

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1906

206 (21.6.1906) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 100. öffentliche Sitzung

Beilage zur Karlsruher Zeitung Nr. 206.

Karlsruhe, 21. Juni 1906.

Badischer Landtag.

== Zweite Kammer. ==

100. öffentliche Sitzung am Dienstag, den 19. Juni 1906.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann Beratung der Berichte der Budgetkommission über das Spezialbudget der Verkehrsanstalten, und zwar a. der Eisenbahnbetriebsverwaltung, b. der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung, c. über den Anteil Badens am Reinertrag der Main-Neckar-Eisenbahn für die Jahre 1906 und 1907 (Hauptabteilung VII des Staatsvoranschlags), sowie über den Nachtrag zum Spezialbudget des Eisenbahnbetriebs und der Bodenseedampfschiffahrt für die Jahre 1906 und 1907 (Drucksache Nr. 7 a) — Drucksache Nr. 14 —; ferner über den Antrag der Abgg. Fröhlich und Wen, die Einführung des Zweiklassen-Tarifs für III. Klasse ohne Zuschlag betr. (Drucksache Nr. 43), die Resolution einer am 5. April 1906 in Freiburg i. Br. stattgehabten öffentlichen Versammlung in betreff der anstehenden Tariffragen, die Petition des Bundes der Industriellen, Landesabteilung Baden und Rheinpfalz, die Reform der deutschen Personentarife betr. — Drucksache Nr. 43 a —. Berichterstatter: Abg. Dr. Wilckens. (Fortsetzung.)

Am Regierungstisch: Präsident des Großh. Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Geh. Rat Frhr. von Marschall, Generaldirektor Geh. Rat Roth, Ministerialdirektor Schulz, Baudirektor Wasmer, Betriebsdirektor Engler, Oberregierungsrat Henu.

Anlässlich der 100. Sitzung ist der Tisch des Präsidenten mit einem prächtigen Rosenstrauss geschmückt.

Präsident Dr. Wilckens eröffnet kurz nach 9 1/4 Uhr die Sitzung mit folgender Ansprache:

Ich danke recht herzlich für die wunderbar schönen Blumen, mit welchen Sie das Präsidium aus Anlaß unserer heutigen 100. Sitzung in so freundlicher und lebenswürdiger Weise geehrt haben.

Ich danke Ihnen zugleich für die Unterstützung, welche Sie seither der Geschäftsleitung haben zuteil werden lassen, und gebe dem Wunsche wie der Hoffnung Ausdruck, daß der Rest unserer Tagung einen gedeihlichen und harmonischen Verlauf nehmen möge (Bravo!).

Die eingelaufene Bitte, die Erbauung eines Konversationshauses und eines Gewerbeausstellungsgebäudes in

Erberg betreffend, (übergeben vom Abg. Meyer-Lahr) wird der Petitionskommission zur Behandlung überwiesen.

Vizepräsident Behuter übernimmt hierauf das Präsidium.

Zur Tagesordnung ergreift zunächst das Wort

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der Auswärtigen Angelegenheiten Geh. Rat Frhr. v. Marschall: Angesichts des herrlichen Rosenstrandes, mit welchem heute mit Fug und Recht der Präsidententisch geziert worden ist, und nach den so harmonisch klingenden Worten, mit welchen der Herr Präsident die Sitzung eröffnet hat, freue ich mich, in Harmonie wenigstens beginnen zu können. Ich bin nämlich in der glücklichen Lage, in einer Beziehung mich mit dem Herrn Abg. Kolb vollständig einverstanden erklären zu können (Geisterzeit), nämlich in dem Lob und in der Anerkennung, welche er im Eingang seiner gestrigen Rede meinem Herrn Amtsvorgänger, dem Herrn Staatsminister v. Brauer, gespendet hat.

Es ist schon gestern wiederholt hingewiesen worden auf den weiten Blick, der es meinem Amtsvorgänger ermöglichte, die vielgestaltigen Bedürfnisse von Handel und Verkehr richtig zu erkennen, auf die kraftvolle Initiative, die ihn in standsetzte, das, was er als richtig erkannt, auch trotz vieler entgegenstehender Schwierigkeiten zur Durchführung zu bringen.

Der Herr Abg. Kolb hat dann das Lob des Kilometerheftes gesungen, und ich stehe nicht an, zu erklären, daß wir die Einführung desselben bei uns als ein Hauptverdienst des Herrn v. Brauer in vollstem Maße anerkennen. Vorurteilslos, wie mein Herr Amtsvorgänger immer war, hat er aber auch die Mängel, welche dem Kilometerheft anhaften, klar erkannt. Herr v. Brauer hat mich auch vor Monaten bereits ermächtigt, hier zu erklären, daß er mit dem Inhalt unserer Denkschrift über die Personentarifreform und mit den Anträgen, die durch diese Denkschrift näher begründet werden, einverstanden sei und daß er, wenn er heute noch im Amte wäre, nicht geädert hätte, das Kilometerheft im Interesse einer Tarifreform zu opfern. Herr v. Brauer ist eben ein Mann, der frei ist von dem Zwang der Parteischablone, auch frei ist von jedem engherzigen Bureau-

kratismus. Während der 12 Jahre, während derer ich unter ihm arbeiten durfte, bin ich mich dieser Freiheit von Bureaucratismus bei meinem hochverehrten Chef immer freudig bewußt geworden. Ich habe dabei — das darf ich wohl sagen — viel gelernt, und ich werde an diese 12 Jahre immer mit Freude und mit aufrichtiger Dankbarkeit zurückdenken, mit einer Dankbarkeit, die ich dadurch in die Tat umzusetzen mich bestreben werde, daß ich eben im Sinne und Geiste meines Amtsvorgängers, wie ich schon wiederholt betont habe, meines Amtes nach besten Kräften zu walten suche. Es ist mir daher auch nicht ganz verständlich gewesen, wie der Herr Abg. Kolb behaupten konnte, daß die von Herrn v. Brauer 12 Jahre lang geleitete Eisenbahnverwaltung durch und durch bureaukratisch sein sollte. Mit dem bureaukratischen Kleinkram, wenn ich mich dieses Ausdrucks des Herrn Abg. Kolb bedienen darf, ist gerade in den letzten Jahren ganz gehörig aufgeräumt und eine mögliche Dezentralisation in der Eisenbahnverwaltung durchgeführt worden. Ein Hauptverdienst daran gebührt dem gegenwärtigen Herrn Generaldirektor, welcher auf Vorschlag des Herrn v. Brauer von Sr. Königl. Hoheit dem Großherzog auf diesen wichtigen Posten berufen worden ist.

Der Herr Abg. Kolb hat es jedoch bemängelt, daß die Techniker nicht genug gelten in unserer Staatsverwaltung. Uns sind bis jetzt Klagen der Techniker über mangelnden Einfluß nicht zu Ohren gelangt. Ich möchte aber das Hohe Haus daran erinnern, daß an der Spitze der anderen großen techn. Verwaltung in unserm Staateswesen, der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues, ein hochverdienter Techniker steht, dessen Name weit über die Grenzen unseres deutschen Vaterlandes genannt wird. Die Techniker sollen durchaus nach allen Richtungen hin zu ihrem Rechte kommen.

Wenn der Herr Abg. Kolb die mangelnde Bezahlung der Techniker hervorgehoben hat, so möchte ich ihn bitten, bei der Revision des Gehaltstarifs seinen Einfluß auf eine Wandlung geltend zu machen.

Wir sind auch weit entfernt davon, an einem toten Punkt angelangt zu sein. Die Eisenbahnverwaltung, dessen kann ich Sie auf das bestimmteste versichern, wird sich stets ihrer Aufgabe bewußt sein, aus dem von ihr geleiteten großen Betriebe oder, sagen wir, aus den vielen Betrieben, die sie zu leiten hat, Musterbetriebe zu schaffen. Davon haben sich die Mitglieder dieses Hohen Hauses bereits bei der Besichtigung der Bahnhofanlagen in Freiburg und Basel überzeugen können. Und wenn die Großh. Regierung weitere Anforderungen an Sie stellt wegen des Baues neuer Bahnhöfe, so hat sie dabei auch ganz besonders die Fürsorge für das Eisenbahnpersonal im Auge, und sie wird in dieser Beziehung auch stets die Eisenbahnen zu werbenden Anlagen im besten Sinne des Wortes auszugestalten suchen.

Der Herr Vorredner hat gestern wiederholt, wie auch schon in früheren Sitzungen, unsere Eisenbahn als ein Schmerzenskind bezeichnet. Ich glaube, im Sinne der Mehrheit des Hohen Hauses zu handeln, wenn ich diese Behauptung entschieden zurückweise (Sachen des Abg. Fröhau). Nicht ein Schmerzenskind war den Vertretern des badischen Volkes und den Vertretern der badischen Regierung die Eisenbahn, nein, ein Lieblingskind, das sie immer gehegt und gepflegt haben, und das sie einer erfolgreichen Entwicklung entgegenzuführen bestrebt gewesen sind. Dafür haben auch die Verhandlungen der Budgetkommission und der erstattete Bericht ein vollgültiges Zeugnis geliefert.

Mein Herr Vorredner hat auch das Institut des Eisenbahnrats bemängelt, und dabei gesagt, in den Eisenbahnrat berufe die Regierung einfach, wen sie wolle. Ich

möchte demgegenüber darauf hinweisen, daß der Eisenbahnrat vorwiegend aus solchen Männern zusammengesetzt ist, welche von den berufenen Vertretungen von Handel, Industrie und Gewerbe vollständig frei gewählt sind, Leute, die doch in erster Reihe dazu berufen sind, die Interessen von Handel und Industrie richtig zu erkennen und zu würdigen.

Ich wende mich nun speziell noch gegen die Ausführungen des Herrn Abg. Kolb bezüglich der vorgeschlagenen Personentarifreform. Ich bin gewiß der Letzte, der die Vorzüge des Kilometerheftes verkennet, und ich weiß wohl, warum es sich in so hohem Grade die Gunst des Publikums erobert hat. Einen Hauptmangel der Institution des Kilometerheftes erblicke ich aber darin, daß sie nicht im vollen Einklang steht mit dem obersten Grundsatze des modernen Staates: Gleiches Recht für alle. Ich habe dabei nicht bloß im Auge, daß das Kilometerheft den wohlhabenderen Klassen mehr zufließen kommt als den ärmeren Volksschichten: Ein Hauptvorteil des Heftes besteht darin, daß es ohne Zuschlag für Schnellzüge verwendet werden kann, und damit kommt es vorwiegend den Bewohnern der großen Städte zugute, bei denen die Schnellzüge halten; den Landbewohnern, den Anwohnern derjenigen Eisenbahnstrecken, auf denen Schnellzüge nicht kursieren — und es sind das ungefähr die Hälfte der Strecken unseres Eisenbahnnetzes — nützt das Kilometerheft nur wenig. Diesen wird der Zweifelmittler in der dritten Klasse viel mehr Nutzen gewähren.

Wenn Sie immer nur das Lob des Schnellzuges gegenüber dem Personenzug singen, der spottweise Bummelzug genannt wird, so muß ich auch hier wieder das Wort betonen: Gleiches Recht für alle. Nicht allein der Städter, auch der Bewohner der kleinen Orte hat ein Recht darauf, den Vorteil der Eisenbahn voll auszunützen. Das „so schnell wie möglich“, das Sie immer betonen, gilt nicht nur für die Städter, sondern auch für die Landbewohner. Wir werden versuchen, bei der künftigen Fahrplangestaltung, für die uns erst die Tarifreform wieder freiere Bahn schafft, auch diesem Bedürfnis in vollem Maße gerecht zu werden.

In unserer Denkschrift wird die Mindereinnahme, welche durch die Personentarifreform zu erwarten ist, auf 1 $\frac{3}{4}$ Millionen veranschlagt. Der Herr Abg. Kolb hat gesagt — es waren das seine Worte —, „es ist unverantwortlich, daß die Regierung 1 $\frac{3}{4}$ Millionen zum Fenster hinauswirft.“ Das tut aber die Regierung nicht! Sie ermöglicht durch diese 1 $\frac{3}{4}$ Millionen, die allerdings auf Kosten der Allgemeinheit entnommen werden, den unteren Volksklassen die Vorteile der Eisenbahn mehr zu eröffnen, wie früher. Sie hat nicht nur für die oberen Stände und für den Mittelstand zu sorgen; sie hat die Aufgabe, auch des kleinen Mannes sich anzunehmen und den Grundsatze: „Gleiches Recht für alle“ auch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in vollstem Maße zur Verwirklichung zu bringen. Ich kann nur meine dankbare Anerkennung darüber aussprechen, daß die Budgetkommission in ihrer ganz überwiegenden Mehrheit die Gründe, welche die Großh. Regierung bei der Annahme der Tarifreform bestimmen, vollständig gewürdigt hat.

Es erübrigt mir nur noch, den Angriffen auf das Entschiedenste entgegenzutreten, welche sich der Herr Abg. Kolb am Schlusse seiner Rede gegen den führenden deutschen Bundesstaat, gegen Preußen, gestattet hat. Ich muß diese Angriffe auf das Entschiedenste zurückweisen, und muß hier auf das Bestimmteste erklären, daß Preußen in der Frage der Tarifreform sich auch nicht die geringste PreSSION erlaubt hat, daß es durchaus bundesfreundlich vorgegangen ist. Preußen hat ja auch nur ein höchst sekundäres Interesse an dem Zustandekommen der Eisen-

bahntarifreform. Es hat ein großes, in sich abgeschlossenes Eisenbahnnetz, auf welchem einheitliche Normen in Bezug auf die Tarife schon längst gelten, und es hat in nationalem Sinne ebenfalls Opfer gebracht, um eine größere Vereinheitlichung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zu ermöglichen. Wer so viele Beziehungen zu Norddeutschland hat wie ich, der hört von den Norddeutschen immer wieder die Klage ertönen: Das Freigepäd wird aufgehoben, das wird uns das Reisen verteuern. Die Aufhebung des Freigepäds ist das große Opfer, welches seitens Preußens in nationalem Sinne zu Gunsten der Vereinheitlichung der Eisenbahntarife mit Rücksicht auf Süddeutschland gebracht wird.

Um eine Verteuerung handelt es sich — da brauche ich nur immer wieder an die 1 3/4 Millionen zu erinnern, die wir als Einbuße erwarten — im allgemeinen bei der Tarifreform nicht. Die Tarifreform soll vielmehr dazu beitragen, die Grundsätze der Reichsverfassung, auf die gestern der Herr Abg. Kolb hingewiesen hat, zur Durchführung zu bringen. Wenn ich eine Bitte an das Hohe Haus hier zum Schlusse stelle, so geht sie dahin: Stimmen Sie möglichst einmütig den Anträgen Ihrer Kommission bei, und suchen Sie an Ihrem Teile auch dazu zu wirken, daß die Bestimmungen der Reichsverfassung über das Eisenbahnwesen mehr und mehr zur vollen Wirklichkeit gelangen. (Bravo!)

Abg. Gieseler (Zentr.): Nicht ein blühender, wohlwollender Rosenstrauch, wie er heute vor dem Präsidium steht, war meines Erachtens die gestrige Rede des Herrn Kollegen Kolb, sondern eine sehr herbe, maßlose Kritik, welche nach meinem Dafürhalten an Uebertreibungen und an Widersprüchen litt, an Ausdrücken, wie sie, glaube ich, sich in einer ernstlichen Beratung so ernster Gegenstände nicht ziemen, wie sie vielleicht an einem anderen Orte am Platze wären.

Herr Kollege Kolb hat zu Anfang das Lob des früheren Ministers v. Brauer gesungen; in das selbe stimme auch ich ein; auch wir auf unserer Seite anerkennen das, was der vergangene Minister für unser badisches Eisenbahnwesen getan hat, und welchen Fortschritt er in das selbe hineingebracht hat. Man darf aber auf der anderen Seite dann nicht, wie der Herr Kollege Kolb getan hat, von einem verknöcherten Bureautraktismus bei uns sprechen, denn dieselben Herren, welche heute am Regierungstische sitzen, waren doch auch die Mitarbeiter des Ministers v. Brauer, und der Mithätigkeit und der Mitarbeit derselben ist wohl der Fortschritt auch mit zu verdanken.

Der Herr Minister hat, wie gestern, soeben auch erklärt, daß er in demselben Sinne und demselben Geiste, wie Herr v. Brauer, das Eisenbahnwesen leiten werde. Wir hören das gern, wir wollen aber auch wünschen, daß der Voratz sich auch in Taten auf dem ganzen Gebiet umsetzen möge, sowohl auf dem Gebiet des Eisenbahnbetriebs wie des Eisenbahnbaues. Unsere Verhandlungen über das Eisenbahnwesen sind gewiß in diesem Landtag außerordentlich wichtige, sowohl auf dem Gebiete des Betriebes, wie ganz besonders auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues, worauf schon der Herr Berichterstatter hingewiesen hat. Es war daher auch selbstverständlich, daß wir in der Budgetkommission außerordentlich viel Sitzungen, Zeit und Beratungen diesem Gegenstand zuwenden mußten. Ich halte es aber gerade deshalb auch für meine Pflicht als Vorsitzender, daß ich hervorhebe, daß unser Berichterstatter trotz der großen Last der Präsidentschaften noch in der Budgetkommission geblieben ist und dort seine langjährige Erfahrung, seine Sachkenntnis uns zur Verfügung gestellt hat, und ich glaube, gerade seiner Arbeitskraft und Arbeitsfähigkeit ist es auch mit zu

verdanken, daß die Beratungen gut vor sich gingen, und daß wir so gut vorbereitet auch in die Beratungen im Plenum eintreten können.

Der Herr Berichterstatter hat Anerkennung unserem ganzen Eisenbahnwesen gezollt, und ich glaube mit Recht. Er hat hervorgehoben, daß unser Eisenbahnnetz in vorzüglichem Zustande ist, daß das rollende Betriebsmaterial sich überall sehen lassen kann, ja den Vorzug verdient vor vielen anderen, daß unser Eisenbahnfahrplan gut ausgestattet ist, daß wir die dichteste Zugbelegung auf unserer Eisenbahn haben. Ebenso muß man anerkennen, daß das gesamte Eisenbahnpersonal, Beamte wie Arbeiter, an einer guten Führung unserer Eisenbahnen ihr Mitverdienst haben. All dies hat auch der Herr Kollege Kolb anerkannt und gerade das läßt doch auch wieder darauf schließen, daß sein sonst so herbes Urteil auch nicht sachlich gerechtfertigt war. Es sind gewiß auf dem Gebiete noch viele Wünsche vorhanden, und wir werden im Laufe der Verhandlungen diese Wünsche für Ausstattung des Fahrplans, Haltestellen, Güterstationen und dergleichen hören. Da möchte ich allerdings auch dem Wunsch Ausdruck geben, daß hier die Groß-Eisenbahnverwaltung den Wünschen der Gemeinden draußen auf allen diesen Gebieten tunlichst rasch entgegenkommt, und es nicht oft Jahrzehnte dauert, bis ein derartiger Wunsch erfüllt wird. Die Erfahrung hat auch gezeigt, daß die Bewilligung derartiger Haltestellen und Güterstationen wieder mit beiträgt zur Steigerung des Verkehrs und damit auch zur Steigerung der Einnahmen unserer Eisenbahn. Gewiß sind auch viele Wünsche auf dem Gebiete des Personals; ich will aber im einzelnen darauf nicht eingehen, weil wir darüber besonders verhandeln. Mit Recht hat aber auch der Herr Berichterstatter hervorgehoben, daß auch in diesem Budget und im Nachtrag schon Wesentliches geschehen ist, daß die Stellenvermehrung eine sehr namhafte ist, und wir anerkennen ganz besonders, daß für die Bauverwaltung gerade größere Neuanforderungen an Stellen geschehen sind. Es soll ein Zeichen auch dafür sein, daß mit dem Ausbau unseres Bahnnetzes rascher vorwärts gegangen wird, namentlich auch des Bahnnetzes, soweit es eine Ausdehnung in die bisher noch nicht erschlossenen Gegenden des Landes bedeutet.

Es sind die nichttechnischen Hilfsstellen sehr vermehrt worden, ebenso die Stellen der Lokomotivführer, Heizer, Wagenwärter u. s. f. Es ist im Besonderen hervorgehoben, daß durch diese Vermehrung es erreicht wird, daß bei dem Fahrpersonal dann für jeden Personen- und Güterzug eine etatmäßige Lokomotivführerstelle vorhanden ist. Es ist das gewiß zu begrüßen. Ich möchte aber daran auch den dringenden Wunsch knüpfen, daß auch genügend etatmäßige Stellvertreter da sind und daß die Reserveführerstellen auch vermehrt werden. Wir haben ja auch eine besondere Petition darüber, und ich hebe das ganz besonders deshalb hervor, weil es mit der Sicherheit der Führung der Züge zusammenhängt. Ich habe das im letzten Herbst, im Oktober, einmal bei einem Vorkommnis persönlich auch erfahren, wie mißlich es ist, wenn der Heizer, der mit auf der Lokomotive auf einem Schnellzug ist, nicht so weit vorgebildet ist, daß er auch selbständig den Zug weiter führen kann. Als ich damals ins Oberland fuhr, blieben wir mitten auf der Strecke nach dem Gattinger Tunnel stehen; es war nachts und finster, kein Mensch wußte, warum. Lange Zeit hielten wir auf freiem Felde, endlich erfuhr man, daß dem Lokomotivführer ein Unglück zugestoßen war, daß er ohnmächtig geworden war, sodaß er in ein Koupee neben mir untergebracht werden mußte. Im ersten Moment, wie das so geht, nahm das Publikum an, der Lokomotivführer sei vielleicht betrunken gewesen und die

äußeren Symptome deuteten im ersten Moment auch darauf; aber bald hatte man sich davon überzeugt, daß es nichts weiter als ein Unfall war, der ihm zugestoßen war, und was für uns Reisende nachträglich sehr peinlich war und Furcht in uns erregt hat, war der Umstand, daß man erfuhr, daß er schon in Billingen sich krank meldete, der Bahnarzt aber erklärte, er werde schon noch bis Singen fahren können. Das sollte nicht vorkommen. Es fuhr allerdings der Bahnarzt mit im Zug, aber was nützt das uns, wenn etwa der Lokomotivführer heruntergefallen und ihm persönlich noch ein Unglück zugestoßen wäre? Nun standen wir also im freien Felde und der Geizer konnte nicht weiter fahren. Erst nach langen Verhandlungen fuhr er bis auf die Station Thalmühle und dort mußte man warten, bis mit dem nächsten Zug ein anderer Führer kam, der die Lokomotive kannte. Der Geizer sagte einfach: „Die Instruktion verbietet mir es, ich darf nicht fahren.“ — Ich meine, auf derartigen durchgehenden Schnellzüge sollte doch der Geizer unendlich so ausgebildet sein, daß er wenigstens bis zur nächstfolgenden Hauptstation fahren kann. Das Publikum bekam damals natürlich keinen Anschluß mehr in Singen; es konnte niemand mehr weiter nach Wintertur, Ueberlingen, Meßkirch usw. kommen. Ich möchte also dringend wünschen, daß gerade diese Ausbildung eine bessere wird, und daß diese Stellen für die Reservereizer vermehrt werden.

Der Herr Kollege Kolb hat dann gestern davon gesprochen, daß unsere Organisation total fehlerhaft sei, daß nur Juristen an der Spitze der Verwaltung seien, aber keine Kaufleute oder Techniker. Der frühere Leiter, der doch so tüchtig war, war auch ein Jurist, also ein Beispiel dafür, daß auch Juristen auf dem Eisenbahngebiet etwas tüchtiges leisten können. Wir wollen auch von unserem jetzigen Juristen hoffen, daß unter seiner Leitung unser Eisenbahnwesen nicht rückwärts sondern vorwärts geht. Ich habe mir überhaupt die Frage der Organisation dieses Jahr deshalb genauer angesehen, weil auch in Bayern von der Regierung eine Denkschrift zur Vereinfachung der dortigen Organisation vorgelegt worden ist und auch die dortige Kammer in längeren Verhandlungen darüber sich ergangen hat. Auch aus dieser Denkschrift und aus den Kammerberichten habe ich im großen und ganzen nur das eine entnehmen können, daß Bayern eigentlich mehr unserem System, wie es jetzt besteht, sich nähert und daß das, was wir haben, mehr auf Bayern übertragen wird, daß aber das, was man an Vereinfachung dort will, bei uns nicht nötig ist, weil wir es so kompliziert bisher nicht gehabt haben. Das ist der Eindruck, den ich aus dem Studium dieser Denkschrift bekommen habe.

