

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1906

207 (22.6.1906) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 101. öffentliche Sitzung

Was den einen Vorbehalt der Budgetkommission betrifft, an den sie ihre Zustimmung zur Einführung der Tarifreform geknüpft hat, daß nämlich die Oldenburgische Eisenbahnverwaltung die Landeskarte nicht beibehält, bezw. wenn sie sie beibehält, daß Baden auch das Kilometerheft beibehalten möge, so ist er inzwischen gegenstandslos geworden, dadurch, daß vor einigen Tagen eine offizielle Erklärung der Oldenburgischen Regierung abgegeben ist, daß sie im Interesse des Zustandekommens der Reform auf die Beibehaltung der Landeskarte verzichte. Damit ist auch der Vorbehalt Württembergs hinfällig.

Der Herr Abg. Frühauf hat in seinen Darlegungen die Behauptung aufgestellt, es scheide die Wählerschaft in Baden vollständig aus bei der Erörterung der Eisenbahnbau- und Betriebspolitik und der Tarifpolitik. Nach der Behandlung, die das Eisenbahnbudget und Betriebsbudget hier in diesem Hohen Hause und im anderen Hohen Hause regelmäßig erfährt, kann von einer Nichtbeteiligung der Wählerschaft bzw. des Hohen Hauses mit den Fragen des Eisenbahnbaues und Betriebes sicherlich nicht die Rede sein. Was gerade die Tariffragen anbelangt, gibt die Erörterung der Tarifreform einen schlagenden Beweis dafür, daß das Hohe Haus und nach den Erörterungen, die bei der Wahlbewegung vorangegangen sind, auch die Wählerschaft wohl in der Lage sind, zu den Tariffragen Stellung zu nehmen. Ich darf auch darauf verweisen, daß die Groß-Regierung von Anfang an erklärt hat, daß sie sich ihre endgültige Stellungnahme in der Tariffrage vorbehalte, bis eine Aussprache mit den Landständen stattgefunden hat.

Die Herren Abgg. Frühauf und Kolb sind nun übereinstimmend der Meinung, daß die Annahme der Tarifreform der Anfang zum Ende der badischen Eisenbahn-selbstständigkeit bedeute. Ich glaube, auch hiermit werden Sie wohl kaum großen Eindruck erwecken. Kann ich doch darauf verweisen, daß sämtliche deutsche Staatsregierungen mit Staatsbahnbefitz dieser Vereinbarung beigetreten sind einschließlich der großen Königreiche Bayern, Sachsen und Württemberg.

Nun meinen die Gegner der Tarifreform, das Schlimmste bei der Tarifreform sei die Bindung; wir gäben da vollständig die Möglichkeit zu einer weiteren Entwicklung event. im Gegensatz auch zu anderen Staaten aus der Hand. Auch die Tarifreformer haben erklärt, daß sie eine Tarifvereinbarung wünschen. Der Herr Abg. Kolb hat uns ja auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung dargelegt, wie es eine nationale Tat wäre, eine allgemeine deutsche Tarifvereinfachung und -verbilligung herbeizuführen, natürlich nur in dem Sinne, wie die Tarifreformer sie aufgefaßt wünschen; auch dabei ginge es selbstverständlich ohne eine Bindung nicht ab. Ich war um so mehr überrascht, gerade aus dem Munde des Herrn Abg. Kolb die Bemängelung dieser Bindung, die doch hier in der denkbar leichtesten Form geschehen ist, wie auch die Budgetkommission ausdrücklich anerkannt hat, zu vernehmen, nachdem sein Fraktionsgenosse Eichhorn uns in der Budgetkommission erklärt hat, für ihn sei die Tarifreform insbesondere auch deshalb nicht schmachhaft, weil kein vollständiger Vertrag mit längerer Kündigungsfrist und vollständiger Bindung eingegangen worden wäre. Ich glaube, wenn das letztere geschehen wäre, es würde im Gegensatz natürlich zu dem, was die Regierung vorgeschlagen hatte, gerade von sozialdemokratischer Seite eine solche Bindung als absolut unannehmbar und als eine der Hauptschwächen der Vereinbarung bezeichnet worden sein.

