zwar seine billigen Sonntagskarten für den Ausflugsverkehr beibehalte, dagegen Baden sie nicht übernehme. In Preußen bestehe die Vergünstigung im wesentlichen darin, daß für bestimmte Verkehrsbeziehungen an Sonntagen die Preise IV. Klasse für die III. Klasse gelten. Da in Baden diese Preisbildung ganz allgemein für die III. Klasse in Personenzügen eingeführt werden solle, bestehe also hier tatsächlich jene Vergünstigung für alle Tage und alle Stationsverbindungen.

Bemängelt sei auch worden, daß die jetzt vorhandene Preisermäßigung für Arbeitsvermittlung aufgehoben werden solle. Dies sei lediglich geschehen, weil bei Einführung des 2 Pf. Satzes für die III. Klasse der Personenzüge die jetzigen Preise für Arbeitsvermittlung nur noch unerheblich geringer seien, als die künftigen allgemeinen Preise, und daß daher die Beibehaltung eines besonderen Ausnahmetarifs nicht mehr gerechtfertigt sei. Es werde

übrigens seinerzeit noch geprüft werden, ob nicht vielleicht in Verbindung mit der Neuordnung der beizubehaltenden Preisermäßigungen für milde Zwecke u. dgl. auch der Tarif für Arbeitsvermittlung im Benehmen mit den Nachbarbahnen neu geregelt werden solle. Es werde dann dem Eisenbahnrat Gelegenheit gegeben werden, Stellung zu der Frage zu nehmen.

Die Grob-Regierung könne aus allen diesen Erwägungen die Annahme der vorgeschlagenen Tarifreform nur dringlichst anempfehlen. Wenn jetzt eine Verständigung nicht gelinge, so sei mit Bestimmtheit zu erwarten, daß die norddeutschen Verwaltungen, Bayern, das Reich und die Pfalz in der beabsichtigten Weise vorgehen. Welche Baden hieron in grundsätzlicher Hinsicht ab, so sei eine spätere Verständigung, die doch einmal kommen müsse, ganz erheblich erschwert und die Klämpfe, die jetzt geführt werden, würden sich nur wiederholen.

Zunächst ergreift Herr Kommerzienrat **Stromeyer** (Vertreter der Handelskammer Konstanz) das Wort. Er bedauert, daß bei dem späten Eintreffen der Denkschrift eine eingehende Beratung im Schoße der Konstanzer Handelskammer nicht möglich gewesen sei. Er stelle sich im allgemeinen auf den Standpunkt des Deutschen Handelstages und begrüße die durch die Vorlage angestrebte Vereinfachung und Vereinheitlichung. Ein derartiges Werk müsse von einem höheren Standpunkt aus betrachtet werden; Einzelwünsche kämen dabei erst in zweiter Reihe in Betracht. Für die weitere Behandlung erachte er es aber als förderlich, wenn von Seiten der Regierung eine bestimmte Erklärung abgegeben würde, inwiefern die Vorschläge der Denkschrift auf festen Vereinbarungen beruhten, also nicht geändert werden könnten, und inwiefern etwa noch Änderungen möglich wären.

Der Herr Ministerialpräsident erklärt hierauf, daß nach der im Mai v. J. getroffenen Vereinbarung, deren nachträgliche Aenderung hinsichtlich der grundlegenden Bestimmungen nicht mehr in Aussicht genommen werden könne, die vorgeschlagenen Jahrespreise die Mindestsätze darstellten, unter die keine Regierung herabgehen könne. Darnach müsse z. B. eine Ermäßigung des Satzes III. Klasse in den Schnell- und Eilzügen oder die Beibehaltung des Kilometerheftes als ausgeschlossen gelten.

Herr Kommerzienrat **Baum** erklärt sich namens der Handelskammer Mannheim mit der Vorlage vollständig einverstanden. Diese bringe zwar auch zum Teil eine Erhöhung der Preise; allein in einer derartigen Frage müsse man sich auf einen großen, nationalen Standpunkt stellen. Eine Isolierung könne Baden nur Schaden bringen. Die Handelskammer Mannheim knüpfte aber an ihre Zustimmung folgende Wünsche, daß nämlich

1. die beabsichtigten festen Zuschläge für die Benützung der Schnellzüge nur für die großen durchgehenden, namentlich dem internationalen Verkehr dienenden Züge erhoben werden möchten, nicht aber bei Schnellzügen, die mehr dem lokalen Verkehr dienen;
2. die Zusicherung erteilt werde, daß Baden nach einigen Jahren, falls die befürchtete Verminderung der Einnahmen aus dem Personenverkehr nicht eintrete oder überwunden sei, die Initiative zu einer gemeinsamen Herabsetzung der Personentarife ergreife.