Der Herr Kollege Kolb hat dann auch davon gesprochen, man müsse die Kaufleute, die Techniker, welche man zur Leitung berufen soll, besser bezahlen. Mit Recht hat der Herr Minister schon auf die allgemeine Gehaltsrevision hingedeutet. Aber man hört sonst von jener Seite einen anderen Ton! Man spricht so oft dort davon, „oben werde aufgebessert“, und sucht dadurch nach unten gegen die Oberen zu hegen. Das stimmt aber nicht mit dem Verlangen Kolbs nach so hoher Bezahlung solcher Leiter. Ueber ein gewisses Maß der Gehälter werden wir nicht hinauskommen. Das bringt einmal der ganze Staatsbetrieb mit sich. Wir haben sodann auch schon einmal einen Kaufmann in der Generaldirektion gehabt, die Erfahrungen waren nicht so, daß man das als absolut unerläßlich hinstellen könnte (Zuruf des Abg. Fröhlich; Zuruf des Abg. Süßkind: Es gibt auch schlechte Juristen!). Und wenn man sagt: Unser Eisenbahnbetrieb müsse wie ein Privatbetrieb geleitet werden, so glaube

ich, ist das nicht richtig. Der Privatbetrieb will doch nur sein eigenes Interesse und will verdienen; wenn der Staatsbetrieb wie ein Privatbetrieb geleitet würde, so käme wohl das heraus, was wir so nennen, wie es gestern ja auch der Herr Kollege Kolb nannte: „das fiskalische Interesse“. Der Privatbetrieb will nur verdienen. Aber der Staat soll mit seinen Bahnen nicht nur verdienen wollen, sondern er soll volkswirtschaftlich wirken — und deswegen sage ich, kann das Eisenbahnwesen nicht wie ein Privatbetrieb geleitet werden: und das können, glaube ich, die Leiter, die jetzt an der Spitze stehen, das können auch Juristen! Es kommt nur darauf an, daß der nötige weite Blick dafür vorhanden ist, daß man nicht einen Mann mit engem Gesichtskreis hinstellt, sondern einen Mann, der das ganze Staatsleben und das ganze Volkswirtschaftsleben im Auge hat.

Der Herr Generaldirektor hat uns gestern das Betriebsergebnis der letzten Budgetperiode, insbesondere des Jahres 1905, im Zusammenhang dargelegt. Es scheint mir, daß aus diesen Darlegungen doch hervorgeht, daß die Generaldirektion nicht nur, wie der Herr Generaldirektor gesagt hat, „das Ziel erreicht hat, daß wir befriedigend abschließen“, sondern ich glaube, daß diese Zahlen auch ein Beweis dafür sind, daß die Leitung im großen und ganzen von richtigen Gesichtspunkten ausgegangen ist, und daß sie auch fähig ist, das Ziel zu erreichen.

Die Rechnung der ganzen Budgetperiode — das ist das Erfreuliche — hat abgeschlossen mit einer Mehreinnahme insgesamt von 41,7 Millionen Mark, während diese Mehreinnahme in der vorhergehenden Periode nur 36,2 Millionen Mark betrug: so daß also eine Steigerung von 10,38 Proz. eingetreten ist. Das ist der Prozentsatz, den wir im Durchschnitt eigentlich immer haben sollten. Mit Recht hat im letzten Landtag der Herr Kollege Neuhaus darauf hingewiesen, daß man nicht etwa ein Jahr für sich nehmen dürfe, sondern daß man eine ganze Periode, eine Reihe von Jahren, vergleichen müsse; das Ergebnis eines derartigen Vergleichs zeigt aber ein stetiges Ansteigen, wenn auch zwischenhin einmal ein Schwanken kommt. Und der Beweis scheint mir auch durch die jetzigen Zahlen der Generaldirektion wieder erbracht zu sein; wenn auch in einem Jahre ein kleiner Rückschlag war, ist insgesamt doch ein Fortschritt gewesen. Das Charakteristische dabei ist aber auch, daß diese Mehreinnahme zu der Zeit kam, als unser Betriebskoeffizient nur 69 Proz. betrug — während die kleinere Einnahme zu verzeichnen war, als er 76 Proz. betrug. Ganz so gleichgültig, wie ihn der Herr Kollege Kolb gestern darstellen wollte, ist also der Betriebskoeffizient doch nicht (Zuruf des Abg. Kolb und Fröhlich). Der Betriebskoeffizient ist der Barometer für die richtige Leitung, der Barometer dafür, ob die Einnahmen im richtigen Verhältnis zu den Ausgaben stehen und jeder Kaufmann muß doch rechnen, muß doch Zahlen zu Grunde legen; man kann deshalb über Zahlen nicht so leicht hinweggehen, wie der Herr Kollege Kolb es gestern getan hat: „Ich gebe auf Zahlen, ich gebe auf Rechnungen, ich gebe auf Prozentrechnungen nichts!“ Ja, wenn jeder Kaufmann so sagen wollte, wo käme er hin? Er verlöre vollkommen den Ueberblick, und die Folge wäre, daß er in seiner Buchführung ein Durcheinander hätte — und das Ende wäre ein Bankrott. Ich weiß nicht, ob Herr Kolb das Rezept, das er gestern gegeben hat, auch sonst für Unternehmungen seiner Genossen gibt (Geiterkeit). Ob er nicht sagen wird: Mitglieder rechnen besser, legt Zahlen zu Grunde, damit kein Durcheinander in eure Unternehmungen, kein Bankrott

kommt. So muß es auch der Staat, muß es auch die Eisenbahn machen; und deswegen muß man eben auch eine Statistik haben. Die Statistik hat sich ja auch zu einer Wissenschaft ausgebildet, und gerade die Herren (zur Sozialdemokratie) geben doch sonst auf die wissenschaftliche Statistik sehr viel; nun aber wo sie einmal angewendet wird und zu praktischen Schlüssen führt, wird sie auf einmal heruntergerissen. Das steht miteinander vollkommen in Widerspruch.

Ebenso ist es, wenn der Herr Kolb gesagt hat: auf diese Rentenberechnungen, auf diese Zinsberechnungen gebe ich nichts. Das eine gebe ich ihm zu und das ist wiederholt schon von uns, insbesondere von dem Herrn Kollegen Wildens, auf dem letzten Landtag und früher schon gesagt worden, daß nämlich die Rentenberechnungen nach dem Anlagekapital auf schwankender Grundlage ruhen. Aber unter diesem Vorbehalt machen wir sie doch. Wir machen zur Kontrolle drei Arten von Berechnungen: am wichtigsten ist die Berechnung nach dem Schuldenstand; es ist für uns sehr beruhigend, sagen zu können, daß wir heute noch zu einem sehr guten Prozentsatz von 6 oder 7 Proz. kommen; mit diesem Prozentsatz stehen wir trotzdem immer noch unter den Rechnungen anderer Staaten, insbesondere unter denjenigen des viel verlästerten Preußens. In der Budgetkommission des preussischen Landtages machte der Berichterstatter auch die Rechnung über den Schuldenstand auf und kam zu einer Berechnung von über 10 Proz., also steht Preußen auch nach dieser Richtung hin viel besser als wir. Ich glaube daher, gerade unsere Berechnung der Verzinsung dient uns immer noch als Fingerzeig, wie wir mit unserem ganzen Eisenbahnwesen daran sind. Man kann deswegen auch nicht so leicht hinüber den Schuldenstand hinweggehen und sagen: „Das ist ein Gespenst, das uns vorgemacht wird.“ Ebenso ist kein Gespenst der Betriebskoeffizient! Ja, wenn man ruhig und sachlich die Dinge beurteilen will, dann muß man wissen, wie man mit seinen Schulden steht, weil Schulden eben verzinst und amortisiert werden müssen. Man darf die Betriebsergebnisse nicht allein für sich nehmen, man darf nicht einfach sagen: im letzten Jahre haben wir 27 Millionen Reineinnahme gehabt, jetzt haben wir 25, beinahe 26 Millionen, also müssen wir ganz flott und gut stehen. Das ist an und für sich für den Betrieb ja ganz richtig — aber dabei ist nicht berücksichtigt unsere Eisenbahnschuldenstilgungskasse, die die Funktion hat, eben Zinsen und Amortisationsquoten zu bezahlen, und die das nur dann kann, wenn die Reineinnahmen im richtigen Verhältnis zum Bedarf stehen. Diese Ziffern müssen eingerechnet werden und erst dann kann man von einer wirklichen Reineinnahme reden, wenn die Schuldzinsen und die normale Amortisation abgezogen sind. Man kann letzteres ja vielleicht einmal auf eine Reihe von Jahren, vorübergehend, außer Betracht lassen, aber auf die Dauer geht es nicht. Denn, wenn ich nur Schulden mache und nie Schulden tilge, nie amortisiere, so führt das zu einem bösen Ende. Wenn die Amortisation immer voll eingehalten wird, wenn wir immer darauf ein großes Gewicht legen, so geschieht das in der richtigen Erkenntnis des Ganzen unseres Eisenbahnwesens und nicht in einseitiger Beurteilung des Betriebs. Der Geschäftsmann macht auch Abschreibungen. Also ein Vergleich mit dem Privatunternehmen muß auf diesem Gebiet auch wieder durchgeführt werden, und man darf uns deshalb nicht vorwerfen, daß wir Gespenster sehen. Nein, wir rechnen mit den Realitäten, mit der Wirklichkeit; wir können nicht in Phantasien leben, sonst geht unser Staatswesen nicht vorwärts, und mit Phantasien ist unseren Steuerzahlern nicht gedient, sondern nur mit der Wirklichkeit.

Richtig ist, wie ich schon gesagt habe und der Herr Abg. Kolb gestern hervorgehoben hat, daß unser Eisenbahnnetz weiter ausgebaut werden muß, und ich anerkenne auch, daß die großen Bauten, die wir jetzt für Rangierbahnhöfe und für Personenbahnhöfe machen müssen, wohl auch im Interesse des Landes und des gesamten Verkehrs liegen. Das kann und darf man selbstverständlich nicht verkennen, daß sie in erster Linie den Zentren dienen, an welchen sie erbaut werden. Gewiß ist es richtig, daß zu einem wesentlichen Teil diese Ausgaben produktiv sind. Wie haben das noch niemals so dargestellt, daß sie im ganzen unproduktiv sind; das ist uns im Traume niemals eingefallen. Aber wenn wir davon gesprochen haben, haben wir auf den Unterschied hingewiesen, daß sie in dem Sinn nicht produktiv sind, daß sie neuen Verkehr schaffen, wie z. B. eine Nebenbahn, die in einer bisher unerschlossenen Gegend erbaut wird, denn dadurch wird ein ganz neuer Verkehr herangezogen. Diese Umbauten aber dienen dem vorhandenen Verkehr, um ihn richtig zu bewältigen; nachher wird ja an diesen Zentren die Industrie gewiß auch einen Vorteil davon haben und ausfließen. Insofern wird diese Ausgabe nach und nach auch wieder produktiv sein. Das verkennen wir nicht. Aber das wird man auch nicht verkennen dürfen, daß ein Teil dieser Bauten auch wieder unproduktiv ist, z. B. das, was für den Komfort, für die Ausstattung der Bauten nach außen hin geleistet wird. Die Erschließung der Nebenbahnen aber, glaube ich, ist mit einer Hauptfache, weil sie neuen Verkehr bringen und dadurch in zweifacher Hinsicht befruchtend wirken, einmal direkt durch Vermehrung des Verkehrs und dann auch indirekt (was wir auch immer gesagt haben und keine Neuheit ist, die erst Herr Kolb vorbrachte) volkswirtschaftlich und kräftigend für den Staat. In einem der ersten Berichte, die ich gemacht habe, steht auch das Wort „volkswirtschaftliche Funktion der Eisenbahn in unserem Staat“. Der Eisenbahnreformer Boethling hat damals hervorgehoben, daß dieses Wort auch einmal in einem Bericht stehe. Das war aber keine Erfindung von mir, sondern viele andere haben es vor mir schon gesagt. Von dieser Ueberzeugung sind wir schon lange geleitet.

Auf dem Gebiet der Erschließung abgelegener Gegenden möchte ich doch auf einen Vorgang in Bayern hinweisen, auf die Erschließung des offenen Landes in abgelegenen Gegenden durch den Motorwagenbetrieb. Ich habe in der Budgetkommission schon darauf aufmerksam gemacht, daß die bayerische Regierung eine Denkschrift dem bayerischen Landtag vorgelegt hat. Ich habe dieselbe in der Kommission zum Studium empfohlen und gestatte mir, auch im Plenum darauf hinzuweisen. Es führt die Denkschrift aus, daß der Motorwagenbau nun so fortgeschritten ist, daß er eben auch Nebenbahnen für die Gegenden erschließen kann, bei welchen an den Bau eigentlicher Nebenbahnen nicht gedacht werden kann aus den und jenen Gründen, und daß insbesondere die Erfahrungen, die damit in England gemacht worden sind, gute seien. Bayern hat nach der Denkschrift eine Probe gemacht auf der Linie Tölz—Lengries. Die Linie wurde im Juli 1905 eröffnet und ist fortgeführt worden bis jetzt, also auch während des Winters. Es war mir von Interesse, gerade die Erfahrungen darüber zu lesen, weil ich als Laie besürchtet habe, daß im Winter bei großer Kälte und Schneefall der Betrieb wahrscheinlich nicht aufrecht erhalten werden könne. Die Denkschrift führt aber aus, daß das möglich war, daß größere Schwierigkeiten gar nicht eingetreten sind, oder die Schwierigkeiten, die sich ergaben, überwunden werden konnten. Das Eingefrieren bei großer Kälte konnte dadurch verhindert werden, daß die Wagen in der Zeit, wo sie still standen, in erwärmte Schuppen gestellt wurden, also Vorzüge getroffen

wurde, daß die strengere Kälte nicht durchdringen konnte. Bei Neuschnee mußte Sand gestreut werden, damit Adhäsion vorhanden ist. Das wurde dadurch erreicht, daß Sand mitgeführt wurde. Es ist dies ein Beispiel aus der Praxis, daß es möglich ist, den Motorwagenbetrieb zu jeder Zeit aufrecht zu erhalten. Die Denkschrift schließt diesen Teil mit den Worten, daß weder durchwachte Wege, noch Kälte, noch Schnee ein Hindernis für den Betrieb waren. Die Denkschrift denkt sich den Motorwagenbetrieb als Staatsbetrieb, nicht als Privatbetrieb, aber in der Weise, daß Gemeinden und Interessenten daran beteiligt sind. Der Staat soll das Anlagekapital geben und das Risiko der Betriebskosten übernehmen, während die Interessenten, die Gemeinden, die Kreis-, dann subsidiär für die Rente und Amortisationsquote aufkommen sollen, also von vornherein gewissermaßen für einen festbegrenzten Betrag, über welchen hinaus sie niemals ein Risiko zu übernehmen hätten. Das wird den Interessenten natürlich die Teilnahme in der Sache viel leichter machen, als wenn sie das ganze Risiko tragen müßten. Die Durchführung auf der Linie geschah in der Weise, daß Personenwagen (Stimme des Präsidenten).

Vizepräsident Zehner: Ich muß den Herrn Redner unterbrechen. Ich muß annehmen, daß der Herr Redner nicht der Meinung ist, daß der Motorwagenbetrieb auf bestehenden Linien anzuwenden sei, sondern nur auf neu einzurichtenden. Dann würde das Thema aber zum Eisenbahnbau gehören.

Abg. Giesler: Ich dachte, das könne ebensogut hier hereingebracht werden als beim Baubudget.

Vizepräsident Zehner: Ich habe bisher auch keinen Einspruch erhoben, weil ich gedacht habe, eine kurze Erwähnung gehört ins ganze Bild; ich möchte aber den Herrn Redner ersuchen, die Sache nicht so ausführlich zu behandeln.

Abg. Giesler fortfahrend: Die Kosten des Wagens für Personen kamen auf 19 000 M., für Güterwagen auf 15 000 M. Die Motorwagen fahren mit der Geschwindigkeit von 21 Kilometer und können Steigungen bis zu 12 Proz. nehmen, also gewiß eine Einrichtung, welche für weiter abgelegene Gegenden sowohl für die Personen- wie für die Güterbeförderung von großer Wichtigkeit ist. Und deshalb, weil die Sache so wichtig ist, möchte ich die Aufmerksamkeit des Hauses wie der Groß-Regierung darauf lenken. Vielleicht gibt das ein Mittel, viel rascher als sonst abgelegene Gegenden zu erschließen. Wenn der Verkehr durch den Motorbetrieb gehoben würde, so kann man zum eigentlichen Bahnbetrieb übergehen. So viel über diesen Gegenstand. Ich habe ihn für wichtig genug gehalten, um ihn auch hier im Hause zu besprechen.

Die Hauptfrage, die uns beschäftigt, ist die Personentarifreformfrage. Im Zusammenhang damit haben wir uns im letzten Landtag die Betriebsmittelgemeinschaft gedacht. So wegwerfend, wie der Herr Abg. Kolb getan hat, möchte ich diese Frage doch nicht behandeln. Ich glaube, die Sache ist wichtiger, als daß man mit dem Wort sie abtun kann, daß sie ein „preussischer Köder“ war, um uns einzufangen. Nein, die Betriebsmittelgemeinschaft hat große Vorteile für die Vereinheitlichung und Vereinfachung des Betriebes, insbesondere für unsere Industrie und Handel. Wenn wir diese Betriebsmittelgemeinschaft erreichen würden, so würden einmal also die Betriebsmittel, Lokomotiven, Personen- und Güterwagen gemeinschaftlich betrieben, es würde die Anschaffung der Betriebsmittel gemeinschaftlich geschehen und auch die der Betriebsmaterialien; dadurch

würde an Betriebskosten erspart werden, das liegt doch auf der Hand. Die Herren sprechen immer davon, daß die Zentralisation in der Industrie von großem Vorteil sei; was dort recht ist, muß doch auch bei diesen großen Verkehrsmitteln ebenso recht sein, und denselben Effekt nach der finanziellen Seite hin haben. Ferner wird aber gewiß eine Beschleunigung des Verkehrs dadurch erreicht, insbesondere des Güterverkehrs, denn wir haben nicht mehr die vielen Milliarden leerlaufender Kilometerwagenachsen; deshalb kann schneller befördert werden, und das liegt gerade im Interesse unseres Handels und unserer Industrie. Deswegen möchte ich den Gedanken als solchen nicht aufgegeben haben, daß wir zu einer Betriebsmittelgemeinschaft kommen. Dann wird, was der Herr Abg. Kolb gestern wieder berührt hat, der Art. 45 der Reichsverfassung durchgeführt werden, und dann wird wirklich eine Vereinfachung und Vereinheitlichung ins Leben treten.

Die politische Seite der Betriebsmittelgemeinschaft darf allerdings nicht übersehen werden, aber sie kann so konstruiert werden, daß dabei die Unabhängigkeit der einzelnen Verwaltungen aufrecht erhalten bleibt; von dem Gedanken sind auch die Verhandlungen geleitet gewesen, auch vonseiten Preußens. Dies hat wiederholt zuerst Eisenbahnminister Budde ausgesprochen. Wir in Süddeutschland haben mit ein Interesse daran, daß dieser Gedanke nicht ganz zu Grabe getragen wird. Die Betriebsmittelgemeinschaft würde eben doch an Kostenersparnis für uns in Baden etwa gegen 1 Million ausmachen, und wenn wir diese Million hätten, so würden wir sie unseren Beamten zulegen können.

Die Tarifrage ist von großer Verantwortlichkeit, das hat der Herr Abg. Kolb mit Recht gesagt. Wir waren uns in der Mehrheit der Kommission und auch wir auf dieser Seite des Hauses dieser Verantwortlichkeit wohl bewußt, und nicht mit einem Hurra haben wir der Reform zugestimmt, sondern nach ernster Beratung, nach Ueberlegung der Vor- und Nachteile. Ich möchte als Charakteristikum doch auch darauf hinweisen, daß bei diesen Beratungen, als die Denkschrift bekannt war, ein so schnelles und klares „nein“ auch von jener Seite (zur Mitte des Hauses) nicht kam, und daß die Personentarifreform von ihr nicht von Anfang an in Grund und Boden hinein verdonnert worden ist, und daß auch die Herren von jener Seite nach den langen Darlegungen in der Kommission nicht „nein“ sagten, sondern sich nur der Stimme enthalten haben.

Ich führe das als Charakteristikum darum an, um zu zeigen, daß man die Vorteile nicht übersehen kann. Man kann, ich will das nach Ihrer Ueberzeugung Ihnen gar nicht übel nehmen, man kann nach Abwägung aller Gründe zu einem „nein“ kommen, aber dann dürfen Sie uns doch nicht so schwere Vorwürfe machen, wenn wir nach Abwägung aller Gründe glauben, daß die Vorteile die Nachteile, so wie die Sachlage jetzt ist, überwiegen. Wir sind nicht Schritt für Schritt vor der Regierung zurückgegangen, wie das der Herr Kolb gestern gesagt hat, sondern ich glaube, wir sind Schritt für Schritt in der Reform vorwärts gegangen; wir haben uns zwar ein höheres Ziel gesteckt, aber wir sind eben nicht, wie das auch sonst im Menschenleben nicht möglich ist, mit 7-Meilenstiefeln auf unser Ziel losgegangen, sondern wir sind auf der Erde geblieben, und nicht den Gebilden der Phantasie nachgegangen; aber rückwärts sind wir, glaube ich, nie gegangen, sondern, wie es im letzten Landtag schon hervorgehoben wurde, wir haben von Landtag zu Landtag etwas erreicht, und ich glaube mit Recht, daß wir jetzt wieder einen Schritt und zwar einen großen Schritt vorwärts gekommen sind.

Der Hauptvorteil ist doch, daß wir den Zweipfennigtarif als Prinzip einmal haben für die große Masse unserer Bevölkerung, und daß die Nachteile, die allerdings mit der Verteuerung in den Schnellzügen verbunden sind, bei uns bis zu einem gewissen Grade aufgehoben oder doch gemindert werden durch die Maßnahmen die die Großh. Eisenbahnverwaltung treffen will, — durch die Einführung der beschleunigten Züge. Daß die Hauptmasse der Bevölkerung den Vorteil davon hat, darüber kann man, glaube ich, nicht im Zweifel sein. Die größere Mehrzahl ist bisher auf die teureren gewöhnlichen Billets gefahren, nicht auf die Kilometerbeste, denn diese haben ja nur ein Drittel der Einnahmen ausgemacht. Allerdings gibt es auch noch Ausnahmebillets, aber es bleibt doch noch ein großer Teil des fahrenden Publikums übrig, der auf gewöhnliche Billets fuhr. Diesen Leuten ist eigentlich bisher, wenn man gerecht urteilen will, ein Unrecht geschehen, und das wird jetzt wieder ausgeglichen. Wenn man den Durchschnitt ausrechnet, den die Reform bringt, so tritt eine Verbilligung ein, und das bringt uns eben den Einnahme-Ausfall, aber dieser Ausfall kommt wieder der großen Masse zu gute, und deswegen ist das ein Fortschritt in unseren Augen. Der Herr Abg. Kolb hat gesagt, der Bauer will auch Schnellzug fahren; das ist richtig, aber das sind doch nur Ausnahmefälle, wo er eine größere Strecke fahren muß, bei den Fahrten nach den Amtsstädten und Orten in einem kleineren Umkreis, da hat er bisher immer die hohen Tarife bezahlen müssen, während er in Zukunft für 2 Pfennig fahren kann, und das ist für ihn von größtem Vorteil. Man hat darauf hingewiesen, wir, das Zentrum, hätten es leicht, zuzustimmen, da wir die ländliche Bevölkerung hauptsächlich vertreten; das ist richtig, daß die Wähler aus den ländlichen Bezirken, die wir vertreten, dabei den Hauptvorteil haben, und den wollen wir ihnen auch gern zukommen lassen; wir wollen ihnen auch weiter zuteil werden lassen, daß die Einrichtung der Züge so wird, daß sie ihren Bedürfnissen entspricht, und deswegen haben wir auch darauf hingewirkt, daß die Ausstattung dieser Züge für solche, die auf den Markt fahren, so gemacht werde, daß sie ihre Marktwaren unterbringen können, und es ist ein gewiß dankenswertes Entgegenkommen der Großh. Regierung, daß sie dafür sorgen will, daß auch derartige Wagen in den Zügen eingestellt werden. Ich denke da hauptsächlich an die Gegenden des Oberlandes und des Hinterlandes. In der Umgebung der großen Städte wie Freiburg und Karlsruhe ist das nicht so notwendig, weil da Lokalzüge verkehren, aber gerade in den abgelegenen Gegenden wird man diese Veränderungen sehr begrüßen.