Die Herren Abgg. Wildens und Giesler haben in durchaus zutreffender und objektiver Weise die Gründe dargelegt und gewürdigt, die für die Tarifreform,

wie sie nunmehr vorgeschlagen ist, sprechen. Es steht an der Spitze die Absicht einer möglichen Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahntarife und der sich darauf gründenden Verkehrseinrichtungen. Mit der Ausgestaltung der letzteren sind die deutschen Eisenbahnverwaltungen bereits eifrig beschäftigt, und wenn auch von Anfang an über gewisse Schwierigkeiten nicht in allen Punkten hinweggekommen sein wird, kann ich doch wohl sagen, ein recht erfreulicher Anfang ist schon gemacht worden, auch in den für das Publikum wichtigen Einrichtungen eine mögliche Einheitlichkeit zu schaffen. Daß eine solche mögliche Einheitlichkeit dringend erwünscht ist, ist in sämtlichen Eisenbahnräten anerkannt worden; ich verweise insbesondere auch auf die Eisenbahnräte außerhalb Badens, auf den bayerischen, preussischen, sächsischen Eisenbahnrat, ich verweise ferner auf die Erklärung, die der deutsche Handelstag abgegeben hat, wonach er ausdrücklich diese Vereinheitlichung der Tarife, zur Erreichung einer größeren Einheitlichkeit auch auf dem Gebiete der Betriebsmittelbenützung, als ein dringendes Bedürfnis bezeichnet hat. Erst in den letzten Tagen ist der Groß-Regierung wieder eine Eingabe zugegangen von dem Verbandsreisender Kaufleute, die in München getagt haben und die, wenn sie auch ihre Beanstandungen bezüglich der vorgeschlagenen Tarifreform nicht verhehlen, doch ausdrücklich erklären, daß sie eine Vereinheitlichung auch ihrerseits dringend wünschen.

Es ist als weiterer Grund hervorzuheben und hervorzuheben worden, daß Baden, wenn es sich jetzt bei dem vorliegenden Anlaß von den Vereinbarungen ausgeschlossen hätte, die die übrigen deutschen Staatsregierungen zu treffen im Begriffe sind, sich dadurch isoliert hätte und daß eine solche Isolierung von erheblichem Nachteil nicht bloß bezüglich der Personentarife, sondern überhaupt für das ganze Verhältnis der badischen Staatsbahnenverwaltung zu den übrigen Staaten, die eine gemeinsame Tarifreform beschlossen haben, sein würde. Ich glaube, wenn Baden in dieser Weise sich isolieren würde, daß dann auch die Beschwerden in der Reichsversammlung, in den gesetzgebenden Körperschaften des Reiches usw., auf die die Herren gestern hingewiesen haben, auf recht wenig Sympathie stoßen würden, soweit sie lediglich die Folge einer Isolierung, eines Zurückbleibens Badens bei einer Vereinbarung der übrigen deutschen Staatsbahnenverwaltungen wären.

Anerkannt ist worden, daß der Zweipfennigtarif in Personenzügen eine ganz wesentliche Verbesserung und insbesondere eine Verbesserung für die Winderbemittelten ist. Die Groß-Regierung hat in ihrer Denkschrift dargelegt, daß auch sie in einem früheren Stadium, nachdem die Betriebsmittelgemeinschaft zunächst aus der Erörterung ausgeschlossen war, der Meinung gewesen sei, wenn eine Einführung der vierten Klasse nicht erfolgen würde, daß dann die süddeutschen Staaten, wie früher bei den Verhandlungen beabsichtigt war, in der dritten Klasse den Zweipfennigtarif annehmen sollten. Als Gründe sind in der Denkschrift angegeben, daß dabei hauptsächlich Erhöhungen der Preise in der dritten Klasse vermieden worden wären und daß der Ausfall auch ein verhältnismäßig geringer geblieben wäre. Dieser Standpunkt wäre nach der inzwischen erfolgten Entwicklung heute nicht mehr haltbar, und zwar ist die Verschlechterung eingetreten infolge Einführung der Fahrkartensteuer. Ich glaube, wenn wir heute noch den Zweipfennigtarif einführen wollten lediglich unter Belastung der Lokalzugs-einrichtungen, wie sie heute bestehen, wäre das Publikum draußen in hohem Maße unzufrieden und würde darauf drängen, daß wenigstens in dem Umfang, in dem auch anderwärts der Zweipfennigtarif besteht, derselbe auch in Baden gewährt werde. Die

wesentliche Verschiebung ist, glaube ich, auch nicht ohne Rückwirkung geblieben für die Stellung der großen Parteien zu dieser Vorlage.