Der Herr Ministerialpräsident dankt lebhaft für die bisherigen, gerade die nationale Seite des Gegenstandes berücksichtigenden Darlegungen. Man müsse sich auf einen praktischen Standpunkt stellen und, wenn man das Beste nicht erlangen könne, sich mit dem Erreichbaren begnügen. Daß die Denkschrift nicht früher habe versandt werden können, bedaure er lebhaft. Den Grund der Verzögerung habe er bereits angegeben. Einer späteren Einberufung des Eisenbahnrats sei die Fertigstellung des Sommerfahrplanes, der auch auf der Tagesordnung stehe, entgegengestanden; eine nochmalige Einberufung des Eisenbahnrats zur Behandlung der Tarifreformfrage habe man mit Rücksicht auf die ohnedies starke Inanspruchnahme der Zeit der Eisenbahnratsmitglieder nicht vorschlagen zu sollen geglaubt.

Herr **Schüttle** kann als Vertreter der Karlsruher Handelskammer dem von den Vertretern der Handelskammern in Konstanz und Mannheim dargelegten Standpunkt nicht beitreten. Er erklärt sich gegen die Vorlage, weil diese den Interessen des von ihm vertretenen Mittelstandes nicht in genügender Weise Rechnung trage. Insbesondere verwerfe er die geplante Erhöhung des Schnellzugfahrpreises III. Klasse. Der Vorschlag der Handelskammer Karlsruhe gehe dahin, entweder die Kilometerhefte beizubehalten oder die Sätze 6 Pf. für I. Klasse, 4 Pf. für II. Klasse und 2,5 Pf. für III. Klasse anzunehmen. Wenn man dem sogenannten kleinen Mann eine Erleichterung bieten wolle, dürfe dies nicht auf Kosten des Mittelstandes geschehen.

Herr **Defonomierat Frank** (Vertreter des Badischen Landwirtschaftsrates) hält die Erklärungen der Vertreter der Handelskammern in Konstanz und Mannheim für sehr erfreulich. Da nach den Darlegungen des Herrn Ministerialpräsidenten unter die vorgeschlagenen Sätze nicht herabgegangen werden könne, müsse schon der Einbeihilflichkeit halber die Vorlage angenommen werden. Dazu habe auch die Landwirtschaft allen Grund, für die der vorgeschlagene billige Preis der III. Klasse der Personenzüge eine große Erleichterung bedeute. Der Schnellzugzuschlag sei besonders auf größere Entfernungen unerheblich. Uebrigens entspreche die Erhebung eines Zuschlags für Schnellzüge nur der Billigkeit.