Aber wir vom Zentrum fühle ich uns da nicht einseitig als Vertreter agrarischer Interessen, sondern wir haben auch die Interessen des Mittelstandes im Auge, wir kommen dabei auch nicht in Widerspruch mit unserem Programm. Wir haben in unserem Programm allerdings auch gesagt, daß wir für die Verbilligung der Tarife eintreten werden; ich glaube aber, daß wir die Verbilligung in der Hauptsache jetzt erreichen, wenn auch nicht im ganzen so, wie wir es auf dem letzten Landtag gedacht haben. Unser Programm ist deswegen von uns auch unseren Wählern gegenüber eingehalten, und zwar nicht nur dem Lande gegenüber, sondern auch den Städten gegenüber. Hier, glaube ich, leidet die Darstellung des Herrn Kollegen Kolb auch an einer Uebertreibung; denn es ist doch nicht so, daß der Mittelstand nur Schnellzüge benutzt und daß er nur Schnellzug fahren will. Ich glaube vielmehr, einen viel größeren Wert muß der Mittelstand, müssen auch die Landwirte und die Bewohner der kleinen Städte darauf legen, daß statt vieler durchgehender Schnellzüge, die auf weite Entfernungen

gehen, der Verkehr an kleinen Plätzen besser ausgebaut wird, und das, glaube ich, wird erreicht durch das, was die Großh. Regierung mit den beschleunigten Personenzügen nun durchführen will. Deswegen wird diese Einrichtung am allermeisten begrüßt werden, und sie wird auch dem Mittelstand in den Städten zugute kommen; denn gerade die Kaufleute, die Detailreisenden usw., reisen ja doch nicht immer auf große Strecken, sondern sie müssen gerade auf die kleinen Plätze hinausgehen, sie müssen in die Amtsstädte und Orte hinaus, und da ist es für sie viel besser, wenn sie nicht nur die einfachen Bummelzüge, wenn ich mich so ausdrücken darf, haben, sondern wenn sie auch die beschleunigten Züge haben und daß sie, wenn sie einmal eine größere Fahrt machen wollen, von Karlsruhe nach Freiburg oder nach Basel z. B., in verhältnismäßig kurzer Zeit auch unter Benützung der beschleunigten Personenzüge zu 2 Pf. ohne Fahrkartensteuer dahin kommen können. Ich glaube daher, daß das, was durch die höheren Kosten der Schnellzüge dem Mittelstande für die Reisen, die er natürlich auch über größere Strecken dann und wann machen muß, an Nachteilen erwächst, wieder ausgeglichen wird durch den Vorteil, den er durch diese beschleunigten Züge mit dem Zweipfennigtarif bekommt. Es hat hier alles seine zwei Seiten, und auch die gute Seite darf man nicht übersehen.

Der Herr Kollege Kolb hat auch über den Schnellzugszuschlag gesprochen. Ich muß sagen, so prinzipiell ablehnend stehe ich demselben nicht entgegen. Ich will nicht auf die Berechnung eingehen, ob die Schnellzüge billiger fahren als die andern. Der Herr Kollege Kolb hat dabei wegwerfend von den „Fachmännern“ gesprochen, davon, daß man auf die sogenannten Fachmänner nichts geben solle. Er hat nun aber gerade für diesen speziellen Teil einen Fachmann uns vorgeführt, den Eisenbahnassistenten Schneider, der da Berechnungen gemacht hat. Ja, ich glaube, der ist für uns kein größerer Fachmann als andere Leute, die uns die entgegengesetzten Berechnungen machen. Wenn man es als Laie für sich überlegt, so muß man doch zur Einsicht kommen, daß diejenigen recht haben, die sagen: man muß nicht nur den einfachen Betrieb der Schnellzüge bei der Berechnung zugrunde legen, sondern muß die gesamte Ausstattung des Eisenbahnnetzes nehmen, den gesamten Ausbau unseres Oberbaues, unsere Personen- und großen Rangierbahnhöfe und dergleichen, die Sicherheitseinrichtungen, die Stellwerks- und Blockierungsanlagen und dergleichen, die uns viele Millionen kosten. Dieses alles, die Ueberführungen und dergleichen kosten uns ja ungezählte Millionen, die nicht ausgegeben werden müßten wegen des Personennahverkehrs, sondern hauptsächlich und in allererster Linie des Schnellzugsverkehrs wegen. Wenn man das alles ineinander rechnet, wird man nicht schlankweg sagen können: die Schnellzüge kommen uns am billigsten, deswegen kann man dort auch die billigsten Tarife zu Grunde legen, sondern man wird eher Gründe finden, die für das Gegenteil sprechen. Jedenfalls aber ist das eine sicher, daß in dem Schnellzug eine höhere Leistung der Bahn gegeben wird. In der ganzen Welt wird die höhere Leistung auch immer höher bezahlt. Von dem Gesichtspunkt aus muß man, glaube ich, diese Zuschläge und diese Tarife berücksichtigen (Abg. Fr ü h a u f; Volkswirtschaftlicher Gesichtspunkt!). Es muß, Herr Kollege Fr ü h a u f, nicht allein der volkswirtschaftliche Gesichtspunkt in den Vordergrund kommen, sondern man muß alles berücksichtigen, und wenn man alles abwägt, dann wird man auch zu der Ueberzeugung kommen, daß der Schnellzugszuschlag auch vom geldlichen Standpunkt gerechtfertigt ist. Derjenige, der Schnellzug reist, gewinnt doch auch wieder an Zeit. Er braucht z. B. nicht zu übernachten, das ist für ihn unter Umständen ein sehr

großer Vorteil. Er spart außerordentlich viel. Er spart vielleicht 10 bis 12 M., und wenn er da vielleicht 1 bis 2 M. für diese höhere Leistung dem Staate zahlt, hat er schließlich doch, vom volkswirtschaftlichen Gesichtspunkt betrachtet, noch 6 bis 8 M. mehr in der Tasche. Man muß auch hier eines ins andere rechnen.

Das Kilometerheft war gewiß eine schöne Einrichtung, aber nicht als Kilometerheft, sondern nur, weil es den 25 Pf.-Tarif für die dritte Klasse hatte. Deswegen wollten wir das verallgemeinert haben. Deswegen standen wir im letzten Landtag auch auf dem Boden der letzten Resolution. Wir hätten sehr gern gewünscht, und es wäre mir außerordentlich angenehm gewesen, wenn die Personentarifreform auf dieser Grundlage hätte durchgeführt werden können. Aber Sie haben gesehen, daß sie so nicht durchgeführt werden kann. Sie sehen nach den Darstellungen der Großh. Regierung in der Denkschrift, daß von der badischen Regierung alle Versuche gemacht worden sind, um das zu erreichen. Aber es ist alle Liebesmüh vergeblich gewesen. Da kommt eben dann der andere Gesichtspunkt, ob wir einseitig in Baden vorgehen können, und es scheint mir, daß wir das eben nicht tun können, weil wir ein zu kleines Stück unseres großen deutschen Eisenbahnnetzes bilden. Wenn wir auf der anderen Seite aber mit der Zustimmung zur Tarifreform erreichen, daß wir in der Vereinheitlichung vorwärts kommen, daß wir für ganz Deutschland einen Schritt vorwärts machen und dann die Hoffnung haben können, daß wir auf dem Gebiete nicht stehen bleiben, sondern daß man später noch einen Schritt weitergehen wird, dann wollen wir doch heute diesen ersten Schritt machen. Deswegen wollen wir in Abwägung all der Gründe, die dafür und dagegen sprechen, unter den Voraussetzungen, die ich angeführt habe, der Vorlage zustimmen.

Die Prophezeiungen, die der Herr Abg. Kolb gemacht hat, glaube ich, werden nicht eintreten. Er hat uns zum Schluß seiner Rede ja die „Verpreuung“ vorgekaut und mit hochtönenden Worten über das „preußische Zunkerturn“ und die preußische Verwaltung gesprochen. Ja, wir dürfen doch auch in den Partikularstaaten nicht vergessen, daß in Preußen das Eisenbahnwesen nicht so tief steht, sondern daß dort auch Fortschritte gemacht werden, daß man dort günstig abschließt. Was gerade die preußischen Zunker, die bankrott sein sollen, mit unseren Eisenbahnen zu tun haben, welche Vorteile sie davon haben sollen, daß wir unsere Tarife so gestalten, das sehe ich nicht ein. Die Selbständigkeit der Tarifhoheit ist uns ja nicht genommen. Wir brauchen auch nicht nach Berlin zu gehen, wenn die Personentarifreform abgeändert werden soll, zum preußischen Landtage. Er hat in unsere badischen Sachen absolut nichts hineinzureden, sondern wir werden in künftigen Landtagen hier über unsere Eisenbahnen ebenso debattieren, wie wir das heute tun. Ich sehe gar kein Hindernis. Es ist höchstens das Hindernis, das man hat, wenn man Verträge schließt. Aber wenn ich mir die Freiheit des Rücktritts lasse, wie das in unserem Vertrag der Fall ist, dann habe ich eben doch die Vertragsfreiheit, Bewegungsfreiheit wieder. Diese Prophezeiungen werden wohl ebensovienig in Erfüllung gehen, wie die anderen Prophezeiungen über die Wirtschaftspolitik und Zollpolitik. Damals haben Sie auch prophezeit, daß wir jetzt in eine Teuerung hineinkommen, und wir sehen, daß das Getreide billiger geworden ist, daß die Viehpreise im Ausland höher sind als bei uns. Mit der Prophezeiung ist es also auch nichts gewesen (Abg. Kolb: Warum gewähren Sie denn jetzt Teuerungszulagen?). Sie haben uns auch seinerzeit prophezeit, als das Fleischbeschaugesetz gemacht wurde, daß eine wesentliche Teuerung eintreten werde. Wir Agrarier — ich habe mitgewirkt, deswegen hebe ich es

auch hervor — wir haben damals alles der Reichsregierung und dem Reichstag gegenüber herborgehoben, was uns heute in allen Zeitungen an Vorkommnissen in Amerika drüber über Fleischverschlechterung geschildert wird. Man hat uns nicht glauben wollen. Heute, glaube ich, sind wir froh darüber, daß wir die Fleischbeschau so ausgebaut und Vorkehrungen gegen das Büchsenfleisch usw. getroffen haben. Heute brauchen wir das nicht zu tun, was England tun muß, nachdem man diese abschließlichen Vorkommnisse in Amerika gesehen hat. So wenig, wie diese Prophezeiung in Erfüllung gegangen ist, ebensovienig wird meinem Dafürhalten nach auch die ungewisserliche Prophezeiung in Erfüllung gehen, daß, wenn wir dem Personentarif zustimmen, wir mit Haut und Haar von Preußen verschluckt werden. Wir glauben, nach reiflicher Ueberlegung zustimmen zu können, und wir glauben, daß wir das vor unserem Volke in Gegenwart und Zukunft verantworten können (Bravo!).

Abg. Frühauß (Freis.): Auch ich freue mich, den Herren, die heute uns am Regierungstische gegenüber sitzen, soweit sie als Beamte und Personen in Betracht kommen, einige freundliche Worte widmen zu können. Ich freue mich insbesondere, das in diesem Augenblicke tun zu können im Andenken an einen der treuesten, ältesten Beamten der Generaldirektion, der durch den Tod hinweggerafft worden ist, und von dem ich trotz aller Meinungsverschiedenheiten vor zwei Jahren erlebt habe, daß er am Schlusse der Beratungen ausdrücklich konstatierte, daß die Meinungsverschiedenheiten zwischen ihm und den Herren neben ihm einerseits und mir und meinen Gesinnungsgenossen andererseits rein sachlicher Natur sind und irgend welchen persönlichen Charakter nicht tragen, daß das Ansichten sind, die gegeneinander durchgekämpft werden müssen, und über die schließlich die Bevölkerung als Ganzes und in allerletzter Instanz die Geschichte wird zu Gericht zu sitzen und zu entscheiden haben.

Ich freue mich, in diese anerkennenden Worte auch den früheren Staatsminister einschließen zu können trotz der Zerstörung der Legende von seiner ganz besondern Reformfreundlichkeit, die der jetzige Minister ja heute in dantenswerter Weise, muß ich sagen, vollzogen hat; denn die Wahrheit über alles! Es ist eben nicht wahr gewesen, daß man sich eingeredet hat, als ob der frühere Staatsminister im Gegensatz zur Bureauntratte etwa prinzipiell dem Standpunkt der Eisenbahnreformer als solchem jemals näher gestanden hätte als irgend ein Mitglied der preußischen oder deutschen Eisenbahnbureauntratte überhaupt. Er ist ja kein Bureauntratte von Fach gewesen, aber Weltmann war er und frei von kleinlichen und engherzigen Gesichtspunkten, die demjenigen anhaften, der niemals über die allernächsten Linien hinausgesehen hat, die ihm sein Beruf oder sein an die Scholle gebundenes Leben gezogen hat. So hat er mit großem Glück eine der schwächsten Stellen der Verwaltung erkannt und auch mit anerkennenswerter Energie trotz neben ihm und ihm gegenüber wirkender gegenteiliger Einflüsse hier seinen Willen durchgesetzt und auch aufrecht erhalten hat trotz aller Widerstände, die er nicht bloß in seiner eigenen Verwaltung gefunden hat, sondern die ihm auch in reichlichem Maße von außen her zuteil geworden sind. Allein ein Volk, das sich lediglich in einer solchen Lebensfrage auf den verlässen wollte, der zufällig an der Spitze der betreffenden Verwaltung steht, ob das nun ein Genie oder bloß ein Talent, oder schließlich nur ein gewissenhafter tüchtiger Beamter ist, ein solches Volk wäre wert, daß ihm ein solches Rieseninstrument zur Entfaltung seiner Macht in vollem Umfange überhaupt aus der Hand genommen würde.

Der große Gegensatz zwischen uns und Ihnen ist nicht der, daß wir glauben, daß irgend eine Gruppe von andern Männern, als einzelne betrachtet, die Leitung dieser Dinge wirksamer, nützlicher und vorteilhafter in die Hand nehmen könnte; ich will sogar soweit gehen und zugeben, ich wüßte — uns selbst eingeschlossen — überhaupt keinen Menschen auf Gottes Erdboden, der, wenn man ihn an und für sich betrachtet, als Minister, als Ministerialdirektor dieses Amt, das Sie versehen, besser, tadelloser und vorteilhafter für das Ganze und für den Einzelnen versehen könnte. Darin liegt der Gegensatz absolut nicht! Wenn wir von bureaukratischer Verwaltung sprechen, so bedauern wir, daß das, was vor 100 Jahren noch für unsere gesamte Staatsverwaltung gegolten hat, heute noch für die Eisenbahnverwaltung als eine moderne Einrichtung in dem konstitutionellen Leben unseres Staates sich erhalten hat, die die Volksvertretung und infolge dessen auch die Wählerschaft als Ganzes als mitwirkende, selbstwirkende, selbstentscheidende Faktoren bei der Instandhaltung des gesamten Eisenbahnbetriebs und der Eisenbahnbaupolitik ausschaltet. Das sind die beiden Programme, die sich da gegenüberstehen. Wir sehen diese Sache so an, um ein drastisches Bild zu gebrauchen, als wenn eine Riesentankone modernster Ausüstung, die für ein Panzerschiff modernster Konstruktion bestimmt ist, auf eine kleine Vergnügungsyacht verbracht und dem absolut hierzu unfähigen kleinen Schiffe zugemutet würde, die Kräfte dieses Rieseninstrumentes nun angemessen zu verwenden. Das ist unmöglich; es kann im günstigsten Falle, wenn es vor dem Kentern bewahrt bleibt, vielleicht zur Dekoration mit diesem Instrumente etwas spazieren fahren; es kann einige Knalleffekte, einige Glanzeffekte damit erzielen, aber die eigentliche riesige Kraft, die in diesem Instrumente verborgen liegt, bleibt vollständig unbehoben. Ja, es darf gar nicht ernstlich angerührt werden, weil sonst der ungeeignete Platz, auf dem es aufgestellt ist, zu allererst selbst der Vernichtung anheimfallen würde. Und wenn wir weiter der Bureaukratie gegenüber bedauern, daß nicht Kaufleute und Techniker, die Volksvertretung und die Wählerschaft selbst in diese Dinge hineingeredet haben, genau wie in die übrigen Verhältnisse unseres Staatslebens, dann verhehlen wir uns nicht, daß auf der einen Seite als der wirksamste und glänzendste Punkt dieses Zustandes derjenige anerkannt und festgehalten werden muß, daß unlautere Einflüsse, insbesondere korruptioneller Natur so lange ausgeschlossen sind, als tadellose Beamte diesen Dienst in der Hand haben. Das ist einer der erfreulichsten Erscheinungen in Baden bei unserer der ältesten Staatseisenbahnverwaltung der Welt, daß, so viel mir bekannt ist, niemals auch nur der Versuch gemacht worden ist, einen derartigen Vorwurf gegen die Verwaltung zu erheben, geschweige, daß ein derartiger Vorwurf als begründet sich herausgestellt hätte, während wir wissen, daß andere Völker schweren Schaden daran gelitten haben, daß, weil keine Staatsverwaltung die Verwaltung dieses notwendigen Instrumentes in die Hand genommen hatte, unlautere Einflüsse zum schweren Schaden der Gesamtheit sich geltend gemacht haben. Daneben steht aber die Gefahr, daß der Grundsatz „Zeit ist Geld“ bei einer lediglich von Beamten geleiteten Eisenbahnverwaltung vollkommen ignoriert wird (Sehr richtig!). Die ganze Anschauungsweise der Herren Beamten — ich stamme selbst aus einer Beamtenfamilie und kenne diese Anschauungsweise, ich verkehre mit Beamten in Menge und habe selbst schon in fester Stellung gearbeitet — steht eben diametral gegenüber der Anschauungsweise, die sich im Kopfe desjenigen bildet, der auf eigenen Füßen, aus eigener Kraft, auf eigene Verantwortung von Tag zu Tag dafür sorgen muß, daß der Betrieb seinen Fortgang nimmt, daß die Rentabilität gesichert bleibt, und daß am Ende des Jahres etwas herauskommt, und der büßen und entbehren muß,

wenn es ihm nicht gelingt, einen Ueberschuß bei seinem Betriebe zu erzielen!

So sehen wir hier insbesondere bei der Behandlung der Schnellzugsfrage, daß die Befürchtung, die wir hegen, richtig ist. Bei unseren lediglich von Beamten geleiteten Eisenbahnverwaltungen im ganzen Reich ist der Grundsatz „Zeit ist Geld“ bis jetzt zu einer Anerkennung nicht gelangt, ist bis jetzt einem Verständnis nicht begegnet. Die Herren wissen gar nicht, welcher furchtbaren Schlag sie dem Mittelstand, dem Gewerbe, der Kleinindustrie, aber auch bis hinunter zu den allergeringsten Leuten, den stellungsuchenden kleinen Angestellten, den Arbeitern zufügen, indem Sie sie jetzt aus dem Schnellzug herauswerfen und zwingen, in dem an jeder Station anhaltenden und die kostbare Arbeitszeit der Personals und des Publikums verschleudernden Bummelzug zu fahren. Um Ihnen einen drastischen Beweis dafür zu geben, wie auch die Landbevölkerung diese Sache jetzt aufzufassen beginnt, und um auch dem Zentrum einen Anhaltspunkt dafür zu geben, daß auch seine Wählerschaft an dieser Frage ganz gewaltiges Interesse nehmen wird, will ich Ihnen eine Mitteilung machen, die mir aus dem Bezirk Engen zugegangen ist. Im vorigen Jahre hatten die Militärvereine ein Fest und hatten die bekannte Fahrbegünstigung erhalten. In Engen, also gewiß keinem städtischen Bezirk, sondern einem rein ländlichen, wurden bei den Teilnehmern an dieser Fahrt vorher angefragt, ob sie von dieser Vergünstigung Gebrauch machen wollten. Drei Viertel aller dieser Leute haben es abgelehnt, die Vergünstigung überhaupt in Anspruch zu nehmen und haben erklärt, sie ziehen es vor, statt im Bummelzug mit der vergünstigten Tage im Schnellzug mit ihrem Kilometerheft nach Karlsruhe zu fahren. Warum? Weil diese kleinen Leute da draußen sich mit Recht gesagt haben, heute ist das standard of life bei uns im Badischen speziell auch auf dem Lande soweit entwickelt, daß die Arbeitszeit für den mittleren und kleinen Gewerbetreibenden, Handwerker, Bauer zu Hause um so viel kostbarer geworden ist, daß er die paar Mark, die ihm da vergünstigungsweise geschenkt werden sollen, spielend verdient, wenn er statt dessen länger zu Hause bei seinem Geschäft bleibt, mit Hand anlegt und sorgt, daß zu Hause nichts verschleudert wird. Alle diese Leute, die so denken im Lande (und ich glaube, von den 400 000 Wählern, die hier in Betracht kommen, werden, wenn wir eine Urabstimmung über diese Frage veranstalten könnten, mindestens 375 000 in unserem Sinne auf diese Frage antworten) werden und sollen künftig gezwungen werden, von der größten Wohltat des modernen Eisenbahnverkehrs, von dem Schnellzugsverkehr, bei Strafe der höheren Besteuerung keinen Gebrauch mehr zu machen. Das ist der wundeste Punkt in gegenwärtigen Augenblick und das Hans wird alle Veranlassung haben, sich dies genau zu überlegen.

Wenn ich bei dieser Gelegenheit auch dem Herrn Generaldirektor meine Anerkennung aussprechen kann dafür, wie er sich in die Geschäfte seines Amtes eingelebt hat, so freue ich mich auch, aus den zahlreichen mir zugegangenen Mitteilungen aus den Kreisen des Personals keinen Anhalt bis jetzt dafür gefunden zu haben, daß er etwa einen anderen Kurs zu steuern beabsichtige, als das unter dem gerade auch in dieser Beziehung vorbildlich gewesenen Herrn von Brauer der Fall gewesen ist. Nur müßte ich ihn bitten, auch dem Personal gegenüber nicht zu vergessen, daß wir es mit Menschen zu tun haben, die auch fühlen und denken wie wir, und die sehr häufig durch Verwaltungsmaßregeln sich in ihren zwar nicht dienstlichen aber privaten Interessen herb und hart getroffen fühlen. Ich kann als Beispiel einen Fall anführen, der der Generaldirektion jedenfalls noch bekannt ist, wie auf

meine Veranlassung vor wenigen Wochen ein kleiner Beamter — ein Heizer oder Bremser — sich an Sie gewandt hat mit der Bitte, ihn, der von Karlsruhe nach Offenburg versetzt war, wieder zurück zu versetzen, weil, wie er angab, seine Frau infolge Krankheit — ärztliche Zeugnisse waren beigelegt — die Uebersiedlung und den dauernden Aufenthalt in Offenburg nur schwer vertragen könne, und er deshalb gezwungen sei, die Frau getrennt von sich in Karlsruhe wohnen zu lassen. Dadurch entstünden ihm bedeutende Mehrkosten. Der Mann ist trotz der Vorlage des ärztlichen Zeugnisses abschlägig beschieden worden, weil sich die Generaldirektion auf den Standpunkt stellte, daß das Klima von Offenburg und Karlsruhe nicht verschieden genug sei, um ein derartiges Gesuch zu rechtfertigen. Was für einen Unterschied das Klima für einen gesunden Menschen ausmacht, das wissen wir, das weiß auch der Herr Generaldirektor jedenfalls, aber er weiß nicht, was für einen Unterschied das Klima in Offenburg und Karlsruhe für einen kranken Menschen bedeutet, das können wir nicht wissen, das muß der Arzt wissen, und wenn der Arzt erklärt, eine Patientin, die Frau eines Beamten, ist besser in Karlsruhe aufgehoben, so muß sich bei der Verwaltung leicht die Möglichkeit finden, wenigstens über kurz oder lang eine solche Versetzung rückgängig zu machen. Also hier lege ich dem Herrn Generaldirektor ans Herz, seinen Beamten gegenüber nicht zu vergeffen, daß sie nicht bloß Schachfiguren auf dem Brette des Dienstes sind, sondern daß ihre Herzen und Köpfe noch mit der Familie, mit den Verwandten verbunden sind, und auch auf diese unterschieden Rücksicht genommen werden sollte.