Der Herr Abg. Fröhlich meinte, es möchte doch dieser Zweipfennigtarif für die Personenzüge bereits am 1. August eingeführt werden, zu dem Zeitpunkt also, wo die Fahrkartensteuer in Kraft tritt. Ich habe mir schon in der Budgetkommission erlaubt, darzutun, daß das einfach unmöglich ist. Der Herr Abg. Fröhlich war allerdings sehr rasch bei der Hand: Man telegraphiert heute oder am 31. Juli: von morgen ab werden die Fahrkarten dritter Klasse verkauft nicht mehr zu 3,4 oder 2,65 Pf., sondern zu 2 Pf. Die Fahrkarten lauten aber auf andere Beträge, Kilometer stehen auch keine darauf, und es bliebe also den Stationen überlassen, den Aufdruck handschriftlich zu ändern. Was das bei den Hunderttausenden von Fahrkarten bedeutet, liegt auf der Hand. Der Herr Abg. Fröhlich will sich gerne in Verzögerungen fügen, die dadurch am Schalter entstehen. Aber ich möchte ihn sehen, wenn er einen Ausflug machen will, bei Verkehrsandrang an den Schalter kommt und nun warten muß, bis der Beamte die Preise der einzelnen Fahrkarten berechnet und abgeändert hätte (Seiterkeit). Schon die Abänderungen, die wir jetzt treffen müssen im Hinblick auf die Einführung der Fahrkartensteuer verursachen kolossal große Arbeit; es sind uns von auswärtigen Druckern zugewiesen worden; es hat uns insbesondere die Militärverwaltung eine große Anzahl von Fahrkartendruckern zur Verfügung gestellt, und es wird zurzeit Tag und Nacht in drei Schichten gearbeitet, um die Fahrkarten auf den 1. August neu aufzulegen. Das ist nur möglich unter Aufbietung aller Kräfte.

Ich möchte gleich, um einem Einwand vorzubeugen, der sonst zu erwarten steht, den Herren mitteilen, daß diese Arbeiten auf Kosten des Reiches und nicht Badens erfolgen.

Der Herr Abg. Fröhlich hat mich gestern gefragt: Was hat denn die Regierung für Gründe, den Zweipfennigtarif nicht zu verallgemeinern. Ja, da möchte ich den Herrn Abg. Fröhlich bitten, doch die Denkschrift zu lesen; dort sind die Gründe, die die Regierung hatte, diese Einführung zurzeit für nicht annehmbar zu erklären, eingehend dargelegt. Abgesehen von der Abweichung, die dadurch bezüglich des Vorgehens der übrigen Verwaltungen eintreten würde, ist die Großh. Regierung dazu schon nicht in der Lage im Hinblick auf den ganz erheblichen Ausfall, der dadurch entstehen würde, ein Ausfall, den die Großh. Regierung im Hinblick auf die großen Mehraufwendungen, die ihr bevorstehen (für bessere Bezahlung des Personals, infolge Aenderung des Gehaltstarifs, für Mehraufwendungen für Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals usw.), nicht verantworten könnte.