Herr Kommerzienrat **Pfeilsticker** tritt der Ansicht des Herrn Stromeyer bei. Die Handelskammer Freiburg habe die heutige Erklärung des Herrn Vorsitzenden schon aus der Denkschrift herausgelesen. Das Kilometerheft erfreue sich in Baden trotz seiner Mängel großer Beliebtheit. Die Denkschrift habe aber das große Verdienst, nachgewiesen zu haben, daß Baden aus der Einrichtung der Kilometerhefte keinen finanziellen Vorteil gezogen habe. Die Freiburger Handelskammer hätte die Betriebsmittelgemeinschaft erwartet, die immer noch im Auge zu behalten sei. Er stehe auf dem Boden des Deutschen Handelstages. Nachdem man in Deutschland auf anderen wichtigen Gebieten, wie einheitliches Recht, Post, Zoll, zu einer Einheitlichkeit gekommen sei, müsse endlich auch im Eisenbahnverkehr ein Schritt vorwärts gemacht werden, für den die Reichsverfassung längst das Ziel einer größeren Vereinheitlichung vorgestreckt habe. Der Reformvorschlag sei allerdings kein Ideal, schon deshalb, weil er zu viel Klassen vorsehe. Allein Baden, das nur einen kleinen Bruchteil der deutschen Eisenbahnen besitze, könne nicht erwarten, daß die anderen Bahnen alle seine Wünsche erfüllen; man müsse sich dem Druck der Verhältnisse fügen. Die in badischen Zeitungen erschienenen ungerechtfertigten Angriffe gegen Preußen dauere er lebhaft. In der Sache selbst liege für Baden die Notwendigkeit, der Vereinbarung der übrigen Bahnen beizutreten, nicht aber in einem Druck von außen her. Man müsse sich auch vergegenwärtigen, daß die Anregung zu einer Betriebsmittelgemeinschaft von Süddeutschland zu einer Betriebsmittelgemeinschaft von Norddeutschland ausgegangen sei. — Mit dem im badischen Vorschlag vorgesehene 2 Arten von III. Wagenklassen könne Baden sich nicht befreunden. Diese führten nur zu Schwierigkeiten. Er ziehe die IV. Klasse vor, die große Vorteile biete. Diese Klasse sei bei uns eben nur noch nicht genügend bekannt. Im großen und ganzen liege der Unterschied zwischen unserer Klasse IIIb und der IV. Klasse nur im Namen. Unsere ganzen Verkehrsverhältnisse sollten uns dazu führen, Anschluss an Preußen und die linksrheinischen Gebiete, nicht aber an Bayern, zu suchen. Der Redner empfiehlt noch einen Versuch, eine Betriebsmittelgemeinschaft mit Preußen ohne Bayern zu schaffen. Sollen wir nur durch seine Gemeinschaft mit Preußen so außerordentlich günstige Einnahmen aus seinen Bahnen erzielen.

Herr **Reis** kann als Vertreter der Heidelberger Handelskammer dem Reformvorschlag nicht ganz zustimmen. Für die Geschäftswelt sollte durch Verteuerung der Fahrpreise keine Schädigung eintreten. Höhere Preise als 2,5 Pf. für III. Klasse und 4 Pf. für II. Klasse mit Zuschlag für Schnellzüge schienen ihm nicht annehmbar. Mit dem Gepäcktarif sei er einverstanden.

Herr **Niederbühl** erklärt als Vertreter des Landesgewerberates, daß ein Beschluß des letzteren zu der Vorlage wegen deren späten Eingangs nicht habe gefaßt werden können. Man sei ursprünglich sehr gegen die Aufhebung des Kilometerheftes gewesen, könne sich nunmehr aber damit befreunden, wenn keine Preisermäßigung eintrete. Die vier badischen Gewerkerkammern hätten sich einstimmig gegen die IV. Wagenklasse ausgesprochen. Er begrüße den einheitlichen Tarif und insbesondere den 2 Pf. Tarif für die III. Klasse der Personenzüge, jedoch nur unter dem Vorbehalt, daß im übrigen keine Verteuerung der derzeitigen Preise gegenüber eintrete. Die nach Anlage 13 der Denkschrift eintretende Preisermäßigung sei aber sehr beträchtlich. In der III. Klasse der Schnellzüge sollte keinesfalls mehr als 3 Pf. (ohne weiteren Zuschlag) erhoben werden.

Herr **Heidlauff** legt dar, daß auch die Handelskammer in Jahr einen Beschluß zur Sache nicht habe fassen können, daß sie aber auf dem Standpunkt stehe, daß Industrie und Handel geschützt werden müßten. Für letztere bedeuteten aber die Vorschläge eine erhebliche Belastung, da die Kaufmannschaft sich vornehmlich der II. und III. Klasse der Schnellzüge bediene. Mit Aufhebung der Kilometerhefte, die der Eisenbahnverwaltung viele Verlegenheiten bereiteten, sei er einverstanden. Die IV. Klasse sei nicht annehmbar. Auch die Erhebung eines Zuschlags bei den Schnellzügen sei nur gerecht, da letztere wertvollere Leistungen böten. Dem Gepäcktarif könne zugestimmt werden, obwohl auf kurze Entfernungen die Preise etwas zu hoch seien. Wenn im übrigen diese Sonderwünsche keine Erfüllung finden könnten, würde seine Kammer der Vorlage aus nationalen Gründen zustimmen.