Wenn wir so den Beamten, die in der verantwortlichen Stellung sind, gegenüberstehen, müssen wir auch auf der anderen Seite für uns beanspruchen, daß Niemand sich herausnimmt, den Versuch zu machen, es so hinstellen zu wollen, als ob wir aus anderen als rein sachlichen Gründen hier für unseren Standpunkt eintreten. Das können und dürfen wir uns nicht gefallen lassen. Dieser Versuch ist aber sehr häufig, nicht von den Herren, die am Regierungstische uns gegenüber sitzen, aber in der Öffentlichkeit gemacht worden. Ich erinnere mich noch sehr genau, wie in einem der ersten Jahre, als ich in dieser Frage öffentlich tätig war, der Schätzbare Merkur (Heiterkeit), der Schwäbische Merkur — entschuldigen Sie, er wird in Stuttgart in den Kreisen meiner Parteifreunde so genannt, das ist mir geläufiger als der eigentliche Titel — es fertig gebracht hat zu schreiben: „Die Eisenbahnreformer hätten Advokaten unter sich, denen es darauf ankäme, die Dienststreifen, für welche sie ein festes Entgelt von ihren Klienten zu beanspruchen hätten, billiger zu machen, ohne daß die festen Sätze einer Verminderung zu unterliegen brauchten.“ Sie sehen, auch unsreinem wird nichts erspart. Und wenn Jemand zufällig so gute Nerven hat, daß derartige Angriffe auf ihn keinen Eindruck machen, so ist das nicht das Verdienst der traurigen Gesellen, die in dieser Weise öffentliche Brunnenvergiftung treiben, wohl aber ist es der Schaden der Öffentlichkeit, wenn alle diejenigen Leute, deren Nerven derartigen Gemeinheiten nicht gewachsen sind, bei der öffentlichen Behandlung derartiger Fragen ausscheiden, und das ist eine Erscheinung, die ja der Herr Berichterstatter mit warmen Worten wiederholt hier im Landtag sehr lebhaft beklagt hat.

Wenn ich weiter im Anschluß an die Ausführungen des Herrn Kollegen Kolb dafür eintreten kann, daß die Gehälter der leitenden Beamten und Techniker weit über den Rahmen des jetzigen Gehaltstarifs hinaus erhöht werden, und der Herr Minister und auch der Herr Kollege Giesler uns auf den Gehaltstarif verwiesen haben, so ist das ein Ausweichen um den Kernpunkt der Frage. Darum handelt es sich nicht, daß nun sämtliche höheren Beamten so aufgebessert werden, daß

schließlich jeder beliebige Techniker, auch solche, die 20, 30 oder 40000 Mark in der Privatindustrie beziehen, nun mit Freuden die Staatskarriere ergreifen kann, nein, sondern man muß sich die Frage vorlegen, die die Stadt München zu ihrem Vorteil beantwortet hat, ob es zulässig ist, daß technische Kräfte höher bezahlt werden auch als der leitende Jurist, der oberste Vorstand einer Behörde, mit Rücksicht auf die spezielle Leistung, die da geboten wird. Die Stadt München hat über den Gehalt ihres Oberbürgermeisters hinaus einen leitenden Techniker besoldet und damit eine Kraft allerersten Ranges gewonnen. Die Frage ist, ob Sie uns bei der Revision des Gehaltstarifs an die Hand gehen wollen, diesen Gehaltstarif und die bisherige Uebung dahin zu durchbrechen, daß lediglich mit Rücksicht auf die Marktlage vielleicht sogar außerhalb des Rahmens des Gesetzes dem diskretionären Ermessen des Ministers anheimgestellt wird, dafür zu sorgen, daß die Badische Staatseisenbahnverwaltung erstklassige Kräfte in ihren Dienst zu stellen in der Lage ist. Denn, wenn irgendwo Verschwendung getrieben werden kann, dann geschieht dies damit, daß man diese erstklassigen Kräfte nicht für sich gewinnt (Sehr richtig!). Niemand ist billiger für ein großes Gemeinwesen als gerade die ersten und fähigsten technischen Kräfte und niemand ist teurer als diejenigen, die bereit sind, zum allerbilligsten Entgelt ihre Kräfte (die dann eben auch keine sind!) zur Verfügung zu stellen.

Mißverstanden hat der Herr Minister den Herrn Abg. Kolb — der ja speziell als Eisenbahnreformer und nicht als Parteimann mit mir in enger Fühlung steht —, wenn er gesagt hat, wir betrachteten die Eisenbahnen als das Schmerzenskind des Staates. Nein, wir nicht, sondern die Tradition Ellstätters betrachtet die Eisenbahn als Schmerzenskind des Staates. Herr Ellstätter ist es ja gewesen, der vor zwanzig oder dreißig Jahren ernsthaft den Gedanken ventilerte, ob die Eisenbahn nicht eine allzu große tote Last für den Staat bedeute und ob nicht durch Veräußerung an Private der Staat davon befreit werden sollte. Wir sehen das nicht etwa als eine belläufige Aeußerung des Herrn Ministers Ellstätter an, sondern wir bekämpfen den Geist, der in unserer Eisenbahnbureaucratie noch sehr häufig zu finden ist und aus dem diese Tradition herausgewachsen ist, einen Geist, von dem auch die Finanzverwaltung gefangen genommen ist, als ob es überhaupt jemals möglich sei, daß durch Ausgaben für eine vernünftig und gewissenhaft geleitete Eisenbahnverwaltung ein großes Gemeinwesen jemals in Verlegenheit gebracht werden könnte. Diese Auffassung bestreiten wir; wir halten das für eine *contradictio in adiecto*; das ist ein Nonsens. Eine vernünftig gebaute und vernünftig und gewissenhaft getriebene Eisenbahnstrecke kann für den Staat keine Unrentabilität bedeuten. Wenn sie keinen direkten Zins abwirft, kann das zweierlei beweisen: Entweder, daß falsch gerechnet ist, was sehr häufig der Fall ist, oder aber, daß die ungeheuren indirekten Vorteile, die eine solche Strecke mit sich bringt, vollständig außer Augen gelassen werden.

Und nun gestatten Sie, daß ich das Danaergeschenk der Tarifreform daraufhin untersuche, ob es eingehender Kritik standhält, wenn man es vom Standpunkt des gleichen Rechts für Alle und der rührenden Fürsorge für den armen, Kleinen, notleidenden Mann und für die ländliche Bevölkerung, im Gegensatz zur städtischen, untersucht.

Es gibt eine Partei in unserm öffentlichen Leben, die sich für verpflichtet hält und jedenfalls dafür bekannt ist, daß sie keine Rücksicht kennt, wenn es gilt, plutokratische Privilegien und Mißstände aufzudecken und ihre Beseitigung zu fordern. Die Herren, die immer vom „plutokratischen Charakter des Kilometerhefts, des

Schnellzugverkehrs, des Rabattkilometerhefts" gesprochen haben, hätten doch sicherlich, wenn auch nur ein Funke von dem, was mit dieser Behauptung ausgesprochen wird, wahr wäre, sich füglich sagen müssen: Dann müßte doch die sozialdemokratische Partei in Deutschland längst darauf reagiert haben. Wo aber ist das der Fall gewesen? Ich habe in den Jahren 1895 und 1896 scharf die Presse beobachtet, gerade auch auf diesen Gesichtspunkt hin; ich habe nirgends auch nur die leiseste Andeutung gefunden, daß im Jahre 1895 vor und nach Abschaffung des Rabattes überhaupt von irgend einer Seite, speziell von den Kreisen, die durch diese "Privilegien" geschädigt werden sollen, irgendwie ein Mißbrauch in der Institution des Kilometerheftes wäre gesehen worden. Also werden die Herren, die heute hier zugeben, daß man in dieser Frage zweierlei Meinung sein kann, gut tun, zunächst den Beweis dafür zu suchen, der sie dazu berechtigt, hier als Wortführer der Masse der kleinen Leute aufzutreten und "plutokratische" Mißbräuche beseitigen zu wollen. Davon kann unseres Erachtens gar keine Rede sein. Die Hauptgefahr ist die, die unserer Selbständigkeit droht, und wenn Sie behaupten, daß wir, nach den Versicherungen unserer Regierung die Selbständigkeit behalten, dann frage ich: Ja, was ist dann "Selbständigkeit", worin besteht sie?

Im Güterverkehr ist sie längs durch die, übrigens sehr vernünftigen, Vereinbarungen vollständig ausgeschaltet; unsere Eisenbahnverwaltung kann einen badischen Gütertarif überhaupt nicht mehr in die Wege leiten. Im Personentarif ist sie bis jetzt tatsächlich vorhanden gewesen, wenigstens in den wesentlichsten Punkten — und jetzt soll dieser wesentlichste Teil unserer Selbständigkeit vollständig vernichtet werden: Die Verwaltung will darauf verzichten, jemals von sich aus wieder eine Verbesserung durchzuführen, falls es ihr nicht gelingt, nach vorheriger Zustimmung sämtlicher deutschen Eisenbahnverwaltungen eine Verständigung zu Stande zu bringen; erst wenn dieser Verständigungsversuch mißgünstig ist, behält sie sich freie Hand vor. Was ist denn das für eine freie Hand? Sie haben ja heute nicht mehr so viel freie Hand, um nur das Kilometerheft aufrecht erhalten zu können (Sehr richtig!), wie wird dann diese freie Hand nachher aussehen? Das ganze badische Land wird entriistet aufschreien, wenn das Kilometerheft ohne irgend welches entsprechende Äquivalent gestrichen werden wird. Und Sie wissen das sehr genau, Sie wissen, welchen Schaden Sie damit dem Lande zufügen. Sie sagen aber: Wir können es ja nicht mehr halten, sonst macht Preußen von seinen — angeblichen — Machtmitteln Gebrauch; es leidet den Güter- und Personenverkehr zu unserem Schaden so um Baden herum, daß nur wir geschädigt würden. Würde das nachher nicht gerade so der Fall sein, wenn Ihre Verständigungsversuche in fünf oder zehn oder zwanzig Jahren nicht gelingen, Ihre Versuche, eine selbständige Verbesserung durchzuführen? Dann würde Preußen natürlich erst recht von seinen Machtmitteln Gebrauch machen. Deshalb ist richtig, was hier an dieser Stelle der Herr Kollege Goldschmidt schon vor vier Jahren ausgesprochen hat, und was ich ihm damals bestätigt habe: Wenn man klar und deutlich vor Augen sieht und entschlossen ist, die Selbständigkeit aufzugeben zu müssen und aufzugeben, dann gibt man sie je schneller um so besser auf, denn dann erzielt man wenigstens halbwegs anständige Bedingungen; wenn man aber erst durch die Verhältnisse aufs Knie gezwungen ist, wenn der letzte Pfennig aus dem Portemonnaie ausgegeben ist, wenn man nicht mehr wie wir heute an der Spitze der deutschen Eisenbahnverwaltungen, sondern in finanzieller Beziehung am Schwanz marschieren, dann hat man seinem Lande wahrlich keinen guten Dienst geleistet, wenn man dann erst dazu übergeht, eine unvermeidlich gewordene Handlung zu vollziehen.

Die Frage ist also nur die: Können wir die Selbständigkeit aufrecht erhalten oder nicht? Sie glauben, Sie können sie so in's Blaue hinein aufrecht erhalten, auch dann aufrecht erhalten, wenn Sie sich den preußischen Vorschriften in Bezug auf Betrieb und Tarifierung fügen. Das ist nicht der Fall. Wir stellen in Kranze der deutschen Eisenbahnverwaltungen den gesunden Mittelstand dar. Die badische Eisenbahnverwaltung hat es verstanden, einen verhältnismäßig kleinen Betrieb durch intensive Bearbeitung und Ausnützung, durch Anpassen an die lokalen Bedürfnisse unseres Landes finanziell zum glänzendsten zu machen, der bis jetzt im ganzen deutschen Reich geschaffenen worden ist. Die preußisch-hessischen Eisenbahnüberschüsse können mich durchaus nicht über die Tatsache hinwegtäuschen, daß wir vom Personenverkehr (pro Kilometer gerechnet) eine viel größere Einnahme ziehen als Preußen selbst — das ergibt sich nach Ihrer eigenen Denkschrift — und zwar seit zehn Jahren, obgleich doch Preußen sich in diesen zehn Jahren auch dem Kilometerheft gegenüber die größte Mühe gegeben hat, seinen Verkehr durch Einstellung der dritten Klasse in Schnellzüge usw. zu entwickeln; trotzdem ist es ihm nicht gelungen, uns zu überholen. Wenn wir unsere Verbesserungen aufgeben, künftige Verbesserungen gar nicht in Aussicht nehmen können, uns lediglich mit Preußen assoziieren und uns verpflichten, zu denselben Bedingungen zu tarifieren und den Betrieb zu führen, so befinden wir uns doch genau in derselben Lage, wie der kleine Mann aus dem Mittelstand im Laden an der Straßenecke, der aus Angst vor der Konkurrenz des großen, überlegenen Warenhauses mit diesem ein Kartell abschließt, und sich dahin vereinbart: Wir kaufen miteinander ein, wir verkaufen miteinander zu denselben Preisen. Wir halten unser Geschäft gleich lange auf, wir bezahlen unser Personal möglichst nach den gleichen Grundsätzen und dergleichen mehr. Was hat ein solcher Betrieb noch für einen Zweck? Der Großkaufmann wird sicher bald Mittel und Wege finden, Einkaufsquellen und Verkaufsmöglichkeiten zu finden, die ihm zwar, dem Großkapitalisten, noch die Möglichkeit der Existenz gestatten, die aber dem kleinen Mann es unmöglich machen, wenn er die landesübliche Verzinsung will, mit seinem kleinen Kapital den Betrieb weiterzuführen. Es wird ihm gehen wie den kleinen Zechen im Rheinland, Westfalen. Der Große wird ihm sagen: „Ich kaufe Dir Deinen ganzen Kram ab, es ist viel besser für Dich, wenn Du ihn aufgibst, als mit Deinem Scheinbetrieb mir in das Geschäft hineinzupfuschen.“ Deswegen also könnten wir in der Entwicklung unserer Eisenbahnen bis zu dem toten Punkt noch lange fortfahren, dem toten Punkt, der dann erreicht ist, wenn einmal Verbesserungen und Verbilligungen des Betriebs aufhören werden, Mehreinnahmen für den Staat zu ergeben. Bis zu diesem Punkte brauchten wir unsere Selbständigkeit nicht aufzugeben. Wenn dieser Punkt erreicht ist, und wir sie dann aufgeben, dann haben wir ein Beispiel gegeben, das, wenn unser Eisenbahnbetrieb in einer größeren Gemeinschaft aufgeht, nicht nur uns, sondern ganz Deutschland und schließlich der ganzen zivilisierten Welt zugute kommen würde.

Die Bevölkerung draußen beruhigt sich jetzt dabei, daß die Entscheidung über diese wichtige Frage in guten Händen sei. Die Zweite Kammer müsse diese Frage am besten verstehen, sie müsse ihr gemachten sein. Die Zweite Kammer hat in dieser Beziehung schon eine ziemlich lange Geschichte hinter sich. Wenn ich die ersten Anfänge unserer Staatseisenbahnen mir vergegenwärtige und sehe, welche Kämpfe es gekostet hat, bis überhaupt die erste Staatseisenbahn eingeführt werden konnte, wenn ich sehe, es ist schließlich nach langem Hin- und Herreden nur dadurch möglich geworden, eine badische Staatseisenbahn ins Leben zu rufen, daß eine fremde

Aktiengesellschaft drohte, den Verkehr, der auf der Main-Neckarbahn anfang sich zu entfalten, abzuleiten, statt über Heidelberg nach Basel über Mannheim—Straßburg nach Basel zu führen, und daß, getrieben von der Angst vor diesem Projekt, im Jahre 1837, glaube ich, die badische Regierung sich gezwungen sah, einen außerordentlichen Landtag einzuberufen, um dem sofort vorzubringen und sofort den Anschluß der Main-Neckarbahn über Heidelberg nach Basel zu sichern, da sage ich mir: Schon einmal ist mir mit ganz knapper Not die Zweite Kammer dem Schicksal entronnen, für ewige Zeiten einen großen Augenblick im Interesse unseres engeren Vaterlandes veräußert zu haben. Damals war es die Großh. Regierung, die die Zweite Kammer, die in der Session vorher noch ein langes Für und Gegen und zweierlei Ansichten über diese Frage hier zum Besien gegeben hatte, davor bewahrte, unser Land Baden nicht schweren Schaden leiden zu lassen. Ich glaube, die Parallele zu heute ist nicht schwer zu ziehen. Auch heute handelt es sich darum, ob wir Herren im eigenen Lande bleiben, oder ob wir anderen Händen das anvertrauen wollen, was wir selbst gerade so gut machen können. Es sind damals nicht die Sachmänner gewesen, die uns davor bewahrt haben, daß jener große Augenblick nicht ungenützt vorbeigegangen ist, sondern der Mann, der zuerst seine Stimme für Staatsbahnen erhoben hat, das war der Idealist und Phantast Rottsch, wie Herr Kollege Giesler ihn nennen würde, der schneidig dafür eingetreten ist, keine Privatbahnen, sondern Staatsbahnen in Baden einzuführen. Ihm wurde sekundiert von Rebenius und Rau, und so gelang schließlich das große Werk, entgegen den Ansichten der Sachmänner. Rebenius hat in seinem großen Bericht selbst bekannt, daß er sich erst während der Abfassung des Berichts von der Wichtigkeit der Rottsch'schen Auffassung überzeugt habe: daß, so gut wie die Landstraßen ein Staatsinteresse seien, auch die große Eisenstraße die Interessen des Landes berühre, und unmöglich anderen Händen als den Händen des Staates und der Krone anvertraut werden dürfe. Sie sehen also, es sind nicht nur die Sachmänner, auf deren Stimme gehört werden darf. Die Frage hat aber nicht nur eine rein technische Seite, sondern auch eine rein politische Seite. Auch hier dürfen wir die Sachmänner absolut nicht als die Sachverständigen anerkennen, sondern wir müssen die Führer unseres Volkes auf geistigem Gebiete als die sichersten Führer unseres Volkes auch in solchen Fragen betrachten. Es ist Goethe gewesen, der kurz vor seinem Tode, ohne daß er selbst eine Eisenbahn gesehen hatte — Sie finden den Ausdruck in den Eckermann'schen Gesprächen —, gesagt hat: „Für die deutsche Einheit ist mir nicht bange, die guten Chausseen und die im Entstehen begriffenen Eisenbahnen werden sie uns schon bringen.“ Das war ein politischer Sachmann allerersten Ranges. Wenn nun die Eisenbahnen imstande sind, derartige kostbare Güter zu bringen, müssen sie auch imstande sein, derartige kostbare Güter zu erhalten und auch in Zukunft ähnliche kostbare Güter schaffen zu helfen; und daran selbst mit die Hand zu haben, hat das badische Volk ein Interesse ersten Ranges!

Warum befinden wir uns in der bedauerlichen Lage, daß die badische Volksvertretung nicht das letzte Wort in diesen Fragen hat? Weil unsere Väter es veräußert haben, die Eisenbahnen sofort unter die gesetzgeberische Kontrolle der Volksvertretung zu stellen. Selbstverständlich wäre, wenn die Verfassung erst nach 1838 geschaffen worden wäre, oder wenn die Eisenbahnen schon vor 1818 bestanden hätten, auch die Kontrolle über diesen wichtigsten aller Staatsverwaltungszweige in die Verfassung aufgenommen worden. Denn es bedeutet eine schreiende Lücke in der Verfassung, wenn wir gerade darnach in ihr vergeblich suchen. Eine Volksvertretung hätte

nur im Geiste der Verfassung gehandelt, wenn sie die 70 Jahre des Bestehens der Eisenbahn benützt hätte, sich längst eine Anteilnahme an der Verwaltung der Eisenbahnen zu sichern. Wir haben ja auch in jedem Jahre, wo wir die Möglichkeit dazu hatten, den Antrag auf gesetzliche Festlegung des Tarifwesens gestellt. Sie wissen, welches Schicksal er jeweils erlitten hat, die Majorität dieses Hauses hat sich nicht von seiner Wichtigkeit überzeugen können. Wir sind aber nicht die ersten gewesen, die diesen Gedanken aufgegriffen haben. Es ist Moriz Mohl gewesen in der württembergischen Kammer, der im Jahre 1851 mit denselben Gründen wie wir den Antrag gestellt und befristet hat und das mit denselben Gründen wie wir bekämpft worden ist. Er mußte es erleben, daß über seinen Antrag mit 57 gegen 31 Stimmen zur Tagesordnung übergegangen wurde. Auch diesmal ist von uns ein solcher Antrag gestellt, und wenn Sie dem Lande und Deutschland als Ganzem und der ganzen zivilisierten Welt einen Wink geben wollten, welche Bahnen beschritten werden müssen, um eine richtige Eisenbahn- und Betriebspolitik einzuleiten, und wenn Sie uns bewahren wollten vor dieser Eisenbahnreform, wie sie jetzt geplant ist, vor dem Verlust unserer Selbständigkeit, so müßten Sie diesem Antrag in letzter Stunde zustimmen, müßten ihn an Stelle der verderblichen Reform setzen! Diese Reform ist auch deshalb von uns mit größter Schärfe zu bekämpfen, weil sie dem Geiste der Reichsverfassung nicht, wie der Herr Minister meint, entspricht, sondern widerspricht. Derjenige, der als Autorität hier anrufen werden kann, das ist ein Größerer als wir gewesen, das ist Fürst Bismarck selbst gewesen, der vor 30 Jahren uns den Weg zur Reichseisenbahn gewiesen hat. Daß wir nicht leichter zur Reichseisenbahn kommen, wenn wir auf derartige Schwächung unseres Einflusses eingehen, als wenn wir hier unseren Weg, den wir bis jetzt mit Glück beschritten haben, weiter verfolgen und jederzeit uns bereit erklären, in eine Reichseisenbahngemeinschaft einzutreten, das bedarf wohl keiner Ausführungen, das kann vor dem Forum der öffentlichen Meinung ganz unumwunden bestritten werden. Und diejenigen, die dieser Reform, dieser Stärkung des preussischen Partikularismus auf Kosten aller anderen Staaten in die Hände arbeiten, wälzen den größten und schwersten Stein vor die Tür, durch welche schließlich die Reichseisenbahn für uns gewonnen werden könnte. Wenn demaleinst das deutsche Volk gezwungen werden wird, statt der paar Milliarden, die heute vielleicht notwendig wären, um Preußen zum Anschluß an die Reichseisenbahn zu bewegen, das Zehnfache opfern zu müssen, um die Reichseisenbahn zu gewinnen, dann wird man an die „klugen und weit voraus blickenden“ Staatsmänner des Jahres 1906 denken, die dem deutschen Volke diese ungeheuren Kosten aufgebürdet haben. Denn daß schließlich doch das ganze deutsche Volk mit seiner Stellung auf dem Weltmarkt es nicht wird vereinbarlich und erträglich finden können, daß nicht einmal im preussischen Parlament (denn das hat eben so wenig zu sagen, wie wir), sondern lediglich in den Stuben eines einzigen Eisenbahnministeriums in Berlin, ohne Mitwirkung irgendwelcher konstitutioneller Faktoren der Betrieb und der Bau unserer deutschen Eisenbahnen beschlossen und durchgeführt werden kann, das liegt so auf der flachen Hand, daß nicht einmal ein großer Scharfblick dazu gehört, um zu sagen: Der erste große Schaden, der hier sich einstellen wird, wird das deutsche Volk schnell klug machen, um sein Recht voll und ganz zu fordern. Wenn wir hier in dieser Stunde unser ernstes Wort erheben, so haben wir das Recht dazu deshalb, weil unsere Vergangenheit uns dazu berechtigt. Wir sind Bestrebungen wie denjenigen, die jetzt hier zutage treten, vom ersten Tage der Behandlung dieser Fragen in der Öffentlichkeit ab, seit 15