Nun sind allerdings die Herren Tarifreformer hier sehr leicht bei der Hand mit der Antwort; sie sagen: Verbilligt die Tarife, denn dadurch gibt es Millionen Mehreinnahmen. Es ist zur Begründung dieser Stellungnahme zunächst hingewiesen worden auf den ungarischen Zonentarif und seine glänzende Bewährung. Ich war etwas überrascht, daß jetzt wieder der ungarische Zonentarif herbeigeholt wird; in den letzten Jahren ist es ja davon bei uns in Deutschland und, wie ich glaube, nicht ganz mit Unrecht, etwas stiller geworden. Ich habe von der Erwähnung des ungarischen Zonentarifs auch deshalb überrascht, weil gerade der Denkschrift der Vorwurf gemacht worden ist, daß sie (besonders auch bei den Prozentrechnungen, die aufgeführt worden sind) so ungleichartige Verwaltungsgebiete miteinander vergleiche. Im „Badischen Landesboten“ ist seinerzeit ein Artikel mit dem Zeichen „Fr.“ erschienen (Seiterkeit), der sich

gerade über diese Seite in originellen Wendungen erging; es wurde nämlich darin gesagt, das sei ungefähr ein Vergleich, als wie wenn man den Kölner Männergesangsverein mit dem Gesangsverein „Neuchâtel“ vergleiche (Seiterkeit); wobei natürlich der Verein „Neuchâtel“ gleich Preußen oder Sachsen — der Kölner Männergesangsverein gleich Baden angenommen wurde. Nun beziehen sich die Herren hier auf Ungarn. Ungarn ist aber doch gerade, was den Verkehr anbelangt, ziemlich verschieden von Deutschland; es steht in seinem allgemeinen Verkehr erheblich zurück.

Aber auch abgesehen davon scheinen die Erfahrungen, die die ungarische Regierung mit dem Zonentarif gemacht hat, ihr nicht so reine Freuden gebracht zu haben. Im Jahre 1903 sah sich die ungarische Eisenbahnverwaltung genötigt, die Tariffätze teilweise wesentlich zu erhöhen, und zwar für den Sitzzug: in der ersten Zone erste und zweite Klasse um 20 Proz., in der ersten Zone dritte Klasse um 17 Proz.; für den Personenzug: in der ersten Zone erste und zweite Klasse um 25 Proz., in der ersten Zone dritte Klasse um 20 Proz. Die 14. Zone mit 225 Kilometer und mehr Entfernung wurde nunmehr in 3 Zonen zerlegt und es traten dabei Tarifierhöhungen ein bis zu 33 1/2 Proz. Diese Tarifierhöhungen sind notwendig geworden zur Aufbesserung der Einnahmen der ungarischen Staatseisenbahnverwaltung, und es ist in dem Artikel der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen bemerkt, daß trotz dieser Erhöhung der Tariffätze eine Verringerung des Verkehrs der ungarischen Staatsbahnen nicht eingetreten sei.

Auf die Eigenheiten, die in dem ungarischen Zonentarif bestehen, hat ja der Herr Abg. v. Rentingen gestern bereits hingewiesen: daß die Fahrkarten nur 24 Stunden gelten, daß man also eine Fahrtunterbrechung kaum vornehmen kann, daß die Karten nicht über Pest hinaus gelten, daß auf den ungarischen Schnellzügen erhebliche Zuschläge erhoben werden und daß in diesen Zügen nur erste und zweite Klasse geführt wird. Ich möchte bezweifeln, ob eine derartige Reform in Baden sehr freudig begrüßt werden würde.

Viel näher, als der Vergleich mit Ungarn liegt ja nun der Vergleich mit den Erfahrungen, die wir innerhalb Badens mit den Kilometerheften gemacht haben. In der Denkschrift ist über den finanziellen Erfolg derselben eine Studie gemacht worden. Ich darf bemerken, daß diese veranlaßt worden ist durch Ausführungen des Herrn Abg. Dr. Wildens anlässlich der damaligen Beratung des Eisenbahnbetriebsbudgets, wo der Wunsch ausgesprochen worden ist, über diese Verhältnisse einmal eine Darlegung von der Regierungsbank zu erhalten. Bei Besprechung des Antrags des Abg. Fröhlich und Gen. in der letzten Session wegen Einführung des Zweipfennigtarifs wurden schon seitens des Herrn Abg. Dr. Wildens bemerkt, wenn man der Sache auf den Grund gehen wolle, könne man das nur tun, indem man Vergleiche mit den anderen Verwaltungen ziehe, da in den zehn Jahren, seitdem das Kilometerheft besteht, doch auch anderwärts eine sehr erhebliche Zunahme des Verkehrs erfolgt sei.