Herr **Freiherr von Güler** steht auf dem gleichen Standpunkt, wie Herr Pfeilsticker. In der Denkschrift, deren Objektivität er sonst sehr anerkenne, verniffe er eine eingehendere Erörterung der politischen Seite der Frage. Redner bedauert lebhaft, daß die IV. Wagenklasse nicht eingeführt werden solle, die besonders der ländlichen Bevölkerung große Vorteile biete. Der Hauptvorteil sei die Möglichkeit, die Traglasten in die Personenzüge mitzunehmen. Wenn man sich vergegenwärtige, welche Nachteile die Nichtannahme der Vorlage für Baden im Gefolge habe, so müsse man der Vorlage zustimmen.

Herr Ministerialdirektor **Schulz** macht darauf aufmerksam, daß nach der Vorlage in der III. Klasse der Personenzüge der Satz der IV. Klasse (2 Pf.) erhoben werden soll. Der Nachteil bleibe allerdings, daß in die III. Klasse Traglasten nicht mitgenommen werden könnten, daß diese vielmehr wie bisher in dem Gepäckwagen gegen die Einschreibgebühr von 10 Pf. zu befördern seien. Es könne aber auch noch in Frage kommen, ob nicht in gewisse, vorzugsweise dem Marktverkehr dienende Personenzüge ein Wagen III. Klasse eingestellt

werden könne, der in gleicher Weise wie die Wagen IV. Klasse Raum für Traglasten bietet. Auch im bayerischen Eisenbahnrat sei eine Anregung in dieser Hinsicht gegeben worden.

Herr Sutter (Vertreter der Handelskammer Neustadt i. Sch.) möchte die Sätze des Kilometerheftes beibehalten wissen, sieht aber nach der Erklärung des Herrn Ministerialpräsidenten die Unmöglichkeit ein und stimmt nunmehr der Vorlage zu. Nur der Preis III. Klasse Schnellzug erscheint ihm zu hoch. Er sei überhaupt für Aufhebung der Schnellzugzuschläge. Für die IV. Klasse bestehe auf dem Lande gar keine Sympathie, besonders aus sozialen Gründen.

Herr Geheimer Kommerzienrat Neiß-Mannheim tritt dem Standpunkt des Herrn Pfeilsticker bei. Sein Ideal sei eine große deutsche Eisenbahngemeinschaft. Er befürworte den Regierungsvorschlag; nur hätte er gerne gesehen, wenn die IV. Klasse auch bei uns angenommen worden wäre. Gegen diese Klasse bestünden, wie er sich auf Grund persönlicher Erfahrungen überzeugt habe, unbegründete Vorurteile. Wenn sie einmal ein halbes Jahr bestände, möchte sie niemand mehr missen. Die Kilometerhefte könnten wohl ausgetauscht werden, da der kleine Mann sich ihrer doch nicht bedienen könne und viele Unguttruglichkeiten zutage getreten seien. Gleichzeitig sollten aber auch die sonstigen Ausnahmen, wie z. B. die Rundreisehefte, aufgehoben werden. Redner empfiehlt dringend ein *n i m m i g e* Annahme der Vorlage, zu der man eventuell nur Wünsche äußern solle.

Herr Müller-Welschingen (Vertreter des Badischen Landwirtschaftsrates) ist mit den Ausführungen des Herrn Frank vollkommen einverstanden, und begrüßt lebhaft die beabsichtigte Einheitspolitik in Deutschland. Wenn in der III. Klasse der Personenzüge der Satz von 2 Pf. erhoben wird, erscheine die IV. Klasse, mit der er sich nicht einverstanden erkläre, entbehrlich. Die Schnellzugzuschläge halte er für erträglich, wenn eine Anzahl Schnellzüge in Eilzüge umgewandelt würden. Er stimme der Vorlage gerne zu.

Herr Kommerzienrat Stromeyer weist darauf hin, wie der Gedanke leitend sein müsse, daß durch Annahme der Vorlage die leidige Konkurrenz unter den deutschen Staatsbahnen beseitigt und zum wenigsten gemildert werde. Schließe sich Baden aus, so verschärfe sich diese Konkurrenz; den Schaden trage zweifellos Baden. Er sei einverstanden, wenn einzelne Wagen mit der Bauart der IV. Klasse für den Marktverkehr geführt würden. Der Gepäcktarif erscheine ihm etwas zu kompliziert; man solle sich mit weniger Zonen begnügen. Sehr nachteilig sei auch, daß, wenn das Gewicht einer Gewichtszone nur wenig überschritten werde, die Gepäckfracht sich gleich sehr beträchtlich erhöhe. Hier erscheine Abhilfe erwünscht. Er setze im übrigen voraus, daß der Expresgutverkehr bestehen bleibe und weiter ausgebaut werde hinsichtlich des direkten Verkehrs.