Zahlen, entgegengetreten, wir haben in unseren engeren Kreisen und in der Öffentlichkeit mit aller Entschiedenheit dafür gewirkt, daß andere Wege beschritten werden sollen. Es ist uns ja auch der Triumph zuteil geworden, daß, entgegen den scharfen Kriegserklärungen, die die Nachmänner, hier insbesondere auch die badische Generaldirektion, uns vor 15 Jahren haben zuteil werden lassen, doch Herr von Brauer in einem wesentlichen Punkt den Weg der Reformen beschritten hat mit der Einführung des Rabattkilometerheftes. Mit diesem Hefte war der Beweis geliefert, daß man mit 1, 2, 3 Pf. unter den damaligen Verhältnissen und selbstverständlich noch viel mehr unter den heutigen fahren konnte, ohne daß die Staatskasse ein schlechtes Geschäft dabei machte. Im Gegenteile, der badische Personenverkehr hat niemals, seit badische Bahnen bestehen, einen ähnlichen Sprung gemacht, sowohl der Zahl der beförderten Personen nach, als der Einnahmen, die gemacht worden sind, als insbesondere in den Jahren 1895 und 1896, ganz besonders im Jahre 1895. Wer sich dafür interessiert, der lese die amtlichen Berichte der Generaldirektion aus jenen Jahren, da wird er finden, daß, während das Jahr 1895 zunächst ein schlechtes Jahr für den Eisenbahnbetrieb zu werden drohte, indem nämlich bereits die ersten vier Monate einen Ausfall von 100 000 M. gegenüber den vier Monaten des Jahres 1904 erbracht hatten, am Schlusse des Jahres 1895 ein Betrag von weit über einer Million Mark an Ueberschüssen über das Jahr 1904 hinaus in der Eisenbahnkasse vorhanden war. Trotzdem hat die Generaldirektion, wie ich damals und auch an dieser Stelle behauptet habe, und wie ich heute wieder behaupten muß, infolge des Druckes, der von außen her und hier von Berlin insbesondere auf sie geübt worden ist, das Rabattheft abgeschafft. Wie war es möglich, daß das Rabattheft in den ersten sechs Monaten seines ungehörten Bestehens abgeschafft werden konnte, ohne daß eine einzige Stimme sich dagegen erhoben hätte, und ohne daß etwa finanzielle oder sonstige Strömungen oder Nachteile die Generaldirektion zu dieser Maßnahme, die sie, ohne den Landtag zu befragen, kurzer Hand durchgeführt hatte, gezwungen hätte? Warum hat es abgeschafft werden müssen? Der Grund, den der Herr Abg. Gießler nicht einsehen will, ist der, daß die preussischen Junker das denkbar größte Interesse daran haben, daß der Beweis in Deutschland nicht erbracht wird, daß man billiger als für 2 Pf. die Person auf Staatseisenbahnen fahren lassen kann, denn ein solcher Beweis würde die Gefahr involvieren, daß die Freizügigkeit auch im preussischen Staate über kurz oder lang aus finanziellen Interessen der Staatskasse wie der Gesamtheit aus der Theorie des Freizügigkeitsgesetzes übergesetzt werden müßte in die Praxis der Sachengängerei und ähnlicher verwandter Erscheinungen. Das wird die preussische Junkerschaft mit allen Mitteln hintertreiben. Wenn bei uns mit 1, 2 und 3 Pf. pro Kilometer noch ein gutes Geschäft in den drei Klassen gemacht wird, wollen auch die Preußen nicht mehr 2 Pf. für vierte Klasse bezahlen! Deshalb haben sie in Berlin die Kabinettsfrage gestellt und erklärt: Diesem Verfahren in dem Ländchen, das uns so viel Kopfschmerzen schon gemacht hat, muß bei der ersten Gelegenheit entgegengetreten werden. Ob das nun in brutaler Form geschehen ist, oder ob von Minister zu Minister verhandelt worden ist, das wissen wir nicht, aber das weiß ich, daß es schon einmal einen Astronomen gegeben hat, der einen Stern entdeckt hat, ohne daß er ihn gesehen hatte, und zwar lediglich durch Berechnung. Nach demselben Prinzip habe auch ich berechnet, daß mir in Berlin und sonst nirgends auf Gottes weiter Welt jemand an der Vernichtung des Rabattkilometerheftes ein Interesse haben kann, und dabei bleibe ich, bis mir offen, ehrlich und klar die Akten vorgelegt werden können, die mir zeigen, weshalb das Rabattkilometerheft abgeschafft

worden ist. Wenn ich damals noch einen Zweifel gehabt hätte, ob diese Vermutung richtig ist, dann wäre sie bekräftigt worden durch eine sonst über alles wunderbare Tatsache, daß sechs Monate nach Abschaffung des Rabattkilometerheftes Preußen dazu übergegangen ist, den preussisch-hessischen Vertrag einzugehen, der alle Welt in großes Erstaunen versetzt hat. Vom Juli 1896 datiert dieser preussisch-hessische Vertrag, und ich denke, das ist Beweis genug, denn man weiß ja, daß solche Verträge geschlossen sind nach reiflicher Ueberlegung, und daß Preußen wenigstens ein Jahr vorher schon mit der Bearbeitung dieser Frage beschäftigt gewesen ist. Es gehörte deshalb für uns gar keine große Kunst dazu, nach Ende des Jahres 1896 das badische Volk in Artikeln und Versammlungen dazu aufzurufen, entweder eine selbständige, entschlossene Reformpolitik fortschrittlicher Eisenbahnbetriebsreform, insbesondere Verbilligung der Tarife unter die von der preussischen Junkerschaft als das noli me tangere betrachtete, äußerst niedere Grenze von 2 Pf. pro Kilometer für die Person zu wählen, oder sich mit der Gefahr vertraut zu machen, daß über kurz oder lang die badische Eisenbahnverwaltung gleich der hessischen vernichtet und damit die badische Staatsverwaltung, unsere Existenz als selbständiges Staatswesen, an der Wurzel getroffen werde. Damals haben wir zur Entscheidungsschlacht aufgerufen, und wir haben mit unsern schwachen Kräften dieselbe ja auch durchgeführt mit dem Erfolg, daß wir gesehen haben, daß die Wehrheit der Bevölkerung für unsere Ueberzeugung nicht zu gewinnen war. Als gute Demokraten fügen wir uns selbstverständlich einem derartigen Entschlusse; wir haben unsere Pflicht und Schuldigkeit als Politiker getan und können ruhig sehen, wie es weitergeht.

Allerdings habe ich gefunden, daß Licht und Schatten bei diesem Kampfe nicht gleichmäßig verteilt gewesen sind. Während nämlich wir lediglich auf unsere eigene Kraft angewiesen waren, habe ich bei jener ganzen Agitation den Eindruck gewonnen, daß Preußen bereits wie Ausland mit dem Rubel, so auch mit dem Taler einzugreifen sich nicht scheut, wenn es darauf ankommt, seine Zwecke zu erreichen. Es hat sich ein preussisches Sykophantentum, so darf ich wohl sagen, herausgebildet im Lauf der Zeit, welches mit allen Mitteln versucht hat, insbesondere auf die öffentliche Meinung mit Hilfe der Presse Einfluß zu gewinnen und Stimmung dafür zu machen, daß es hoffnungslos sei, für die Selbständigkeit der einzelnen Bundesstaaten auf dem Gebiete der Eisenbahnverwaltung einzutreten, und daß es das Beste sei, so schnell als möglich die Selbständigkeit zu opfern, um wenigstens noch gute Bedingungen zu erzielen. Es hat dieses Sykophantentum, trotzdem man doch denken sollte, daß, wenn man absolut nicht zu seinem Ziele kommt, man schließlich müde wird, das Ziel weiter zu verfolgen, beispielsweise nicht nachgelassen, das Kilometerheft als eine verabscheuungswürdige, unrentable, verfehlte Maßregel der Bevölkerung zu verfechten zu suchen. Obgleich im ganzen badischen Lande kein vernünftiger Mensch gefunden werden kann, der nicht zugibt, daß dieses Kilometerheft für die Gesamtheit der Bevölkerung eine Wohltat allerersten Ranges gewesen ist, hat man immer und immer wieder den Beweis zu führen versucht, daß diese Meinung der Gesamtheit unserer Bevölkerung ein schwerer Irrtum sei. Diese Erscheinung hat uns die Agitation allerdings sehr verleidet, und wir haben bedauert, daß die Erkenntnis davon, daß dieser Kampf von der Gegenseite eben nicht durchweg mit reinen Waffen geführt worden ist, sich nicht rechtzeitig genug verbreitet hat. Wenn auch heute noch gesagt wird: Preußen hat gar kein Interesse daran, daß eine derartige Konvention geschlossen wird, und wenn von Preußen offiziell erklärt wird, daß es wartet, bis wir an es herankommen werden, ja, wie

erklärt man sich denn die Drohungen mit den Umleitungen, mit der Abschneidung des Verkehrs von Frankfurt nach Basel, wo bereits die Schaffner in den Zügen die Reisenden wie *commis voyageurs* attackieren daraufhin (das kann jeder von Ihnen in jedem Zuge erleben), ob er über Frankfurt weiterreisen will, und mit allen Mitteln versuchen, die Reisenden von Frankfurt nicht über die badische sondern über die linksrheinische Linie hinüberdrängen. Fragen Sie irgend einen Schaffner zwischen Kassel und Frankfurt darnach: Wie komme ich am besten nach Basel? Er ist instruiert, Ihnen unter allen Umständen die linksrheinische Route mündgerecht zu machen. Sie werden dagegen nie von einem Schaffner ohne ausdrückliche Befragung hören, daß man mit Hilfe des Kilometerhefts ab Weinhelm über die badische Linie kommt (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten). Wenn Preußen gar kein Interesse daran hat, warum leitet es uns denn den Güterverkehr ab? Um uns müde zu machen bezüglich der unangenehm empfundenen Konkurrenz des Kilometerhefts gegenüber der Reichseisenbahn, nicht der preussischen Eisenbahn? Ist denn die Reichseisenbahn eine rein preussische Angelegenheit? Ist denn die Konkurrenz, die wir mit dem Kilometerheft der Reichseisenbahn machen, nicht bloß der preussischen, sondern auch der eigenen badischen Bahn zugleich gemacht, da doch auch wir unsern Anteil an dieser Reichseisenbahn haben? Und warum wird im Reichstag nicht die Sache zur Sprache gebracht, warum beschränkt sich die preussische Verwaltung darauf, hinter den Kulissen ihre Zwecke und Ziele zu verfolgen? Das verstehen wir nicht. Ebenso unverständlich ist es, wenn wiederholt von preussischer Seite erklärt wird, es brächte Opfer mit der Abschaffung des Freigepäcks. Wer hat denn das von Preußen verlangt? Kein Mensch! Die Herren sollen doch ihr Freigepäck behalten, oder, wenn bei uns eine Aenderung getroffen werden soll, dann soll man das Freigepäck bei uns einführen, aber doch nicht in Preußen abschaffen! Das verlangt ja gar kein Mensch! Also, was sind das für Opfer, die da gebracht werden? Wenn Preußen weiter sagt: wir führen jetzt auch die Schnellzugzuschläge ein, die früher nicht bei uns gewesen sind, und der Minister v. Budge erklärt, er hätte das der Bevölkerung gern erspart — ja, wer zwingt denn den Herrn Minister v. Budge oder seinen Nachfolger, diese Schnellzugzuschläge einzuführen? Er beruft sich immer darauf, daß ohne diese Schnellzugzuschläge eine Einigung der deutschen Eisenbahnverwaltungen nicht herzustellen wäre. Also müssen es die nichtpreussischen Eisenbahnverwaltungen sein, die für die Schnellzugzuschläge nicht bloß eintreten, sondern sogar sie als ein wesentliches Element in der Verbindung der Verwaltungen betrachten. Alles das sind dunkle Punkte, welche nur zu deutlich erkennbar machen, wie notwendig es wäre, daß alle diese Dinge nicht im Verwaltungswege hinter den Kulissen ohne die entscheidende Mitwirkung der Volksvertretung und damit der Wählerschaft geordnet würden, sondern daß sie gesetzlich geordnet werden. Alle diese Akte gehören auf den Tisch des Reichstags und der Einzelparlamente gelegt. Alle diese Verhandlungen gehören geführt in gemeinschaftlichen Kommissionsitzungen mit den verschiedenen Regierungsvertretern. Alle diese Verhandlungen aber werden jetzt zum Schaden der Gesamtheit geführt von Männern, die, eben, wie ich am Anfang meiner Ausführungen betont habe, eine prinzipielle sachliche Differenz von dem größten und täglich noch größer werdenden Teil der Bevölkerung — ich darf sagen, dem volkswirtschaftlich denkenden und empfindenden Teil der Bevölkerung — scheidet.

Auch die Lanzierung der ganzen Reformfrage auf dem Wege, den wir erlebt ha-

ben, ist sehr unangenehm von mir empfunden worden. Wir wurden vor zwei Jahren in der Budgetkommission gefragt, ob jemand gegen die Betriebsmittelgemeinschaft etwas einzuwenden hätte, und es wurde uns gesagt, das sei lediglich eine Maßregel zur Vereinfachung und Verbilligung des Betriebes. Wir haben selbstverständlich erklärt: Gott bewahre! Wir haben dagegen nichts einzuwenden. Wir begrüßen eine solche Maßregel mit Freude! Kaum waren wir aber nach Hause gegangen aus dem Landtag, als plötzlich zu meiner allergrößten Ueberraschung diese Frage von den Eisenbahnverwaltungen in der Presse in dem Zusammenhang so weiter behandelt wurde, daß selbstverständlich mit der Schaffung einer Betriebsmittelgemeinschaft auch eine gemeinschaftliche Tarifreform verbunden werden müsse. Davon war uns in der Budgetkommission aber gar nichts mitgeteilt worden. Wir haben dagegen, selbstverständlich damals nicht als Abgeordnete, sondern in Versammlungen und in der Presse, entsprechend protestiert, haben uns gegen einen solchen Zusammenhang verwahrt und überall denen gegenüber, die uns beschuldigt haben, wir machten der Betriebsmittelgemeinschaft Hindernisse und Schwierigkeiten, nicht laut genug betonen können, daß es uns nicht einfallt, der Betriebsmittelgemeinschaft im Wege zu sein, sondern daß wir nur gegen die Verquickung der Betriebsmittelgemeinschaft mit der Reformfrage unsere Stimme erheben, weil wir verlangen, daß diese letztere Frage nicht von den Verwaltungen, sondern von den Volksvertretungen gelöst werden möge.

Nun haben wir gesehen, wie diese Frage sich entwickelt hat. Der Herr Kollege Kolb hat die Betriebsmittelgemeinschaft einen *Köder* genannt. Ja, was ist denn ein *Köder*? Ein *Köder* ist die Vorpiegelung eines momentanen Genusses, den derjenige, der darauf anbeißt, zu sich nehmen soll, der aber verschwindet in dem Moment, wo der Betreffende darauf hereinfällt — und dann kommt der Angelhaken (Geizhals).

Vizepräsident Zehner (unterbrechend): In dieser Auslegung kann ich den Ausdruck „*Köder*“ nicht passieren lassen, denn dann enthält er eine Beleidigung für diejenige Regierung, die die Anregung zur Betriebsmittelgemeinschaft gegeben hat. Ich bitte also, in diesem Sinne den Ausdruck zu unterlassen.

Abg. Fröhlich (fortfahrend): Nachdem also die Betriebsmittelgemeinschaft auf allgemeine Sympathie gestoßen war und wir uns alle bereit erklärt hatten, daran mitzuwirken und darauf einzugehen, da verschwand plötzlich diese Betriebsmittelgemeinschaft mehr und mehr im Hintergrunde, und zum Vorschein kam die von Anfang an ganz verdeckt gewesene, mit keinem Worte erwähnte Tarifreform. Und jetzt, wo es zum Schluß, zur Entscheidung kommt, ist die Betriebsmittelgemeinschaft überhaupt aus der Diskussion vollständig ausgeschieden; der Herr Berichterstatter oder der Herr Kollege Binz hat erklärt, sie sei vollständig begraben, was ich aber nicht einmal glaube; ich glaube vielmehr, der Wunsch wird immer noch weiter verfolgt. Jedenfalls ist sie für jetzt vom Erdboden verschwunden; lediglich übrig geblieben ist die sehr unangenehme, spitzige und bittere Pille der Tarifreform, die von der Bevölkerung und von uns jetzt geschluckt werden soll.

Das ist die Geschichte dieser Betriebsmittelgemeinschaft und dieser Reform. Da muß ich nun wiederum sagen: Wenn es Preußen wirklich absolut nicht darum zu tun ist, uns das Kilometerheft und die Möglichkeit zu nehmen, zu beweisen, daß man billiger wie zwei Pennig und besser wie vierter Klasse fahren kann, ohne die Staatsfinanzen zu schädigen, ei, warum inszeniert man dann einen derartigen Selbstzug? Das ist mir unverständlich.

Ich hätte es lieber gesehen, es wäre von vornherein mit offenen Karten gespielt worden, man hätte uns vor zwei Jahren schon in der Budgetkommission gesagt: Nicht die Betriebsmittelgemeinschaft, sondern die Tarifreform ist das, was vor allen Dingen von Preußen angestrebt wird.

Was bedeuten nun diese Reformen für uns? Abschaffung des Kilometerheftes, Vernichtung unseres Schnellzugsverkehrs in der heutigen Gestalt! Ich habe sehr viele Eisenbahnen kennen gelernt, selbst die amerikanischen; aber unsere heutigen badischen Eisenbahnen können sich in jeder Beziehung auch diesen Eisenbahnen gegenüber sehen lassen. Es ist eine wahre Freude, wenn man heute sieht, wie die große Masse der Bevölkerung Zutritt zum Schnellzug hat, wie man einen reichlichen Fahrplan und eine schnelle Beförderung hat, so schnell, wie das im heutigen Leben nur wünschenswert ist. Mit dem Moment, wo Sie diese Verteuerung eintreten lassen, die sehr erheblicher Natur sind — 25 Proz. sagt der Optimist Kolb, die Verteuerung beläuft sich aber zwischen 43 und 67 Proz. (Hört! hört!), ich werde Ihnen die Zahlen gleich geben — mit diesem Moment wird die Frequenz unserer Schnellzüge herabgedrückt werden bis zu einem Punkte, der es für die Verwaltung nicht mehr verantwortlich erdienen läßt, diese Schnellzüge überhaupt in der jetzigen Zahl weiter zu führen. Ja, heute wird natürlich gesagt, es ist gar nicht daran zu denken. Aber wir wollen uns wieder sprechen in drei Jahren, wenn die Schnellzugsreisenden die 3½ Pf. pro Kilometer im Schnellzug zu bezahlen haben, immer weniger werden. Sie beklagen sich ja immer wieder, daß kein Mensch in die zweite und erste Klasse hinein will, daß Schnellzüge, die die erste und zweite Klasse ausschließlich führen, nicht gefüllt werden können! Sie sehen also: das Publikum findet es einfach mit seinen Interessen nicht verträglich, derartige Summen zu opfern, es will eben billig und schnell fahren, und dazu hat es ein Recht! Sie werden mit Schrecken sehen, daß der Schnellzugsverkehr statt vorwärts rückwärts wird gehen müssen und daß den Schaden die Gesamtheit unserer Bevölkerung ohne irgend welche Ausnahme haben wird.

Um Ihnen einige praktische Beispiele zu geben, daß nicht, wie der optimistische Herr Kolb das gestern geglaubt hat, lediglich 25 Prozent Schnellzugsverteuerung in Frage stehen, will ich Ihnen folgende ausgerechneten Zahlen geben: Nach Basel von Karlsruhe aus kostet die Reise mit Kilometerheft 9,46 Mark, mit Personenzug 7,90 Mark, also eine Verbilligung, aber Bummelzug! Eine Verbilligung auf 6 Stunden von 1,56 M. Nun, welcher unserer Mitbürger verkauft denn seine Zeit so billig? Jetzt rufe ich die Öffentlichkeit an: Wer ist nun für und wer ist gegen die Freizügigkeit? Der Herr Ministerialdirektor meinte, ein Preis von 7,90 Mark Personenzug von Karlsruhe nach Basel liege im Interesse der Freizügigkeit unserer Bevölkerung! Ich sage: Das ist nicht im Sinne der Freizügigkeit, denn es giebt keinen selbständigen Mitbürger im Erwerbsleben, der seine Zeit so billig zu verkaufen in der Lage wäre; das ist vollständig ausgeschlossen, und wenn er auch auf der Hin- und Herfahrt von Basel zweimal 1,56 Mark sparte, es ihm aber dabei nicht mehr möglich ist, an einem Tage von Karlsruhe nach Basel und zurück zu kommen, was er heute spielend kann, und während der besten Geschäftszeit an der Arbeit zu sein, dann kann er mit den 8 M., die er erspart hat, gerade übernachten. Nicht einmal ein Stellenloser, nicht einmal ein Stromer oder Landreicher würde Ihnen dankbar sein für eine derartige Förderung der Freizügigkeit! Hier kommt so recht der Kontrast zwischen Beamten und Nichtbeamten, den selbständig im Erwerbsleben stehenden Mitbürgern, zum Ausdruck, und hier fehlt es den Beamten beim

besten Willen an der Möglichkeit, sich in den Gedankengang desjenigen hineinzudenken, der sagt: Zeit ist Geld, und der es täglich und stündlich in Zukunft aufs schmerzlichste empfinden wird, daß ihm gegenüber dieser Grundsatz so gründlich verletzt worden ist. Und wenn er nun diesen letzten Versuch machen und zum Schnellzug übergeben will, dann muß er von Karlsruhe nach Basel statt 9,46 M. Kilometerheft 3. Klasse 14,20 M. für den Schnellzug 3. Klasse zahlen. Ich bin keiner von denen, die sich als schlecht situiert bezeichnen können; aber für mich, sobald ich nicht mehr allein im Geschäft, sondern mit meiner Familie reise, ist damit die Benutzung des Schnellzugs dritter Klasse ausgeschlossen, wenn ich nicht eine Ausgabe machen will, die ich vor Gott und der Welt nicht mehr recht mit meinem Budget verantworten kann. (Sehr richtig.) Nun mögen Sie es ausrechnen, wie es ausfällt, wie das badische Volk, wie der Handwerker und Kaufmann, der in seinem Erwerbs- und Geschäftsleben den Schnellzug braucht, der Arbeiter, der auf Montage geht, der Bauer, der nach den Märkten fährt, der Familienvater, des schließlich im Interesse seiner Konvaleszenz, seines Urlaubs oder eines notwendigen Familienbesuches hier seine kostbare Zeit auf der Bahn verträdeln soll, wie diese alle darüber denken! Nach Freiburg ist die Verteuerung 2,87 M., (aber immer nur für einmalige Fahrt; also für Hin- und Herfahrt von Basel mehr als 9 M., von Freiburg 5,74 M., von Heidelberg 3,52 M., von Konstanz bereits 10,80 M., adieu Konstanz, adieu Bodensee! (Peinlichkeit!) und sogar von Pforzheim, unsere Nachbarstadt, über 2 M. (Hört, hört!), so daß von irgend welchem Sonntagsverkehr, Familienverkehr im Schnellzug nicht mehr die Rede sein kann.*)

An dessen Stelle treten dann die famosen beschleunigten Personenzüge. Ich will zugeben, der Herr Berichterstatter verdient alle Anerkennung, daß er sich Mühe gegeben hat, hier wenigstens den Versuch zu machen, der Bevölkerung einen gewissen Dienst in letzter Stunde zu erweisen, wie man einem Sterbenden noch Hoffmannstropfen gibt; er hat aber nicht mehr erreichen können. Ich will auch weiter bei dieser Gelegenheit konstatieren: Nicht die Herren hier in diesem Saale, nicht die Abgeordneten sind schließlich in letzter Linie Schuld, wenn wir so weit kommen, daß wir mit derartigen Experimenten ernstlich zu rechnen haben, Schuld sind natürlich in letzter Linie wir selbst, die Wählerschaft des ganzen Landes. Die Wählerschaft des ganzen Landes hat ihre Pflicht und Schuldbigkeit in dieser Frage niemals getan, sie hat diese Frage als Accessorium, als nebensächlich behandelt, sie hat ihre Abgeordneten niemals daraufhin kontrolliert, wie sie zu dieser Frage stehen, und erst im allerletzten Wahlkampf ist ein schwächlicher Versuch in dieser Beziehung gemacht worden, der aber leider Gottes schwerlich die Wählerschaft ermutigen wird, einen zweiten Versuch in dieser Richtung zu machen, denn er ist ziemlich ins Wasser gefallen.