Die Denkschrift kommt zu dem Schluß, daß in Baden infolge der Einführung des Kilometerheftes die Einnahmen im Personenverkehr nicht stärker gestiegen sind als bei anderen Verwaltungen, wohl aber, daß in dem in Betracht kommenden Zeitraum die Zugleistungen und damit also die Ausgaben eine größere Steigerung erfahren haben, als bei der Mehrzahl der anderen Verwaltungen. Nun haben wir gehört, was auch bei den Erörterungen in Volksversammlungen usw. eine große Rolle gespielt hat, daß diese ganzen rechnerischen Vergleichen „eitel Klunkererei, Spiegelstecherei und Zah-

len Spielerei“ sind. Es begann mit der Vernichtung der Denkschrift Herr Professor Böhlingk in einer Versammlung, die, glaube ich, bereits im Februar stattgefunden hat; sein Vortrag ist dann im Buchhandel erschienen. In der Schrift: „Eine Personentarifreform im Badischen“ heißt es: „Ein ähnlicher Sprung nicht ins Dunkle, sondern in die Helle eines mathematisch sicheren Plus stellt wieder die Einführung des halben Kilometerhefte dritter Klasse dar, wie sie die bösen Reformer gleich im Mai 1895 in Vorschlag gebracht haben, am 1. Juni 1901. Seit 1900 befinden wir uns im Zeichen eines allgemeinen wirtschaftlichen Niedergangs, der namentlich auch in der Frequenz der Eisenbahnen und der Einnahmen aus diesen ziffernmäßig zum Ausdruck gekommen ist. Nun denn, obgleich wir im Jahre des Heils oder Unheils 1901 gegen 1900 im Güterverkehr einen Ausfall von 3,249 Millionen Mark erlitten, brachte der Personenverkehr (der in den Augen der Eisenbahnfinanzmänner so verpönte Personenverkehr!) gegen 1900 ein Mehr von 912 000 M.! Hier von steht freilich in der amtlichen Denkschrift nichts zu lesen!“ Das können Sie von der amtlichen Denkschrift nicht verlangen. Denn, wenn wir darin etwas derartiges gesagt hätten, hätten wir Ihnen eine große Unrichtigkeit berichtet. Die Sache stellt sich so, daß die badische Personeneinnahme im Jahre 1900 22 019 Millionen betragen hat, im Jahre 1901 21 931 Millionen; das ist ein Minus des Jahres 1901 gegen 1900 von 88 000 M. Der Herr Professor rechnet 912 000 M. Plus. Das ist wohl so zustande gekommen, daß er angenommen hat, es könne nur eine Mehreinnahme im Jahre 1901 eingetreten sein, also müßte es 1901 22 931 Millionen heißen (Heiterkeit). Dann stimmt es nämlich ganz genau. Der Herr Abg. Kolb hält Prozentziffern für Spielerei und gibt ja auf diese Berechnungen gar nichts. Er meint, es müßten die absoluten Zahlen verglichen werden. Ich bestreite, daß die absoluten Zahlen vergleichsfähige Ziffern geben. Ich verweise z. B. darauf, daß, wenn Volkszählungen veranstaltet werden und man beispielsweise die Zunahme und Abnahme von Städten vergleicht, die natürlich an sich vergleichsfähig miteinander sein müssen, in der Regel auch die prozentuale Zu- oder Abnahme verglichen wird. Das ist auch ganz richtig. Nehmen wir ein Beispiel. Wenn eine Stadt A. bisher 150 000 Einwohner hatte und eine Stadt B. 100 000 und die Stadt A. hat in fünf Jahren um 15 000 Einwohner, also 10 Proz., zugenommen, die Stadt B. um 12 000, also um 12 Proz., so hat die Stadt A. um 3000 Einwohner mehr zugenommen. Gleichwohl hat sich prozentual das kleinere Gemeinwesen rascher entwickelt, und wenn die Entwicklung in demselben Maße fortgeht, wird die kleinere Stadt die größere allerdings einholen und schließlich überholen.