Herr Ministerialdirektor Schulz teilt mit, daß bezüglich der Berechnung des Gepäcks verschiedene Vorschläge bestanden hätten und der vorliegende Entwurf ein Kompromiß bilde. Der neue Tarif sei zunächst mehr als Versuch gedacht; je nach den Erfahrungen könnten später Änderungen vorgenommen werden. Uebrigens sei die nochmalige Prüfung gerade des Gepäcktarifs auch vom Preussischen Landesbahnrat und dem Deutschen Handelstag schon angeregt worden, und zwar in der Hinsicht,

daß eine Verbilligung der Sätze für Gewichte bis zu 25 Kilogramm auf alle Entfernungen vorgenommen werden solle. Die badische Verwaltung werde im Falle der nochmaligen Prüfung dieser Frage gerne eine entgegenkommende Haltung einnehmen. Im großen und ganzen seien die Gepäcksätze sehr mäßig gewählt worden. Verringere man die Zonen, so vergrößere sich eben der Preisunterschied zwischen den einzelnen Zonen. Daß bei geringen Ueberschreitungen der Entfernungs- oder Gewichtszonengrenzen sich gleich erhebliche Frachterhöhungen ergäben, liege im Wesen des Zonentarifs und sei nicht zu vermeiden. An dem Expresguttarif werde nichts geändert. Wenn die anderen Bahnen unsere billigen Expresgutsätze annehmen würden, so würde die badische Verwaltung dies nur begrüßen.

Herr Schöttle ergänzt seine früheren Ausführungen dahin, daß auch die Handelskammer Karlsruhe den politischen und nationalen Standpunkt voll gewürdigt habe, aber doch zu einem ablehnenden Standpunkt gekommen sei wegen der hohen Preise in der III. Klasse der Eil- und Schnellzüge. Wenn irgend möglich, solle man von 3 auf 2,5 Pf. herabgehen. Wenn aber die Handelskammer die Sachlage, wie sie sich nach der heutigen Erklärung des Herrn Ministerialpräsidenten darstelle, vollständig gefannt hätte, würde sie wohl auch zu einer Zustimmung gekommen sein. Gegen den Gepäcktarif und den Schnellzugzuschlag habe er nichts einzuwenden. Wenn im übrigen alle Anwesenden der Vorlage zustimmten, werde er sich nicht ausschließen.

Herr Landtagsabgeordneter Neuhaus führt aus, daß sich die vorgeschlagene Reform bei der Bevölkerung bisher keiner Sympathie erfreue. Er würde an sich die Sätze I. Klasse 6 Pf., II. Klasse 4 Pf., III. Klasse 2,5 Pf. vorziehen. Unbedingt befürworte er aber eine *g e m e i n s a m e* Reform und wenn diese nur auf der angegebenen Grundlage zu erreichen sei, so müsse man eben das Opfer bringen. Man möge dann aber auch bei uns ganze Arbeit machen und die IV. Klasse annehmen, schon wegen der linksrheinischen Konkurrenz. Die Klasse IIIb würde uns im direkten Verkehr mit Preußen Schwierigkeiten bereiten. Redner will auch gegen die Schnellzugzuschläge nichts einwenden, wenn solche nur in den internationalen Schnellzügen erhoben werden. Seine besondere Billigung finde, daß bei uns nicht beabsichtigt sei, Personenzüge in Eilzüge umzuwandeln. Bezüglich des Gepäcktarifs teile er den Standpunkt des Herrn Stromeyer. Zu wünschen sei, daß Baden bei späterer besserer Gestaltung der Ertragsverhältnisse der Bahnen für Verbilligung der Tarife eintreten möge.

Herr Neis hebt noch hervor, daß auch die Handelskammer in Heidelberg die gemeinsame Reform begrüße und daß von ihr, falls ihre Sonderwünsche tatsächlich nicht berücksichtigt werden könnten, die Vorlage doch angenommen würde.