Eine derartige Verteuerung des Schnellzugsverkehrs könnte nur gerechtfertigt werden, wenn es der Verwaltung möglich wäre, uns zu beweisen, daß die Schnellzugskosten höher wären, als die Kosten des Personenzuges. Dazu ist die Verwaltung aber völlig außerstande. Der Herr Abg. Giesler hat dem Herrn Abg. Kolb gegenüber in dieser Beziehung polemisiert und hat den Assistenten Schneider als eine Autorität nicht gelten lassen wollen. Ich will nun aber den Herren eine Autorität vorführen, die wir ja auch an und für sich nicht gelten lassen... (Abg. von Menzingen: Dann ist es keine Autorität, wenn Sie sie nicht gelten lassen!) — Sie, Herr von Menzingen, haben ja nachher reichlich Gelegenheit, das Resultat Ihrer Studien auf diesem Gebiet dar-

*) Korrigiert in persönl. Bemerkung am Schluß des Berichtes.

zulegen (Heiterkeit), es würde mich auch ungemein interessieren, die Anschauung des Herrn von Menzingen einmal kennen zu lernen, aber ich möchte doch jetzt bitten, sich noch eine kurze Zeit zu gedulden. Jene Autorität, also ist die Württembergische Generaldirektion, d. h. für Sie ist es jedenfalls eine Autorität, während wir uns allerdings die Freiheit herausnehmen, solange uns die Grundlagen nicht gezeigt worden sind, und uns die Möglichkeit der Nachprüfung gegeben worden ist, an der Richtigkeit dieser Berechnungen zu zweifeln. Sie aber, die sie Ihr Urteil in erster Linie auf den von Amtswegen Ihnen gegebenen Zahlen aufbauen, Sie sind natürlich gezwungen, in dieser Beziehung sich auch an eine solche Autorität zu halten (Widerspruch im Zentrum). Die Württembergische Generaldirektion hat im Jahre 1899 die Selbstkosten für die Kommission berechnet und hat für den Schnellzug auf den Sitzplatz, das heißt auf die Person, welche tatsächlich in der betr. Klasse gefahren ist, pro Kilometer Schnellzug berechnet: 15,3 Pfg. in der 1. Klasse, der Fahrpreis beträgt nur 9,1 Pfg., 6 Pfg. also pro Kilometer wird dem Gast der 1. Klasse in Württemberg geschenkt; in der 2. Klasse 3,64 Pfg. Selbstkosten, der Fahrpreis beträgt 5,4 Pfg., hier wird der Fahrgast also schon mehr besteuert im Interesse der Gesamtheit und insbesondere auch im Interesse der Möglichkeit, die 1. Klasse auf Regimentsunkosten weiter führen zu können, und in der 3. Klasse endlich 1,8 Pfg., während der Fahrpreis 4,5 Pfg. ausmacht. Nun gebe ich gewiß zu, daß man bei derartigen Berechnungen mit einer Fehlergrenze wird rechnen dürfen, aber daß die württembergische Generaldirektion diese Berechnung nicht geradezu ins Blaue hinein gemacht haben, daß kann auch unsereiner, der ihr kritisch gegenübersteht, zugeben. Wenn es nun auch nur ungefähr richtig ist, daß in Württemberg der Schnellzugspassagier 3. Klasse nur 1,8 Pfg. Selbstkosten verursacht, wie wollen Sie es dann hier rechtfertigen, von 2,4 Pfg. Kilometerbestpreis überzugehen auf 3 Pfg. Grundtage plus Zonenzuschlag plus Fahrartensteuer und zwar mit der Erwägung, daß der Schnellzugsverkehr doch große Kosten verursacht! Der Herr Kollege Stiefler meint, die Kosten seien immerhin noch größer als bei dem einfachen Personenverkehr. Hören wir also auch, wie es bei dem Personenzug ist: Während der Schnellzugreisende 1. Klasse 15 Pfennig notiert bei den Selbstkosten, notiert der Personenzugreisende 1. Klasse in Württemberg mit 25,5 Pf., dafür bezahlt er statt 9 Pf. wie im Schnellzug nur 8 Pf., weil es ein Personenzug ist. In der 2. Klasse notiert der Personenzugreisende doppelt so hoch wie der Schnellzugreisende der 2. Klasse, nämlich statt 3,64 im Schnellzug 6,66 im Personenzug; und nur in der 3. Klasse Schnellzug wird ein Plus herausgerechnet für den einzelnen Reisenden gegenüber dem Personenzug, nämlich gegenüber 1,80 im Schnellzug nur 1,74 im Personenzug. Also 0,06 Pf. soll die Differenz sein, um die der Personenzugreisende III. Klasse billiger gefahren werden kann, wie der Schnellzugreisende. Wenn nun die Redensarten von den volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten auch nur ein einziges Lot Wert sein sollten, dann müßte selbst ein Fachmann, der diese Rechnung als richtig anerkennt, sagen, diese 0,06 Pfg., die vielleicht der Personenzugreisende uns billiger zu stehen kommt als der Schnellzugreisende, dürfen nimmermehr Veranlassung dazu bieten, den Reisenden der dritten Klasse, der seine Zeit am allernützlichsten hat, den kleinen Geschäftsmann, den Mittelstand, den arbeitenden und erwerbstätigen Teil der Bevölkerung aus dem Schnellzug hinauszuerwerfen hinter die Mauer eines unübersteiglichen

Prohibitivtarifs — das von Ihrem Gesichtspunkt aus gedacht. Ich sage, wenn die Generaldirektion selbst nicht behaupten kann, daß mehr wie 1,8 Pfg. Selbstkosten pro Kilometer dritter Klasse Schnellzug entstehen, dann hat die Generaldirektion, der Staat als ganzes, den wir als uns gegenüberstehende Macht betrachten müssen, überhaupt nicht das Recht, vom einzelnen Steuerzahler mehr oder erheblich mehr wie 1,8 Pfg. Schnellzug dritter Klasse zu verlangen, und wenn er heute schon 2,4 Pf. verlangt, so soll der Staat herzlich froh sein, daß man nicht die conductio indebiti anstellt wegen Rückzahlung des zuvielbezahlten. Wo steht es denn geschrieben, daß die Staats eisenbahn unter allen Umständen eine Finanzquelle ist, ein fiskalisches Geschäft sein soll? Das steht nirgends geschrieben. Geht man aber von 2,4 Pfennig auf 3 Pfennig, 3,5 Pfennig und noch mehr für dritte Klasse Schnellzug hinauf, dann übersteigt man jedes Maß, dann läßt man die Zügel schießen, und bewuchert den kleinen Schnellzugreisenden dritter Klasse ohne irgend welchen erkennbaren volkswirtschaftlichen, ja ohne irgend welchen finanzpolitischen Gesichtspunkt. Denn, wenn nachher der Schnellzugreisende eben aus dieser zu hoch tarifierten Klasse wegbleibt, so nimmt eben die Generaldirektion, nehmen wir und nimmt damit der Staat weniger aus diesem Verkehr ein, als dies heute der Fall ist: und es ist also dann auch finanzpolitisch diese volkswirtschaftlich auf das Schwerste zu verurteilende Maßregel ins Wasser gefallen.

Nun sagt man uns: die Reform bringt doch auch Vorteile. Erstens „brauchen wir keine vierte Klasse einzuführen“. Ja, das ist auch ein Vorteil, das muß ich sagen. Aber das ist doch schließlich ein Postrost schlimmster Sorte, der uns damit auf den Weg gegeben wird, und für den wir uns nichts kaufen können; daß die Sache schließlich auch noch schlechter hätte gemacht werden können, daß wir statt 3,5 Pf. auch 5 oder 6 oder 7 Pf. für dritte Klasse hätten schließlich aufstrotzt bekommen können, daß ein gesetzlicher Schutz uns hiergegen nicht zur Seite steht, das ist ja richtig. Die Bevölkerung hat sich doch mit nicht mißzuverstehender Deutlichkeit gegen die vierte Klasse ausgesprochen, und es ist anerkanntswert, daß die Regierung, wie es scheint, Rücksicht auf diese Stimmung genommen hat, und anerkanntswert ist es, wenn nicht auch verwunderlich (ich weiß nicht, wie das in Berlin zugegangen ist), daß man gerade in Berlin schließlich ebenfalls auf diese Stellungnahme Rücksicht genommen hat. Man hat uns ja gesagt: Die vierte Klasse ist nicht halb so schlimm, wie Ihr das hinzustellen euch bemüht. Ich habe hier in einem Berliner Blatt dieser Tage einen Artikel über eine Eisenbahnfahrt vierter Klasse vom Pfingsttag gefunden, woraus ich ersehe, daß die vierte Klasse, so wie sie uns hier vorgeführt wird — so lange wir sie nämlich noch nicht haben! — eine ganz andere ist, als diejenige, die wirklich da geführt wird, wo sie zu Hause ist.

Es heißt da: „In dem Pfingstverkehr, den wir nun hinter uns haben, waren wieder mal die zum Personentransport eingerichteten Viehwagen zur Mitbenutzung hervorgeholt worden. Für die Reisenden vierter Klasse sind sie ja immer noch gut genug. Auf dem Schlesischen Bahnhofe wurde ein nach dem Osten gehender Zug der solche Wagen führte, bei der Abfahrt von den Zuschauern mit spöttischem Muth und Mäh begleitet. Die Insassen hatten vorläufig noch Humor genug, in diesen Abschiedsgruß lustig miteinzustimmen. Zwölf Stunden später dürfte ihnen anders zumute gewesen sein.“

Ein Freund unseres Blattes, der wohl zu den Anspruchsvoollen gehört, schildert uns eine solche Eisenbahnfahrt vierter Klasse, die er nach Pfingsten auf der Rückreise von Allenstein nach Berlin zu erdulden hatte.

Dabei erzählt er von einem besonderen Umstand, der vielleicht manchem Unbeteiligten komisch vorkommen wird, von einem im Wagen befindlichen Kloset, dessen Tür — zugengelockt war. Auch die Wageninsassen amüsierten sich zunächst über die fürsorgliche Weisheit, die das zustande gebracht hatte, aber allmählich fanden sie, daß das verriegelte Kloset eigentlich sehr wenig komisch war. Unser Gewährsmann fügt hinzu, während der Fahrt seien am Tage und in der Nacht Männer und Frauen samt den Kindern auf die Plattform hinausgegangen, um dort trotz der Gefahr für Gesundheit oder Leben ihre Notdurft zu verrichten.“

So sieht es in der vierten Klasse aus, da wo sie zu Hause ist. Der Ausdruck „schweiniſche Zustände“, wie er in bezug auf diese Zustände in der Budgetkommission gefallen ist, und der Ausdruck, den ich mir erlaubt habe zu gebrauchen vom „Gesinde“, das in dieser Klasse zusammengedrängt wäre: diese Ausdrücke sind darnach vollauf gerechtfertigt; allerdings nicht in dem Sinne, als ob es unsereinen einfallen könnte, die unglücklichen Menschen, die, indem man ihnen doppelt und dreifach hohe Fahrpreise abnimmt, als der Selbstkostenpreis beträgt, hier hineingezwungen werden, dafür verantwortlich zu machen, wenn sie unter solchen ungünstigen Umständen leiden müssen, wo Licht und Luft künstlich abgeschnitten sind, sondern diese Ausdrücke sind rein objektiv betrachtet, unter Konstatierung dessen, daß eben Menschen, die auf die Dauer so behandelt und so von ihren Mitbürgern abgeschnitten werden, schließlich hinab und hinab sinken müssen, bis sie am Ende auf dem Standpunkt des Gesindels angekommen sind. Hier haben Sie ein Zeugnis aus einem hauptstädtischen Blatt aus den allerletzten Tagen, vom 12. Juni, ein Zeugnis dafür, daß diejenigen wohl auf dem richtigen Wege gewesen sind, die sich mit aller Energie gegen die Einführung der vierten Klasse bei uns verwahrt haben. Ein weiterer Vorzug ist der, daß wir den Zweipfennigtarif in der dritten Klasse b ohne Schnellzug jetzt bekommen sollen. Nun unterscheidet sich diese IIIb. Klasse, wo sie nicht im Schnellzug geführt ist und zum Zweipfennigtarif geführt wird, von der vierten Klasse dadurch, daß sie anständig ausgestattet, und daß sie nicht etwa durch den Tarif von der übrigen zum Zweipfennigtarif fahrenden Bevölkerung hermetisch abgeschlossen ist. Aber einen Vorteil kann ich in dieser IIIb. Zweipfennigklasse nicht erblicken; es ist in der Praxis gar nichts anderes, als eine Einschlebung einer Reihe von Lokalzügen an Stelle der wenigen Lokalzüge, die bis jetzt bestanden haben; eine grundlegende Verbesserung ist also darin nicht zu erblicken.

Die Hauptverbesserung wird nun gesehen in den beschleunigten Personenzügen. Ja, wenn Sie rechnen, daß von Mannheim nach Basel statt in 4 Stunden Schnellzug in 6 Stunden mit dem beschleunigten Personenzug gefahren wird, wenn Sie etwa 300 Passagiere rechnen, so kommen Sie, wenn Sie Hin- und Herfahrt in Betracht ziehen, auf 600 mal 2, das sind 1200 Stunden. Diese 1200 Stunden auch nur zum Tarif eines qualifizierten Arbeiters von 50 Pf. berechnet, machen schon einen Zeitverlust von 300 M. aus für diesen einen beschleunigten Personenzug, also eine Summe, die unserer Bevölkerung verloren geht dadurch, daß unsere Eisenbahnverwaltung aus keinem erkennbaren Grunde darauf besteht, diese Leute in beschleunigten Personenzügen, statt einfach wie jetzt im Schnellzug dritter Klasse fahren zu lassen. Also auch diese beschleunigten Personenzüge haben schließlich keinen anderen Vorteil, als daß man nicht geradezu vom Verkehr ausgeschlossen, sondern daß noch eine Möglichkeit gegeben wird, abgesehen vom Lokalzug, der an allen Stationen hält, sich befördern zu lassen. Aber es

ist schon darauf hingewiesen worden: wir glauben nicht daran, daß Preußen mit diesen beschleunigten Personenzügen viel Federlesens machen wird, sondern wir glauben, daß damit eben dieselbe PreSSION geübt werden wird, mit der Preußen uns jetzt das Kilometerheft aus der Hand reißt: diese beschleunigten Personenzüge als illoyale Konkurrenz gegen die diese beschleunigten Personenzüge nicht führenden linksrheinischen Reichseisenbahnen auszuspielen und uns aufzufordern, davon Abstand zu nehmen. Keinenfalls bieten diese beschleunigten Personenzüge (die einmal am Morgen, einmal am Mittag, einmal am Abend gehen) einen Ersatz für die Benützung der Dritte-Klassen-Schnellzüge. Die Geschäftszeit ist heute eine sehr gespannte; so kann beispielsweise ein Handlungsreisender, der, wenn er einen Besuch oder zwei zu machen hat und damit fertig ist, nicht darauf warten, bis nach drei oder vier Stunden ein beschleunigter Personenzug geht, sondern der Mann muß, im Interesse der Ausnützung seiner Arbeitszeit dann eben in den teuren Schnellzug einsteigen. Von diesen Leuten wird diese „Fahrkartensteuer“ erhoben und getragen, und zwar ohne, wie gesagt, irgend einen volkswirtschaftlichen oder finanzpolitischen Rechtfertigungsgrund. Der Herr Berichterstatter sagt: So bekommen wir wenigstens den Zweipfennigtarif für die Personenzüge, sonst bekämen wir ihn gar nicht. Ja, wenn ich nur einmal den Grund dafür erfahren könnte. Warum bekommen wir den Zweipfennigtarif nicht, wenn wir bei unserem Kilometerheft bleiben und die Reform ablehnen? Was steht im Wege? Die Kammer hat vor zwei Jahren einstimmig beschlossen, zum Zweipfennigtarif überzugehen, im ganzen Reich ist man im Begriff, zum Zweipfennigtarif überzugehen: Wird unsere Eisenbahnverwaltung da nicht davon zu überzeugen sein, daß auch bei uns dazu übergegangen werden muß? Das verstehe, wer kann! Und warum soll der Zweipfennigtarif nicht neben dem Kilometerheft funktionieren können? Dafür ist ein stichhaltiger Grund nicht angegeben worden! Ob unser Kilometerheft auf die Dauer daneben noch bestehen kann oder nicht, das ist eine Frage, die uns kein Kopfzerbrechen zu machen braucht. Wenn die Bevölkerung nicht mehr mit dem Kilometerheft fahren will, dann schadet das ja nichts, uns nichts, und der Eisenbahn auch nichts. Aber weshalb sollen wir unseren Betrieb für alle Zukunft aus der Hand geben, und weshalb sollen wir unsere Bevölkerung aus dem Schnellzug hinausdrängen? Gerade weil Baden keine Insel im Ozean des Verkehrs ist, wird unsere Verwaltung, wenn man in ganz Deutschland zunächst zum Zweipfennigtarif im Personenzug übergehen würde, sich dieser vernünftigen Maßregel anschließen müssen. Denn Baden würde eine geradezu unbegreifliche Handlungsweise begreifen, wenn es diesen Zweipfennigtarif sich nicht auch sofort zunutze machen würde. Dieser Vorteil kann also für unsere Stellungnahme zur Reform nach keiner Richtung ausschlaggebend sein.

Ich erwarte übrigens, daß, nachdem der Zweipfennigtarif im Prinzip zugegeben ist, man heute schon mit der Einführung dieses Tarifes vorgeht. Ich sehe keinen vernünftigen Grund ein, weshalb wir nicht schon heute den Zweipfennigtarif einführen, sondern den jetzigen Tarif weiterbestehen lassen, insbesondere mit Rücksicht auf die Fahrkartensteuer vom 1. August an. Das wäre doch nicht schön, wenn wir unserer Bevölkerung den Vorteil nicht zuwenden wollten, daß sie im Personenzug den Kilometer für 2 Pf. fahren kann, ohne besteuert zu werden. Was hindert die Generaldirektion, morgen telegraphisch allen Stationen bekannt zu geben, daß für die Personenzüge der Zweipfennigtarif eingeführt ist? Das Publikum würde sich

der Umständlichkeit bei der Umrechnung der Billetpreise leicht fügen und ein paar Beamte werden darüber schon Herr werden. Das begreift das Publikum schnell, wenn statt 2,50 M. nur 1,75 M. bezahlt werden soll, wenn auf dem Billet auch 2,50 M. steht. Auf alle Fälle können wir von der Verwaltung verlangen, daß sie den Zeitpunkt des 1. Augusts im Auge behält, wo die Fahrkartensteuer eintritt und unsere Bevölkerung davor bewahrt, daß sie im Personenzug dritter Klasse Fahrkartensteuer bezahlen muß. Ich glaube, die sechs Wochen, die jetzt noch zur Verfügung stehen, genügen auf alle Fälle, um den Zweifelnittarif für den Personenzug zur Durchführung zu bringen.

Dann wird gesagt, der Personenverkehr spielt sich hauptsächlich nur im Nahverkehr ab, folglich macht die Verteuerung des Verkehrs auch nicht viel aus; 88 Proz. aller Schnellzugstreifen bewegen sich, wie der Herr Berichterstatter sagt, unter 75 Kilometer. Wenn Sie zu dem Tarif übergehen, den Sie planen, werden künftig nicht 88, sondern 98 Proz. der Schnellzugstreifen kürzer als 75 Kilometer sein. Die Leidenschaft für den Nahverkehr wird sich in dem Verhältnis erhöhen, als Sie die Tarife erhöhen, und die Leidenschaft für den Fernverkehr wird sich im selben Maße steigern, wie Sie die Tarife verbilligen. Das heißt doch der Bevölkerung zum Schaden noch den Hohn hinzufügen, wenn man sagt: „Ihr fahrt heute schon nicht weiter als in die nächste Nähe, was würde es euch also nützen, die Tarife zu verbilligen? Beim Nahverkehr macht es nicht viel aus, und beim Fernverkehr kommt ihr nicht in Betracht.“ Eben deshalb kommt die Bevölkerung für den Fernverkehr bei uns nicht in Betracht, weil sie die Tarife für den Fernverkehr nicht bezahlen kann. Wir haben dafür ein klassisches Beispiel in dem Erlaß der Generaldirektion über die Einrichtung eines Lokalgüterverkehrs zwischen Karlsruhe und Baden vom April 1897. Da findet sich klar ausgesprochen, daß, selbst wenn man eine Verbilligung der Tarife durchführen würde, wie auf der Strecke Mannheim—Heidelberg, auch dann noch die Tarife so hoch wären, daß ein großer Massenverkehr nicht zu erwarten wäre. Ja, wenn uns die Verwaltung selbst sagt, daß die Tarife von Karlsruhe nach Baden so hoch sind, daß sie auch bei ihrer Ermäßigung entsprechend dem Tarif zwischen Mannheim und Heidelberg immer noch zu hoch für eine Frequenz sind, dann kann sich die Verwaltung nicht wundern, daß 88 Proz. des Verkehrs sich im Nahverkehr abspielt. Geben Sie einmal den Fernverkehr frei, geben Sie einmal, wie in Ungarn, im Zonentarif größere Strecken zu billigen Preisen oder überhaupt ohne Entgelt, so werden Sie sehen, ob Sie keinen Fernverkehr bekommen. Wer von Ihnen ist in der Lage, sagen zu können, ob unsere Bevölkerung ein Bedürfnis nach Fernverkehr hat oder nicht? Die Bevölkerung hat bis jetzt noch keine Möglichkeit zum Fernverkehr gehabt. Das aber hat man gesehen, daß, als in Ungarn das Experiment mit dem billigen Zonentarif gemacht worden ist, die Bevölkerung zu Millionen davon Gebrauch gemacht und die Staatskasse einen Schaden dabei nicht erlitten hat. Heute aber ist man hier nicht geneigt, zuzugeben, daß der Verkehr noch einer wesentlichen Steigerung fähig sei. Nun, wenn der Gedanke, den wir vertreten, von dem Entfernungstarif abzugehen und zum Porto- oder Zonentarif überzugehen, verwirklicht wird, dann wird der Beweis für die Steigerungsfähigkeit des Verkehrs geliefert werden genau so, wie feinerzeit bei der Post. Was hätte man vor 40 oder 50 Jahren gesagt, wenn man die Abschaffung der Entfernungstarife bei unserer alten Post verlangt hätte mit der Begründung, daß die heute vor uns stehende Ansichtspostkartenindustrie einem dringenden Bedürfnis unserer Bevölkerung entspreche, und wenn

man die Zahl der Ansichtspostkarten als Hypothese angeführt hätte, wohin die Abschaffung des Entfernungstarifs und die Verbilligung der Portofähige führen würde? Man würde einen solchen Menschen für einen unheilbaren Phantasten und Utopisten erklärt haben! Und doch hat sich diese Entwicklung vor unseren Augen abgespielt. Glauben Sie nicht, daß, wenn wir einmal im Personenverkehr vom Entfernungstarif zum Portotarif übergehen, die Entwicklung sich in derselben Tendenz bewegen wird, und daß die Entwicklung unserer Industrie in ähnlicher Weise sich verdoppeln, verdreifachen und vervierfachen könnte?

Gerade vor beinahe 100 Jahren haben die ersten Landtage, die hier zusammen getreten sind, sich darüber unterhalten, daß die Bevölkerung zu groß sei und die Industrie einer Krise entgegenschreite. Das hat man gesagt in einer Zeit, wo Deutschland 20 Millionen statt heute 60 Millionen Einwohner gehabt hat und von Industrie eigentlich überhaupt keine Rede hat sein können.

Glauben Sie nicht, daß in hundert Jahren unsere Nachkommen genau so unserer heutigen Industrie und unserer heutigen Bevölkerungsziffer gegenüber stehen und sagen werden: Die Loren von Damals haben geglaubt, daß sie am toten Punkt, an der Grenze der Leistungsfähigkeit, der wirtschaftlichen Expansion Deutschlands angekommen seien! Aber wenn wir keinen Schritt auf diesem Wege tun, so ist es unmöglich, daß wir entscheidene Fortschritte machen. Hätte man vor 75 Jahren nicht die Eisenbahn zu Hilfe genommen, und auf dem Wege Fortschritte gemacht, so hätten wir die heutigen Erfolge nicht erreicht. Und was haben wir mit der Tarifverbilligung verlangt? Sie ist ja nichts anderes als daselbe Experiment, was die Erbauung der ersten Eisenbahn auch bedeutet hat; die Beschaffung billigerer Beförderungsmittel für Waren und Personen an Stelle der teureren. In dem Moment, wo wir den Beweis geliefert haben, daß das möglich ist, und ich habe Ihnen die Selbstkosten in wesentlichen Punkten vorgerechnet, sind wir im Interesse des Staates zu der Forderung berechtigt, daß auf diesem Wege vorgegangen wird, und nicht auf dem, den Sie jetzt beschreiten wollen.

Ich wäre dem Herrn Generaldirektor sehr dankbar, wenn er die speziellen Zahlen über die Entwicklung der Einnahmen aus dem Kilometer fest auch für das Jahr 1905 und die ersten Monate von 1906 noch geben wollte, die gestern Abend nicht gegeben worden sind, und es würde das auch dazu beitragen, das Bild, das von dieser Institution gegeben werden kann, in dem Moment, wo über die Sache entscheidend Beschluß gefaßt wird, zu vervollständigen.