Um trotzdem dem Einwand zu begegnen, daß die lediglich auf die Verhältnisse jeder Einzelverwaltung bezogenen Prozentziffern ungleichwertig seien, kann man den Prozentvergleich in der Weise gestalten, daß man die auf einen Betriebskilometer entfallenden Treffnisse an Einnahmen usw. mit dem Durchschnitt der normalspurigen Eisenbahnen Deutschlands vergleicht, indem man diesen Durchschnitt gleich 100 setzt. Ich habe in diesem Sinne die Vergleichung ebenfalls vornehmen lassen, wobei sich aber ähnliche Resultate ergaben, wie nach der Denkschrift. Z. B. betrug in Baden 1894 die kilometrische Personeneinnahme 24 Proz., 1904 27 Proz., mehr als der Reichsdurchschnitt, bei Sachsen 1894: 35 Proz., 1904: 38 Proz., mehr als dieser, in beiden Fällen also 1904 3 Proz. mehr als 1894. Bei der Reichsbahn betragen die Ziffern 1894: 11 Proz., weniger, 1904: 5 Proz., weniger als jener Durchschnitt, bei Württemberg 13 Proz. und 2 Proz. weniger. Es ist ungefähr das gleiche Bild, das sich

bei dieser Vergleichsmethode ergibt, wie bei der anderen. Interessant sind auch die folgenden Zahlen. Wenn man das Jahr 1884 vergleicht mit 1894, so stellt sich die Sache so, daß in diesen beiden Vergleichsjahren Baden mit 2484 M. Zunahme der Personeneinnahme auch absolut an der Spitze sämtlicher in der Denkschrift verglichener Verwaltungen steht; es folgt dann erst Sachsen mit 2407 M. Im Jahre 1904 dagegen hat sich das Bild gegen 1894 so gestaltet, daß Sachsen mit 4436 M. Zunahme, Baden das nur 4067 M. gegen 1894 zugenommen hat, ganz erheblich überholt hat. Sie sehen also, daß auch vor der Einführung des Kilometerheftes die badische Einnahmeentwicklung eine sehr gute gewesen ist und eine bessere in den beiden Vergleichsjahren, als wie die von Sachsen.

Wenn ich die Ausgaben, d. h. die geleisteten Zugskilometer, in ähnlicher Weise vergleiche, so ergibt sich allerdings hier das Bild, daß Baden beträchtlich an der Spitze sämtlicher deutscher Verwaltungen steht, wie das die Denkschrift auch schon angegeben hat. Mit dem Reichsdurchschnitt verglichen ist Baden 30 Proz. über dem Reichsdurchschnitt im Jahre 1894, 37 Proz. über dem Reichsdurchschnitt im Jahre 1904; Sachsen dagegen stand im Jahre 1894 21 Proz. über dem Reichsdurchschnitt, im Jahre 1904 nur noch 10 Proz. Die Reichsbahn stand im Jahre 1894 7 Proz. über dem Reichsdurchschnitt, im Jahre 1904 17 Proz. Die badische Verwaltung übertrifft im Jahre 1894 die preussische um 1408 Zugskilometer, im Jahre 1904 um 2124 Zugskilometer, und Sachsen im Jahre 1894 um 440 Zugskilometer, im Jahre 1904 um 1716 Zugskilometer, also eine ganz wesentlich stärkere Steigerung der Ausgaben in Baden.

Der Herr Abg. Wildens hat in seinem Bericht bemängelt, daß die Denkschrift nicht genügend die verkehrsbelebende Wirkung, die das Kilometerheft ja zweifellos gehabt hat, berücksichtigt. Nun, ich glaube, das ist nicht ganz zutreffend; wir haben auch auf diese Gesichtspunkte in der Denkschrift aufmerksam gemacht. Aber auch hier bringt ein Vergleich der Zunahme, bezügl. der Personenkilometer, kein derartig auffallendes Bild, daß Baden erheblich über anderen Verwaltungen stünde. Ich glaube, es ist der Schluß, zu dem die Denkschrift gekommen ist, durchaus gerechtfertigt, daß seit Einführung des Kilometerheftes die Personeneinnahmen in Baden nicht erheblich stärker gestiegen sind, als bei anderen deutschen Verwaltungen, die in dieser Zeit eine einschneidende Tarifmaßnahme nicht getroffen haben.