Herr Meier kann nicht im Namen der von ihm vertretenen Handelskammer Pforzheim, sondern nur in seinem Namen sprechen. Er ist der Meinung, daß Baden keine Sonderstellung einnehmen, sondern sich nur vollständig an Preußen anschließen kann, umso mehr, als die Betriebsmittelgemeinschaft doch einmal kommen müsse. Man solle deshalb auch gleich die IV. Klasse annehmen.

Herr Kommerzienrat Vally stimmt als Vertreter der Handelskammer Schopfheim der Vorlage gerne zu und

berzichtet auch auf das Kilometerheft, wenn der 2 Pf.-Tarif in der III. Klasse der Personenzüge eingeführt wird. Er spricht sich aber gegen den Schnellzugzuschlag aus und wünscht im Sinne der Vorlage keine IV. Wagenklasse.

Herr Ministerialdirektor Schulz erläutert den Unterschied der Klassen IIIb und IV dahin, daß eben bei gleichem Preise in der Klasse IIIb jeder Reisende Anspruch auf einen Sitzplatz habe, was bei der IV. Klasse nicht der Fall sei. Bei Annahme des Vorschlags bestehe ferner in den Personenzügen nur eine Klasse mit Holzbänken, was für den Betrieb eine Vereinfachung bedeute. Bis zu gewissen Betriebsknotenpunkten würden in allen Fällen die Wagen IV. Klasse der Nachbarbahnen durchgeführt werden müssen. Das begegne auch keinem Anstande, weil die Wagen dieser Klasse mit denen der III. Klasse in Personenzügen gleich seien.

Herr Fischer (Vertreter des Landesgewerberates) weist darauf hin, daß auch im Handwerkerstand das Kilometerheft eine beliebte Einrichtung sei und ihm der Verzicht darauf sehr schwer falle. Er ist der Meinung, daß man dadurch Erjaz schaffen solle, daß man den Schnellzugzuschlag fallen läßt.

Der Herr Ministerialpräsident bestätigt mit Bezug auf eine Aeußerung des Herrn Pfeilsticker noch ausdrücklich, daß von seiten Preußens in der Sache absolut kein Druck ausgeübt und durchaus bundesfreundlich vorgegangen worden sei; die gegen Preußen erhobenen Vorwürfe seien daher durchaus unbegründet. Bei den Verhandlungen sei von dem Grundgedanken ausgegangen worden, gewisse Mindestsätze zu schaffen, unter die keine Verwaltung herunter gehen solle. Eine endgültige Bindung habe aber noch nicht stattgefunden, da sich Baden ausdrücklich vorbehalten habe, die Angelegenheit zunächst nach dem Eisenbahnrat und den Landständen zu unterbreiten.

Nachdem die Verhandlung nunmehr zum Zweck gegenseitiger Besprechung der Vertreter der Handelskammern auf kurze Zeit ausgelegt worden war, gaben diese Vertreter folgende gemeinsame Erklärung ab:

„Nachdem die Großh. Regierung die in der Denkschrift über die Personentarifreform niedergelegten Tarifsätze als solche Mindestsätze bezeichnet hat, welche von keiner der beteiligten Bahnen unterboten werden dürfen, erklären die Vertreter der badischen Handelskammern im Eisenbahnrat, daß sie, um die Reform, welche sie als eine Vorläuferin der Betriebsmittelgemeinschaft betrachten, zu ermöglichen, die Vorschläge der Großh. Regierung *e i n m i t t i g* annehmen.“

Bei der hierauf folgenden Abstimmung wurde die Vorlagen der Regierung *e i n i m m i g* gutgeheißen.

Der Herr Ministerialpräsident begrüßt mit besonderer Genugtung dieses Ergebnis der Abstimmung, das die Stellung der Großh. Regierung in dieser Frage erheblich stärkt. Gätten doch heute Männer ihr Urteil in dieser wichtigen Frage abgegeben, die in erster Reihe in der Lage seien, die Bedürfnisse des Verkehrs zu würdigen. Auch die Großh. Regierung gebe die Hoffnung nicht auf, daß später doch noch einmal die Betriebsmittelgemeinschaft kommen werde. Mit der Einführung einer gemeinsamen Tarifreform sei auch die Grundlage für eine gemeinsame Weiterbildung der Tarife gegeben. Der Vorsitzende schließt mit dem Ausdruck des Dankes für die Mitwirkung des Eisenbahnrats in der vorliegenden wichtigen Angelegenheit.