Der Betriebskoeffizient, von dem der Herr Abg. Giesler gesprochen hat, und den er einen Barometer genannt hat, ist eine willkürliche Berechnungsart desjenigen, der die Eisenbahnstatistik handhabt. Ich will Ihnen zum Beweise dafür einen einzigen Fall anführen. Sie finden im Absatz 4 der gestrigen Ausführungen des Herrn Generaldirektors, daß von den Mehrausgaben, die in dem Jahre 1905 die Steigerung des Betriebskoeffizienten bedingten, in Titel VI 2,4 Millionen auf bauliche Anlagen entfielen. Daraus folgt, daß der Betriebskoeffizient wächst, wenn Sie mehr aus den laufenden Einnahmen in einer bestimmten Budgetperiode verbauen, und daß er günstiger wird, daß er abnimmt, wenn Sie weniger verbauen, wenn Sie nur für die laufenden Ausgaben die Einnahmen verwenden. Der Betriebskoeffizient ist also gar nichts als der Prozentsatz für das Verhältnis von Ausgaben und Einnahmen, um auch einmal für draußen dieses geheimnisvolle Fremdwort seines letzten Nimbus zu entkleiden. Einen simpleren Begriff wie den Betriebskoeffizienten kann ich mir gar nicht denken. Wenn ein

Kaufmann einen Absatz hat von 10000 M. und er verdient daran 12000 M., während er für seine laufenden Ausgaben von diesen 12000 M. 800 M. auszugeben hat, so hat er einen Betriebskoeffizienten in dem Verhältnis von 1200 M. zu 800 M., das ist von 67,66 Proz. seiner Einnahmen. Dieser Betriebskoeffizient ist also eine rein willkürliche Konstruktion. Wir brauchen nur in diesem Jahre einen Bahnhof auf laufende Einnahmen zu bauen, so schnell der Betriebskoeffizient enorm in die Höhe, man braucht nur zu bestimmen, daß in diesem Jahre überhaupt keine baulichen Ausgaben gemacht werden sollen, so geht der Betriebskoeffizient wieder herunter. Der Betriebskoeffizient ist also kein Barometer, wie wir es über Pfingsten erlebt haben, wo er auf schön Wetter stand, und es bei unseren Ausflügen nicht aufhören wollte, von oben herabzugießen (Heiterkeit). Dieser Betriebskoeffizient ist ein trügerischer Begriff, und er enthebt uns nicht der Pflicht, selbst nachzusehen: was können wir einnehmen, was müssen wir ausgeben, und was bleibt dann übrig? Da heißt es nun, Preußen hat 200 Millionen reine Mehreinnahmen, selbst wenn es seine Schulden verzinst und die Amortisationsquote abgezahlt hat, wir dagegen haben nur zwischen 2 und 3 Millionen jährlich. Erlös müssen aber die preußischen Bahnen durch 20 dividiert werden, dann sind es also nur 10 Millionen, die wir haben müßten, um gleich zu kommen, es sind also nicht ganz 8 Millionen Unterschiede gegenüber diesen preußischen Erträgen.

Aber wie macht Preußen diese Ueberschüsse? Indem es seinen Betriebskoeffizienten künstlich günstiger stellt, dadurch, daß der Ausbau seines Eisenbahnetzes Jahrzehntelang verschleppt wird, daß gar nichts geschieht, so daß jetzt der Nachfolger des Herrn von Büdde gezwungen ist, 100 Millionen für Betriebsmittel und 100 Millionen für neue Bahnlinien anzufordern, die gebaut werden müssen! Außerdem muß man bedenken, daß das Personal dort ganz anders herangezogen und ausgenützt wird, und dabei teilweise schlechter bezahlt wird als bei uns. Ich denke nur an die Klagen bei der Main-Neckarbahn, deren Beamte sehr viel lieber zur badischen Bahn zurückverkehrt werden wollen. Aber auch dort können sich die Bedürfnisse so enorm häufen und zusammendrängen, daß der günstige Betriebskoeffizient in sein Gegenteil verandelt wird, und daß Preußen gezwungen wird, seine kolossalen Eisenbahnüberschüsse im Interesse des Ausbaues seiner Eisenbahnlinien, im Interesse der besseren Bezahlung und im Interesse einer vornehmeren und opulenteren Ausstattung seiner Betriebsmittel und Fahrpläne zu reduzieren. In dieser Beziehung sind wir Preußen unzweifelhaft überlegen, und wenn Sie mich nun fragen, ob ich 8 Millionen jährlich aus der Eisenbahn erzielen wollte auf Kosten unserer Beamten und unseres Personals, dadurch, daß wir deren Ruhezeit verkürzen, daß wir den Nachdienst vermehren und daß auch die Bezüge gekürzt werden, daß auch die Ueberanstrengung noch weiter getrieben wird; wenn Sie mich fragen, ob der Eisenbahnbau noch weiter verschleppt werden soll als das bei uns der Fall zu sein scheint; wenn Sie mich fragen, ob ich dazu die Hand bieten wollte, unsere Betriebsmittel in schlechterer Qualität und geringerem Umfang zu beschaffen, um 8 Millionen mehr zu erzielen — dann würde ich mit voller Ueberlegung sagen: Nein, niemals würde ich einer solchen Politik zustimmen; denn ich erinnere mich an den großen Schöpfer unserer Staatsbahnen, an Nebenius, der uns gesagt hat, die Staatsbahn ist nicht Selbstzweck, sondern sie ist Mittel zum Zweck, und wenn sie auch nicht einmal die landesübliche Verzinsung des Kapitals bringt, das wir in sie hinein gelegt haben, die Staatseisenbahn ist die goldene Henne,

die die Eier legt auf allen Gebieten unseres finanziellen Lebens in wirtschaftlicher und in steuerpolitischer Beziehung.

Endlich sagt man uns: Nehmt doch wenigstens Rücksicht auf die armen und kleinen Leute, nehmt Rücksicht auf die Landwirte draußen, die jetzt den Zweipfennig-Tarif bekommen sollen. Wir verwahren uns gegen die Unterstellung, als ob wir diesen Leuten den 2 Pfg.-Tarif nur einen Augenblick vorenthalten wollen. Ich glaube doch nicht, daß man uns das vorwerfen will, die wir zuerst den Antrag gestellt haben, den 2 Pfg.-Tarif so schnell wie möglich im vollen Umfang einzuführen. Diejenigen, die heute der Reform zustimmen, können also nicht sagen, wir haben wenigstens für die kleinen Leute draußen den 2 Pfg.-Tarif gerettet und müßten deshalb den Schnellzugsverkehr daran geben; das wäre eine durchaus illoyale Darstellung der Sache, gegen die wir heute schon protestieren müssen. Wogegen wir uns wehren, das ist, daß der städtische Mittelstand bei dieser Reform vollständig ignoriert wird, und insbesondere von der nationalen Partei müßten wir eigentlich erwarten, daß sie für die Bedürfnisse dieser Klasse der Bevölkerung eintreten würde. Sie hat aber ein großes Verständnis für die Bedürfnisse dieser Klasse der Bevölkerung nicht an den Tag gelegt, wenn sie dieser Reform das Wort redet.

Wenn man nun sagt: Wir in Baden müßten dieser Reform stattgeben, obgleich Preußen uns nicht zwingt, denn — wir haben da einen Widerspruch in sich selbst — wir sind nur 3 Proz. des großen deutschen Eisenbahnetzes, so darf ich doch wohl die Frage aufwerfen, wie ist denn das 45tägige Retourbillet ins Leben gerufen worden? Wir haben das großmächtige Preußen doch auch schließlich gezwungen, von dem fünf-tägigen Retourbillet ab- und zu dem verlängerten Retourbillet überzugehen! Und wieviel Gese braucht man denn, um einen guten Kuchen zu machen, wieviel Gese braucht man, um im Karpfenteich aufzuräumen? Ich glaube, das ist eine ganz verkehrte Rechnung, daß wir hier mit unserm 3 Proz. Anteil an den deutschen Eisenbahnen nicht in der Lage wären, bestimmend auf die Haltung der übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen einzuwirken. Das ist ein ungeheurer Irrtum, der für uns sehr verhängnisvoll zu werden droht.

Nun sagt man uns: Ja, der Eisenbahnrat, die Handelskammern und die Handwerkerkammern müssen doch auch etwas von der Sache verstehen, sie haben ihre Zustimmung zu der vorgeschlagenen Reform gegeben. Wenn diese Faktoren mit ihrer Zustimmung irgend etwas bewiesen haben, so ist es die Wahrheit des alten politischen Grundsatzes, daß nicht berufsständische Vertretungen das Interesse der Gesamtheit und der Bevölkerung und des Staates zu wahren in der Lage sind (Sehr richtig! bei den Soz.), sondern nur einzig und allein das allgemeine Wahlrecht und die aus ihm hervorgehenden Vertreter der Gesamtheit der Bevölkerung.

Der Eisenbahnrat ist in diesem Hause eine Autorität nicht mehr. Das geht auch aus den Äußerungen hervor, die in der Budgetkommission in bezug auf sein Votum gefallen sind. Um Ihnen einen Begriff zu geben, was die Regierungen von den Eisenbahnräten halten, will ich Sie nur an die preußischen Getreidestaffeltarife erinnern. In seinem ganzen Leben hat der preußische Eisenbahnrat der preußischen Regierung nur immer zugestimmt bis auf die Einführung der Getreidestaffeltarife. Da hat er i. Zt. widerrufen, und dann wurden sie natürlich doch eingeführt. Und als die Getreidestaffeltarife wieder abgeschafft werden sollten,

da trat der Landeseisenbahnrat wieder zusammen, da hat er gegen die Abschaffung der Getreideaffektarife sich ausgesprochen, und dann wurden sie doch abgeschafft. (Heiterkeit!) Das sind die beiden einzigen Male, daß der preuß. Landeseisenbahnrat es gewagt hat, der preuß. Regierung gegenüber eine selbständige Meinung zu äußern. (Heiterkeit!) Und genau so würde das hier bei uns zu Lande der Fall sein, wenn unser Eisenbahnrat etwa mal Miene machen wollte, eine von der Meinung der Großh. Regierung abweichende Meinung zu äußern. (Sehr gut! bei den Sozialdem.)

Was die Handelskammern betrifft, so vertreten diese das große Kapital. Von den Bedürfnissen des Mittelstandes haben die Handelskammern sehr wenig Vorstellung und Verständnis. Und zum Beweise dafür will ich Ihnen einen Vorgang anführen, den ich selbst erlebt habe. Ich bin vor einem Jahre in Vahr in einer öffentlichen Versammlung aufgetreten, wo man mir dem Vorwurf gemacht hat, meine Haltung in dieser Frage wäre antinational und reichsfeindlich, und habe meinen Standpunkt in Vahr, in der alten Reichsstadt Vahr vertreten (Zuruf). Nun dann war es keine Reichsstadt, aber jedenfalls ist es eine ideale Reichsstadt, denn sie schwärmt ja für den Reichsgedanken in seiner letzten Verkörperung und Vollenbung. Wenn also irgend eine Bevölkerung im Stande wäre, darüber zu urteilen, ob jemand eine antinationale Stellung einnimmt, dann sind es die Vahrer. Und nach meinem Vortrag ist mir eitel Zustimmung von allen Anwesenden — und damals waren die Koryphäen der Vahrer Bevölkerung mit der großen Masse der Bevölkerung vereinigt anwesend, vom Oberbürgermeister angefangen bis zu den kleinsten Angestellten und Arbeitern und Geschäftsleuten, zuteil geworden mit alleiniger Ausnahme des Herrn Handelskammerpräsidenten. Dieser hat widersprochen, dieser hat die vierte Klasse befürwortet, dieser hat der Tarifreform, wie sie Preußen vorschlug, gute Seiten abgewonnen. Er fand aber nicht bloß keinen Beifall, sondern lebhaften Widerspruch, und er allein auf der großen Versammlung zog es schließlich vor, das Lokal zu verlassen, bevor über die Resolution, die dann einstimmig angenommen wurde, Beschluß gefaßt worden ist. Da habe ich so recht aus dem praktischen Leben ein Beispiel dafür bekommen, wie wenig unsere Handelskammern von heute in dem Geiste der Gesamtheit unserer Bevölkerung Wurzel geschlagen haben. Und die Behandlung der Denkschrift seitens der Handelskammern liefert wahrhaftig klassischen Beweis genug. Wenn Handelskammern sich dazu hergeben, nachdem die Denkschrift wenige Tage vorher erst verteilt worden ist, ohne sich auch nur mit ihren Interessenten ins Benehmen zu setzen, ohne die Denkschrift gründlich durchgelesen und studiert zu haben, ihr „placet“ darunter zu setzen, so haben sie auch ihr Urteil selbst gesprochen.

Die Handwerkerkammern haben sich dadurch ausgezeichnet, daß ihre Mitglieder, als sie die Reform befürworteten, entgegen den Weisungen abgestimmt haben, die sie von ihren Auftraggebern, den Versammlungen der Handwerker, erhalten hatten. Wie die Handwerker sich dazu stellen werden, wie sie sich mit ihren Delegierten abfinden werden, das zu beurteilen ist nicht meine Sache. Ich habe lediglich die Tatsache zu konstatieren: Die Mehrzahl dieser Handwerkervertreter ist zu der beschlußfassenden Versammlung mit der Weisung geschickt worden, unter allen Umständen gegen die Reform zu stimmen, und trotzdem sind die Herren in einem Anfall von politischer Epilepsie (Heiterkeit) umgefallen, haben die Interessen ihrer Auftraggeber einfach unter den Tisch fallen lassen und haben der Regierung gegenüber ihre Zustimmung gegeben. Daß

man vor Äußerungen solcher Korporationen einen autoritären Respekt nicht erlangen kann, das werden Sie mir ganz gewiß selbst zugeben.

Wir sind deshalb der Ansicht, daß, wenn wir gegen diese Reform Stellung nehmen, wir im Kampfe gegen einen Versuch der Reaktion im großen Stile stehen, wie sie aus Preußen her für unser politisches Leben überhaupt droht. Die Ereignisse des letzten Winters im preuß. Landtage mit der Schule, die Ereignisse im Reichstag mit der Reichsfinanzreform — ich darf nur an die Fahrkartensteuer erinnern — zeigen, daß Berlin für unsere Kultur mit der Zeit ein Gesicht anzunehmen beginnt, wie der Besuch für die Kultur seiner umliegenden Anwohner in Italien (Heiterkeit). Wenn es dort anfängt, sich zu rühren und lebhaft zu werden, dann kommt für uns nichts gutes mehr heraus, dann heißt es nur noch: Rette sich wer kann! Und die Frage ist deshalb nur die, ob wir heute, wo wir noch die Kraft haben, wo wir noch das Recht haben, nicht auch die Pflicht haben, dieser Reaktion die Heresefolge zu versagen und selbständig zu bleiben, auszuhalten in der Hoffnung auf das deutsche Volk, das mit uns und gestützt auf die glänzenden Leistungen und Resultate, die wir hier mit unserem Eisenbahnbetrieb bis jetzt erzielt haben und auch in Zukunft erzielen können, dem Reichseisenbahngedanken entgegen die preußischen partikularistischen reaktionären Tarifreform zum Siege verhelfen wird. Wir wollen nicht in den Felsen verfallen, aus Furcht vor dem Tode Selbstmord zu begehen, aus Furcht davor, daß vielleicht unsere Selbständigkeit bedroht werden könnte, sie freiwillig preiszugeben. Und wenn ich mich frage: Was würde man von mir sagen, wenn ich einer solchen Reform zustimmen wollte? So ist die Antwort die, man würde mir sagen: Wenn man den Gedankengang, den Du hier heute entwickelt hast, nachdenkt und ihn von Deinem Standpunkt aus als richtig betrachtet willst, so würdest Du einen glatten Verrat am Mittelstand verüben (Sehr richtig bei den Sozialdemokraten), wenn Du einer solchen Reform zustimmen würdest. Du würdest aber auch einen Landesverrat an Deinem engeren Vaterlande begehen, wenn Du einer solchen Reform zustimmen würdest, die seine Souveränität am empfindlichsten Punkte tödlich zu treffen geeignet ist. Und Du würdest endlich Verrat begehen an der Gesamtheit des deutschen Volkes, das in seiner großen Mehrheit gerade darauf hofft, daß wir hier fest und stark gegenüber den Versuchen der preußischen Reaktion bleiben, unsere Fortschritte unter keinen Umständen zum Gemeingut der Gesamtheit unseres Volkes werden zu lassen!

Der Herr Berichterstatter hat uns gesagt, daß es ihm und seinen Freunden auch nicht leicht geworden sei, dieser Reform ihre Zustimmung zu geben, obgleich es doch nationale Pflicht sein soll. Eine nationale Pflicht müßte doch eigentlich die nationalliberale Partei leichter Herzens zu erfüllen in der Lage sein. Dieses „Nicht leicht“, das wiegt sehr schwer, es beweist mir, daß die nationalliberale Partei sich ihrer Verantwortung voll bewußt ist, wenn sie dieser Reform zustimmt. Die nationalliberale Partei muß wissen, daß sie mit uns im Wahlkampfe einer Reform gegenüber, wie der jetzt vor uns stehenden, im verneinenden Sinne Stellung zu nehmen versprochen hat, wenigstens soweit die Defensiv in Betracht kommt. Keines ihrer Mitglieder hat sich auf die weitgehenden eisenbahnreformatorischen Projekte irgendwie verpflichtet, die ich vertrete. Das verlange ich auch nicht; aber die

Defensivlinie ist damals gezogen worden: Das Kilometerheft in seiner heutigen Gestalt ist die äußerste Grenze, hinter die wir uns nicht zurückdrängen und werfen lassen. Die nationalliberale Partei ist es deshalb meines Erachtens sich selbst und ihren Wählern und uns schuldig, den Beweis zu liefern, daß in der Tarifreform diese äußerste Grenze eingehalten wird, und ich glaube nicht, daß dieser Beweis gelingen kann. Der Ausschluß der heute schon schnellzugfahrenden Bevölkerung von dem Schnellzuge, wie ich ihn gezeichnet habe, die Unmöglichkeit der heute noch nicht schnellzugfahrenden Bevölkerung, den Schnellzug in Zukunft zu benötigen, ist ein Schaden, so schwer, daß dagegen die Verbilligung der Personenzüge lediglich von 2,4 auf 2 Pfennig nicht in Frage kommen kann, um so weniger, als dieser Zweipfennigtarif, nachdem die deutschen Eisenbahnverwaltungen ihn im Prinzip für den Personenverkehr angenommen und ihn bereits in Praxis unter allen Umständen durchzuführen uns erklärt haben, uns ganz unmöglich mehr entgegen kann. Wir lassen uns nicht über das Kilometerheft zurückwerfen, ohne dazu gezwungen zu sein. Wenn man in einer solchen Situation steht, wie die Nationalliberalen heute, und eine solche Entscheidung zu treffen hat, die einem selbst schwer fällt, dann sollte man sich meines Erachtens an ein Wort unseres allemanischen Dichters erinnern, das mit Recht seinen Gang durch die Welt gemacht hat. Er hat uns gesagt:

Und wenn du am Chrüzweg stohsch,
Und nimmst weisheit wos ane goht,
Halt still, und frog di G'wisse z'erst,
S'cha Ditsch Gottlob und folg sin Roth.

Das möchte ich der nationalliberalen Partei hier an dieser Stelle zurufen! Sie sind nicht verpflichtet, dieser Reform Herzfolge zu leisten; Sie wissen ganz genau, daß, wenn eine Urabstimmung im Volke oder in unserer Wählerschaft vorgenommen würde, eine Mehrheit gegen diese Reform sich aussprechen würde, die nicht groß genug gezeichnet werden kann. Ein zwingender Grund für die Reform einzutreten, ist absolut nicht gezeigt. Niemand will der Einheit der deutschen Eisenbahnen auf vernünftigen Grund und Boden Schwierigkeiten machen. Ehrlicher kann man sich nicht stellen, als das deutsche Volk sich gestellt hat, das überall, wo die Gelegenheit sich bot, sich zu äußern, für Reichseisenbahnen sich erklärt hat.

Machen Sie es dem deutschen Volke nicht unmöglich, tünchen Sie nicht künstlich Hindernisse auf, um im Sinne der Reichsverfassung, um im Sinne des Schöpfers der Reichsverfassung und in Ihrem eigenen Sinne, wie Sie selbst im Wahlkampfe versprochen haben, dem Volke Hindernisse in den Weg zu legen! (Bravo!)

Abg. Frhr. v. Menzingen (Zentr.): Gestatten Sie mir, daß ich zunächst einige Lokalschmerzen aus meinem Wahlkreis und aus meiner nächsten Umgebung hier zur Sprache bringe.

Die Stadt Wiesloch hat den dringenden Wunsch, daß das Aufnahmegebäude des dortigen Bahnhofes einem Umbau unterzogen werde, weil die Lokalitäten, die Wartehalle usw., nicht mehr ausreichend sind für den großen Verkehr. Man hat der Stadt Wiesloch schon von vier Jahren Abhilfe versprochen; indessen, zwischen Lipp- und Rechesbrand ist ein weiter Weg, und Versprechen und halten ist auch nicht ein- und dasselbe. Die Wieslocher warten seit vier Jahren auf die Einstellung der ihnen versprochenen Position, und sie sind in ihren Erwartungen und Hoffnungen wieder aufs neue getäuscht worden. Das Gebiet, welches auf den Wieslocher Bahnhof angewiesen ist, umfaßt einen ziemlich weiten Raum; es sind ca. 30 000 Einwohner und drei Eisenbahnen münden da ein, die eine

von Neckesheim her, eine vom Angelbadstal und eine von Walldorf. Da scheint es doch, daß die Stadt Wiesloch einige Beachtung seitens der Generaldirektion der Großh. Staatseisenbahn verdiene!

Nun wünscht Wiesloch auch schon seit vordenklicher Zeit, seit über einem Jahrzehnte lang, dringend, daß ein Schnellzugshalt eingerichtet werde. Bis jetzt ist auch dieser Wunsch nicht in Erfüllung gegangen. Die Wieslocher berufen sich auf andere Städte von ähnlicher Bedeutung, welche auch in unmittelbarer Nähe von größeren Städten liegen, wie Wiesloch, das ungefähr 14 Kilometer von Heidelberg entfernt ist, nämlich auf Emmendingen und Durlach, und sind der Ansicht, daß es die Gerechtigkeit erheische, daß nun auch Wiesloch einen Schnellzugshalt einmal bekomme. Ich teile die Auffassung, daß es in einem gewissen Sinne auch der Gerechtigkeit entsprechen würde, wenn man, nachdem Emmendingen und Durlach einen Schnellzugshalt haben, auch Wiesloch einen solchen geben würde, aus allgemein politischen Gründen nämlich: Emmendingen ist durch die nationalliberale Partei vertreten, Durlach hat ein Mitglied der Großh. babilischen Sozialdemokratie in die Kammer gesandt, und Wiesloch ist durch das Zentrum vertreten, und da hält noch kein Schnellzug (Geisterzug). Ich weise außerdem noch auf die große neue Anstalt hin, und schließlich ist das Klima in Wiesloch jedenfalls besser als in Emmendingen; denn man hat noch nicht gehört, daß dort die Gähner krepieren, während das hinsichtlich Emmendingens amtlich festgestellt zu sein scheint (Lachen, Zurufe, Glocke des Präsidenten).

Durch die Güte des geehrten Herrn Oberbürgermeisters von Heidelberg hat Wiesloch allerdings eine Verbindung durch die elektrische Bahn mit Heidelberg zugesichert bekommen, so daß die Wieslocher jetzt in der Lage sein werden, wie ich hoffe, an den Veranstaltungen der Stadt Heidelberg teilzunehmen, welche ihnen bis jetzt versagt waren; denn der letzte Staatsbahnzug geht 10 Uhr 20 Min. abends und der letzte Wagen der Elektrischen geht an gewöhnlichen Tagen um 10 Uhr, so daß ein Theaterbesuch oder gar eine fröhliche Kneiperei für die Wieslocher in Heidelberg gänzlich ausgeschlossen war. Außerdem sind die Anschlüsse in Bruchsal, wenn man mit dem Schnellzug nach Süden fahren will, nicht besonders günstig, und auch in Heidelberg ist die Sache nicht so, wie es wünschenswert wäre. Deshalb bitte ich die Gr. Generaldirektion, dafür zu sorgen, daß die Wieslocher in Zukunft einen Schnellzugshalt bekommen.

Ich will auf einzelne weitere kleine Wünsche heute nicht eingehen.

Ich bitte Sie nun, mit mir einen Schritt weiter zu gehen nach südlicher Richtung zu und den Bahnhof Bruchsal einen Augenblick anzuschauen; der schmerzt mich, so oft ich dahin komme, und das ist oft der Fall, ich muß jede Woche mehrmals nach Bruchsal fahren. Da scheinen mir ganz erhebliche Mängel vorzuliegen. Zunächst sind die beiden Einfahrten von Norden und von Süden viel zu eng angelegt. Man hat vielleicht aus Sparsamkeitsgründen von Norden her eine Brücke zu wenig angelegt, so daß die Einfahrtsgeleise der württembergischen Staatsbahn und der Nebenbahn identisch sind. Hätte man eine Brücke mehr gemacht, so hätte die Nebenbahn für sich einfahren können und das Geleise 1, auf dem die württembergische Staatsbahn einfährt, könnte durchweg benutzt werden. So kann es sich ereignen, daß Schnellzüge von Stuttgart nicht ganz einlaufen können und die Reisenden gezwungen sind, am Ende der Station aussteigen zu müssen, so daß man mit Stählen und Leitern sich helfen muß, um aus dem Wagen herauszukommen. Die Güterhallen hat man mitten im Bahnhof stehen lassen; eine davon ist übrigens schon ziemlich baufällig. Ich

erwähne das nur, um zu zeigen, wie geistvoll der Konstrukteur ist, der diesen Bahnhof angelegt hat.

Das „Reich“ ist dann eingetreten, weil man diesen Bahnhof Bruchsal für durchaus unbrauchbar gehalten hat, und hat dafür gesorgt, daß eine Ueberführung über die Staatsbahn nach Württemberg gemacht wird; durch diese Ueberführung mußte eine große Schleife angelegt werden und da hat es sich gezeigt, wie vorteilhaft es ist, wenn der Betrieb und die Techniker in gutem Verhältnis zueinander stehen. Der Techniker war zu stolz, mit dem Betrieb sich in Verbindung zu setzen, und es ist folgende wunderbare Tatsache eingetreten: Das Signal an dem neuen Tunnel, dem dritten, der nötig war, um nach Württemberg fahren zu können, ist so angelegt, daß der Führer der Maschine, welche hinten am Güterzug schiebt, das Signal nicht sehen kann. Da wird das schöne Verhältnis eintreten, daß der vordere Führer, wenn das Signal auf Halt steht, aus Leibeskräften bremst, während der an der hinteren Maschine unverdrossen weiter drückt (Heiterkeit). Das kommt davon, wenn die Techniker zu stolz sind, um mit den Herren vom Betrieb sich ins Benehmen zu setzen.

Aber das allerschönste ist das, daß derjenige, der den Bahnhof Bruchsal projektiert und gebaut hat, ein gänzlich bedürfnisloser Mensch gewesen sein muß, denn er hat total vergessen, daß es Leute gibt, die manchmal von Bedürfnissen angewandelt werden (Heiterkeit), und da mußte, um diesen Fehler zu forrigieren, draußen auf dem freien Platz, inmitten der Stadt vor dem Bahnhof, eine Insel errichtet werden, eine Insel der Bedürfnisse, und im Schnee und Eis des Winters, in der Hitze, dem Donner und Blitz des Sommers muß man über die Straße 50 oder 60 Meter weit gehen, wenn man von einem Bedürfnis angewandelt wird. Eine andere Bedürfnisanstalt ist noch innerhalb der Perronspere erbaut worden, die ist aber nicht allgemein zu gebrauchen, man mußte schon eine Perronkarte nehmen. Man sieht sich also in die able Lage versetzt, entweder für 10 Pf. eine Perronkarte zu nehmen, wenn man unter einer gedeckten Halle gehen will, oder mit einem Regenschirm oder Sonnenschirm über die Straße sich zu versetzen. In Bruchsal hat sich schon der Volkswitz der Sache angenommen — es wundert mich auch, daß der Stadtrat Bruchsal sich dieses Gebäude der Bedürfnisse hat gefallen lassen —, und man wünscht jetzt, daß die Büste des Geistesriesen, der diesen Bahnhof gebaut hat, oben drauf auf dem Dachstuhl dieses Bedürfnishauses aufgestellt wird (Heiterkeit). (Abg. Kolb: Da sind wir dafür.)

Ich habe noch eine große Anzahl kleinerer Wünsche, denen hier Ausdruck zu geben ich gebeten worden bin; aber ich will angesichts der vorgerückten Stunde darauf verzichten. Nur die Bettwäsche des Fahrpersonals will ich erwähnen; die Herren vom Fahrpersonal sind damit sehr unzufrieden, aber ich glaube, daß da die Frau Gemahlin dahinter steckt. Ich erwähne es nur, um der Stimmung, die da herrscht, Ausdruck zu verleihen. Ueber die Uniformfrage der mittleren Beamten, über die freien Tage der Stationschefs und ihrer Stellvertreter — die sind in der Tat manchmal sehr übel daran, das muß ich sagen —, auch über die Wohlfahrtseinrichtungen habe ich einiges sprechen wollen; ich glaube, daß die letztgenannten Einrichtungen noch etwas zu jung sind, man muß ihre Entwicklung erst mit ansehen, was schließlich aus der Sache wird, ehe man ein abschließendes Urteil darüber fällen kann. Es wird meines Erachtens zu viel davon gesprochen, es wäre vielleicht besser, etwas zurückhaltender zu sein, bis man wirklich etwas geleistet hat.

Aber eine andere Sache kann ich nicht verschweigen, ich sage das auch nur für meine Person. Es herrscht in den Kreisen der höheren Eisenbahnbeamten, namentlich

des Betriebes, eine starke Verstimmung und Erbitterung wegen der Art und Weise, wie gewisse Beförderungen und Berufungen gehandhabt werden. Ich erkläre ohne weiteres, daß ich nicht hier eingreifen will. Das ist unzweifelhaft Sache der Exekutive. Ich will nur dem Ausdruck verleihen, daß gewisse Beförderungen und Berufungen einen sehr üblen Eindruck innerhalb des Beamtenkörpers sowie auch draußen in der Bevölkerung gemacht haben, wo man Kenntnis davon erlangt hat. Ich mache dem Herrn Eisenbahnminister durchaus keinen Vorwurf deswegen, er ist viel zu neu, er ist für vieles gar nicht verantwortlich, was vielleicht vor seinem Amtsantritt geschehen ist, er ist auch vorerst auf das angewiesen, was ihm vorgelegt wird; ich möchte ihm aber zurufen: „Trau, schau, wem!“ Ich zweifle gar nicht daran, daß die betr. Referenten bona fide ihre Vorschläge machen, aber der Herr Referent hat einen kleineren Gesichtskreis, einen beschränkteren Gesichtskreis wie der Minister, der Minister steht auf einer höheren Warte, er muß das, was ihm vorgelegt wird, sichten und dann erst entscheiden von seinem höheren Standpunkt aus. Mehr will ich über dieses Thema nicht sagen, es herrscht, wie gesagt, eine große Mißstimmung.

Nun wende ich mich zu dem, was die Herren Kollegen Kolb und Fröhlich gesprochen haben (Abg. Süßkind: Jetzt wird es interessant.) Ich glaube, Sie werden enttäuscht sein, hochgeehrter Herr Kollege, es wird mit Zahlen operiert. Nun, um eine Unterlage für die Beurteilung der Vorschläge, die die Großh. Regierung macht, zu gewinnen, glaube ich, daß ich auf dem Standpunkt stehe, daß eine Vereinfachung und Verbilligung unserer Eisenbahnbetriebsverhältnisse absolut notwendig ist, mir erlauben zu dürfen, einiges statistische Material von der badischen und von anderen Bahnen Ihnen vorzuführen. Ich muß dazu das Jahr 1904 wählen, weil mir für die außerbadischen Bahnen die Statistik von 1905 nicht zur Verfügung steht.

Wie aus dem Bericht ersichtlich ist, hat Baden 1672 km Eisenbahnen, Preußen dagegen 34073, und ich will in diesem Augenblick noch Württemberg daneben stellen mit 1692 km im Jahre 1904. Ich werde nachher noch darauf zurückkommen, daß die badischen Eisenbahnen ungefähr alle zusammen so groß sind wie eine einzige preussische Eisenbahndirektion für sich. Das Anlagekapital der badischen Bahnen beträgt ca. 640 Millionen, der preussischen Bahn ca. 9 Milliarden, der württembergischen 636 Millionen; in Württemberg sind also ganz ähnliche Verhältnisse wie bei uns. Der Kilometer in Baden kostet 402 174 M., ein Kilometer in Preußen 259 127 M., in Württemberg 324 182 M. Die Rente in Baden beträgt 4,17 Proz., in Preußen 7,17 Proz., in Württemberg ist die Verzinsung allerdings noch geringer wie bei uns, nämlich 3,41 Proz. Die Main-Redarbahn, das ist die beste, die wir haben, wirft nach badischer Angabe 10,49 Proz., nach preussisch-hessischer Angabe 11,73 Proz. ab. Der Unterschied liegt wohl daran, daß die Berechnung des Anlagekapitals eine verschiedene ist.

In Baden kommen auf einen Kilometer 5,15 Beamte und 8,04 Arbeiter, im ganzen 13,19 Personen, in Preußen kommen auf einen Kilometer nur 7,9 Personen und in Württemberg 8,4 Personen. Nun beträgt die persönliche Ausgabe in Baden 38 und etliche Millionen, wir haben 22 007 Beamte, also kommen auf den Kopf des Beamten 1727 M. in Baden und auf den Kilometer 22 729 M. In Preußen betragen die persönlichen Ausgaben 445 und etliche Millionen, auf den Kopf von 269 782 Beamten kommen 1282 M. auf den Kilometer (Zuruf Abg. Kolb: Daher die bessere Rente!). Nur langsam, nur langsam! — und auf den Kilometer betragen die persönlichen Aus-

gaben 13136 M. In Württemberg sind die persönlichen Ausgaben 26 und etliche Millionen; auf den Kopf von 16471 Beamten entfallen 15891 M., pro Kilometer 13294 M. Nur in Elsaß-Lothringen ist es noch etwas teurer als bei uns. Dieses nämlich hat auch 1908 Kilometer Eisenbahn, verzinst mit 4,2 Proz.: Im Jahre 1904 28672 Beamte, auf den Kilometer 15,5 Personen.

Nun möchte ich mir noch erlauben, auf den Betriebskoeffizienten zu sprechen zu kommen, über den wir vorhin auch von dem hochgeehrten Kollegen Fräuhuf belehrt worden sind. Wir wissen, daß der Betriebskoeffizient der Vergleich von Einnahmen und Ausgaben ist. Der Betriebskoeffizient macht in Sachsen ca. 66 Proz., in Baden 68 Proz., in Preußen 60 Proz., in Württemberg 65 Proz.

Jetzt möchte ich Sie ins Ausland fahren. Zunächst wollen wir einmal nach Frankreich gehen. Da ist die französische Staatsbahn, die allerdings mit 72 Proz. arbeitet, dann kommen aber die Privatbahnen: Bei der franz. Nordbahn ist der Betriebskoeffizient schon 53,36 Proz., bei der Ostbahn 54,70 Proz., bei der Linie Paris—Lyon 47,28 Proz., Paris—Orleans habe ich nicht aufgeschrieben. In Frankreich besteht (ich sage das dem Herrn Kollegen Kolb, weil ich glaube, daß die Herren Frankreich so gewissermaßen als Idealstaat ansehen) eine sehr hohe Fahrkartensteuer, die bei Paris—Lyon über 9 Millionen Franks beträgt; es ist keine Bahn, die unter 2 Millionen Fahrkartensteuer zu bezahlen hat (Zuruf des Abg. Fräuhuf). Ich komme eben darauf.

Ich will nun nicht diese niedrigen Betriebskoeffizienten der Grob-Regierung als Muster hinstellen, weil ich natürlich genau weiß, daß der Staatsbetrieb ganz andere Aufgaben hat als die Privatgesellschaften, die nicht nur eine normale Verzinsung herausbringen müssen, sondern auch noch sehr hohe Dividenden alljährlich verteilen wollen. Das kann nicht die Aufgabe der Grob-Regierung sein, selbstverständlich nicht. Ich habe diese Zahlen hier angeführt, um mein Votum und meine Ansicht damit zu begründen: meine Ansicht, die dahin geht, daß auch im Großherzogtum Baden eine wesentliche Vereinfachung notwendig ist, und ich glaube, daß die Einführung der Personentarifreform der Anfang dieser Einführung von Verbesserungen im badischen Verkehr sein soll.

Nun wende ich mich im einzelnen gegen das, was der Herr Kollege Kolb vorgebracht hat. Der Herr Kollege Kolb hat uns vorgeführt, daß die Zusammenfassung der Behörden nichts taugt, denn es würde nicht nach „kaufmännischen Grundsätzen“ gewirtschaftet, es seien keine Techniker da usw. usw. Zu gleicher Zeit, in demselben Atem hat aber der geehrte Herr Kollege gesagt: Die Rücksichtnahme auf den Betriebskoeffizienten sei Schwindel oder Spiegelschere und er pfeife darauf — oder hat irgend einen ähnlichen, dem Betriebskoeffizienten ungünstigen Ausdruck gebraucht. Aber wie kann der Herr Kollege, der sonst sehr scharf denkt, in demselben Atem kaufmännischen Betrieb verlangen, wo er die Finanzierung, die Nichtigstellung zwischen Einnahmen und Ausgaben verwirft? Denn das tut er in demselben Augenblick, wo er den Betriebskoeffizienten als etwas Ueberflüssiges oder Willkürliches hinstellt. Ich weiß wohl, es gibt auch im kaufmännischen Gewerbe falsche Bilanzen. Das ist aber nicht normal; so lange wir nicht das Gegenteil nachweisen können, so lange müssen wir die amtlichen Zahlen als richtig anerkennen. Und ich will auch dem geehrten Herrn Kollegen Fräuhuf bemerken, daß ich die württembergische Generaldirektion, von der er sagte, sie sei keine Autorität, keineswegs un-

sehen als Autorität hinnehme; sondern ich habe hier vor mir das Material liegen, auf welches die Zahlen der württembergischen Generaldirektion sich gründen.

Ich muß weiter bemerken, daß ich beim Herrn Kollegen Kolb auch in seiner Gegenüberstellung des Kilometerheftes und der Rückfahrkarte die Logik vermissen. Ich war von jeher, vom ersten Augenblick an, ein geschworener Gegner des Kilometerheftes, obwohl ich seine Handlichkeit und Bequemlichkeit anerkenne, denn diese unterliegen ja keinem Zweifel: ich war Gegner des Kilometerheftes aus wirtschaftlichen Gründen und aus Gründen der Gerechtigkeit, wie der Herr Eisenbahnminister sie ausgeführt hat, so daß ich hier nicht nötig habe, weiter darauf einzugehen. Ich muß aber doch darauf aufmerksam machen, daß das Kilometerheft nur einem verschwindend kleinen Prozentsatz der Bevölkerung zu Nutzen kommt — daß die übrige Bevölkerung, welche nicht das Geld hat, ein Kilometerheft zu benötigen, steuerlich darunter leidet. Nun sagen Sie mit Recht — ich stehe da auf demselben Boden wie Sie, Herr Kollege Kolb! —, daß die Rückfahrkarte eine große Ungerechtigkeit sei. Dieselbe Ungerechtigkeit finde ich aber im Kilometerheft. Warum soll derjenige, der zehn Kilometer hin und dann zehn Kilometer zurückfährt, billiger fahren, als derjenige, der die 20 Kilometer in einem Stück abfährt? Daß die Verbilligung ungerecht ist, das ist sonnenklar, ich habe nie einen andern Standpunkt vertreten. Nur verstehe ich nicht (zum Abg. Kolb gewendet), wie diese Logik Sie dann in der Beurteilung des Kilometerheftes verlassen konnte.

Ferner hat der Herr Kollege Kolb gesagt: Es würde, wenn Baden sich auf nichts einließe, den Nachbarstaaten nicht möglich sein, die badischen Bahnen zu boykottieren. Er hat das gesagt in demselben Augenblick, wo er auch gesagt hat, daß das Rückgrat unserer Eisenbahngebarung die Güterbeförderung sei. Nun muß ich ihn doch darauf aufmerksam machen, daß wir nicht so groß sind, um einen solchen Einfluß ausüben zu können, daß man uns nicht einen Streich in Bezug auf Tarifartelle spielen könnte. Es wäre sehr gut möglich, daß eines schönen Tages Württemberg, Elsaß-Lothringen, Preußen und vielleicht auch die Schweiz sich einigten, sämtliche Güter, an denen wir auf Grund der Vereinbarungen berechtigt wären zu partizipieren, einfach um uns herumzuführen: dann sind wir die Laktieren! (Widerspruch). O ja, solche Versuche sind schon gemacht worden! — Und ebenso war es mit dem Personenverkehr. Wenn wir uns gegen das Abkommen, das mit den anderen Eisenbahnverwaltungen getroffen worden ist, streifen, so würden sie uns einfach auf den Sand setzen.

Wenn Sie mir das nicht glauben, verweise ich Sie auf das kleine Buch von Rant „Ueber Tarifartelle“. Dort finden Sie ein kleines Kärtchen, wo die verschiedenen Wege bezeichnet sind, welche Güter von München nach Hamburg einschlagen können, wo dargelegt ist, wie der Prozentsatz der Güterbeförderung zwischen Hamburg und München verteilt ist. Es sind zehn verschiedene Wege; ich will das heute nicht ausführen.

Nun hat der Herr Kollege Kolb auch noch, und ebenso dann auch der Herr Kollege Fräuhuf, auf den ungarischen Zonentarif Bezug genommen. Nun, der ungarische Zonentarif hat seine Riffs, er hat seine gewaltigen Schattenseiten: Erstens hat man nicht das Recht, die Fahrt zu unterbrechen, die Fahrkarte gilt nur 24 Stunden und dann hört in Budapest jede frühere Karte auf, und es muß wieder ein neues Billet genommen werden. Im Nachbarverkehr sind drei Zonen, im Fernverkehr sind sechzehn Zonen. Warum Sie jetzt gerade

auf diesen Zonentarif gekommen sind, um den als Muster hinzustellen, das ist mir unverständlich (Zuruf der Abgg. Kolb und Fröhau). Daran, daß für Fahrten über 400 Kilometer hinaus nur der Tariffuß Nummer 16 gilt, können doch nur die allerwenigsten profitieren; außerdem will ich Sie darauf aufmerksam machen, daß es auch in Ungarn für den Schnellzug Zuschlag gibt und ebenso eine Fahrartensteuer. Wer in Ungarn im Nahverkehr den Schnellzug benützt, muß den Tarif für den Fernverkehr bezahlen. Ich kann also nicht finden, daß der Zonentarif so außerordentliche Vorzüge haben sollte gegenüber dem, was bei uns geplant ist.

Auch auf die Platzkarten sind die geehrten Herren so schlecht zu sprechen. Ich will Sie aber darauf aufmerksam machen, daß die Platzkarten im letzten Jahre Preußen 3 900 000 M. eingebracht haben und das ist doch nicht zu verachten. Ueberhaupt tun die Herren so, als ob in Preußen niemand auf der Eisenbahn fahren würde. Die preußischen Bahnen haben aber einen Gewinn von 7,1 Proz. abgeworfen; das muß doch verdient werden, muß irgendwo herauskommen. Der Verkehr wird nicht aufhören, wenn die Tariffüße geändert werden, dafür spricht das preußische Eisenbahnwesen.

Der Herr Kollege Kolb hat auch noch im Verlauf seiner Ausführungen, die mich übrigens in hohem Grade interessiert haben, schon deswegen, weil sie mit so viel Temperament vorgetragen wurden, behauptet, die Junker seien an allem Schuld (Abg. Kolb: Die badischen nicht!), diese klammerten sich an die teuren Tarife. Ich glaube nicht, daß die preußischen Junker ein Interesse daran haben, ob die Leute für 2 Pfennig oder für 3 Pfennig fahren, und auch nicht daran, ob sie im Schnellzug einen Zuschlag zahlen oder nicht. Und wenn es ihnen einerlei ist, dann werden sie doch nicht nach diesem Strohalm greifen, wenn sie sich sonst nicht mehr halten können. Herr Ballin ist übrigens kein Junker. (Abg. Kolb: Ein Industriejunkler!)

Herr Kollege Gießler war es, glaube ich, der schon mit Recht darauf hingewiesen hat, daß ein erheblicher Teil der badischen Bevölkerung, insbesondere der ländlichen Bevölkerung, die wir vertreten, ein großes Interesse daran hat, daß der Zweipfennigtarif, den einzelne Landesteile schon im Nahverkehr haben, allgemein eingeführt werde. (Abg. Säckling: Im Lokalzug hatten wir ihn schon). Gerade das, verehrter Herr Kollege Säckling, will ich ausführen. Das war eine Ungerechtigkeit, daß wir in den Lokalzügen des Vorortverkehrs den Zweipfennigtarif hatten, daß aber andere Gegenden, die keinen Vorortverkehr hatten, des Zweipfennigtarifs entbehren mußten. Dieser Zweipfennigtarif wäre von großer Wichtigkeit für den Marktverkehr usw., und deswegen begrüßen wir die Tarifreform, weil sie der ganzen Landbevölkerung die Benützung des Zweipfennigtarifs ermöglicht.

Hierauf wird abgebrochen.

Zu persönlichen Bemerkungen erhalten das Wort

Abg. Dr. Wilkens (natl.): Der Herr Abg. Fröhau hat vorhin mit Bezug auf eine gestern von mir gemachte Bemerkung, daß nach dem von der Regierung mitgeteilten Zahlenmaterial im Jahre 1903 im innerbadischen Schnellzugverkehr 88 Prozent der Reisen auf Strecken unter 75 Kilometer entfallen seien, gesagt, es sei dadurch zum Schaden auch noch der Höhe hinzugefügt worden. Ich verwahre mich dagegen aufs allerentschiedenste. Ich habe nichts weiter als eine tatsächliche Feststellung eintreten

Verantwortlich für den Bericht über die Verhandlungen der Zweiten Kammer: Dr. Otto Ballin.
Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei. Weide in Karlsruhe.

lassen, und es ist mir nicht eingefallen, damit irgend eine höhnische Absicht zu verbinden.

Abg. Fröhau (Freif.): Ich habe das Stenogramm noch nicht erhalten, ich glaube aber nicht, daß meine Worte den Sinn gehabt haben können, den Herr Kollege Wilkens hineinlegt. Wenn sich ein Mißverständnis aus dem Wortlaut ergeben kann, werde ich nicht anstehen, zu erklären, daß es mir absolut nicht im Sinne gelegen hat, daß ich die Tendenz des Herrn Berichterstatters in der Richtung verstanden haben wolle. Ich habe nur gesagt, diejenigen, die dem Volke vorhalten, daß es kein Interesse an der Entwicklung des Fernverkehrs hat, weil es sich heute schon in der Hauptsache auf den Nahverkehr beschränkt, fügen zum Schaden noch den Hohn hinzu. Daß Herr Kollege Wilkens das nicht getan und nicht gewollt hat, halte ich für selbstverständlich, ich glaube auch nicht, das gesagt zu haben.

Dem Herrn Kollegen Kolb gegenüber, der mir dazwischengerufen hat, als ich die Zahlen der Fahrkosten anführte, „Hin- und Rückfahrt zählt doppelt“, muß ich erwidern, daß ich leider auf seinen Zwischenruf hereingefallen bin, und daraufhin meine Notizen so verlesen habe, als wenn ich nur die einfache Hinfahrt aufgeschrieben hätte. Ich hatte aber Hin- und Rückfahrt bereits berechnet gehabt. Wenn ich also die Zahlen verdoppelt angegeben habe, so ist das ein Irrtum gewesen. Ich will das konstatieren, damit auch der Presse Gelegenheit gegeben ist, diese Unrichtigkeit aus dem Berichte fernzuhalten.

Vizepräsident Zehner: Was die persönliche Bemerkung des Herrn Berichterstatters anbelangt, so ist mir nicht zu Gehör gekommen, daß der Herr Abg. Fröhau eine beleidigende Äußerung gemacht hätte. Bei den Erörterungen mit den hier ab- und zugehenden Herren ist es aber möglich, daß es mir entgangen ist. Ich glaube nun aber, daß die Sache nach dem, was der Herr Abg. Fröhau erklärt hat, erledigt ist.

Eine während der Sitzung eingegangene Petition des Malermeisters Johann Potorny in Baden a) Suspension von Beamten, b) Schadenersatz betr., wird hierauf der Petitionskommission überwiesen.

Schluß der Sitzung kurz nach 1 Uhr nachmittags.

* Karlsruhe, 19. Juni. 101. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Mittwoch den 20. Juni 1906, vormittags 9 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann Beratung der Berichte der Budgetkommission über das Spezialbudget der Verkehrsanstalten, und zwar

- a. der Eisenbahnbetriebsverwaltung,
- b. der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
- c. über den Anteil Badens am Reinertrag der Main-Neckar-Eisenbahn für die Jahre 1906 und 1907 (Hauptabteilung VII des Staatsvoranschlags), sowie über den Nachtrag zum Spezialbudget des Eisenbahnbetriebs und der Bodenseedampfschiffahrt für die Jahre 1906 und 1907 (Drucksache Nr. 7a) — Drucksache Nr. 14 —; ferner über den Antrag der Abgg. Fröhau und Gen., die Einführung des Zweipfennigtarifs für III. Klasse ohne Zuschlag betr. (Drucksache Nr. 43), die Resolution einer am 5. April 1906 in Freiburg i. Br. stattgehabten Versammlung in betreff der schwebenden Tariffragen, die Petition des Bundes der Industriellen, Landesabteilung Baden und Rheinspalt, die Reform der deutschen Personentarife betr. — Drucksache Nr. 43a —. Berichterstatter: Abg. Dr. Wilkens. (Fortsetzung.)