Ich komme zur Frage der Schnellzugszuschläge. Der Herr Abg. Frähauf hat gestern auch erklärt, er vermisste die Gründe, warum die deutschen Bahnen eine Erhebung von Schnellzugzuschlägen für gerechtfertigt gehalten haben. Nun, auch das ist in der Denkschrift des näheren auseinandergesetzt. Die Gründe waren im wesentlichen die, daß es sich hier um Leistungen handelt, die für das Publikum wesentlich wertvoller sind, und daß es ferner erwünscht ist aus betrieblichen Gründen, von dem Fernverkehr dienenden Züge den Lokalverkehr möglichst fern zu halten (Sehr richtig). Daß gerade auch das letztere Moment von praktischer Bedeutung ist, dafür darf ich auf die Einführung der Plakarten im Jahre 1898 verweisen: anfänglich wurden diese Plakgebühren bei uns für D-Züge nicht erhoben, man sah sich aber doch schließlich genötigt, sie einzuführen, nicht etwa wegen eines Druckes von Preußen, wie wohl der Herr Abg. Frähauf wieder annehmen wird, sondern deshalb, weil die Kilometerheftreisenden sich mit besonderer Vorliebe auf diese Schnellzüge warfen, und sie auf kurze Strecken derartig überfüllten, daß sie ihrem eigentlichen Zweck, dem Fernverkehr zu dienen, nicht mehr in vollem Maße gerecht

wurden. Ich verweise auch darauf, daß der Schnellzugzuschlag außer in Baden bei den meisten deutschen Bahnen besteht, so auch in Oesterreich, Ungarn, Italien, Rußland, Dänemark und der Schweiz. Wo er nicht erhoben wird, wie in England, Belgien, Frankreich und Nordamerika, da bestehen eben höhere Tariffätze als in Deutschland; das trifft besonders für England und Amerika zu, wo zudem die Schnellzüge überwiegend auf sehr großen Strecken mit wenig Halten verkehren, so daß sie dem Lokalverkehr an und für sich entzogen sind; oder die Schnellzüge führen nur erste und zweite Klasse wie in Frankreich; ich glaube, darin liegt ein sehr viel kräftigerer Schnellzugzuschlag, als er in Deutschland erhoben wird; oder es werden endlich als Schnellzüge vielfach auch solche Züge bezeichnet, die etwa auf der Höhe unserer beschleunigten Personenzüge stehen. Ich darf da auf die Schweiz verweisen, wo die Schnellzüge oft an zahlreichen Stationen halten, Züge, die wir in Baden wohl kaum als Schnellzüge bezeichnen würden.

Die Herren Abgg. Kolb und Fröhlich bekämpfen nun die Zuschläge, weil sie einmal im Hinblick auf die Selbstkosten der Eisenbahnverwaltung nicht gerechtfertigt wären. Der Herr Abg. Kolb hat uns allerdings erklärt, er „pfeife“ auf sämtliche Rentabilitätsberechnungen, insbesondere auf diejenigen der Regierung. Er hat aber die Tonart geändert gegenüber einer interessanten Schrift, die ausgegangen ist von einem Beamten unserer Verwaltung, dem Betriebsassistenten Schneider, und die in der Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft veröffentlicht ist. Es ist gewiß in vollem Maße anerkanntswert, wenn unsere Beamten in dieser sachlichen Weise sich auch mit Fragen allgemeiner Art beschäftigen. Daß aber der Herr Abg. Kolb gerade auf diese Schrift Bezug genommen hat, hat mich doch etwas überrascht. Herr Schneider geht nämlich bei seinen Berechnungen von folgenden Grundlagen aus:

„Es ist zu erwägen, daß, was für die eine Eisenbahnverwaltung gilt, nicht auch schon für eine andere maßgebend sein muß. Daher können z. B. die von Württemberg im Jahre 1902 und von Sachsen im vorletzten Jahre für ihre Bahnen vorgenommenen Ermittlungen der Selbstkosten so ohne weiteres nicht auf andere Länder übertragen werden. Es scheint daher empfehlenswert, auch für andere deutsche Bahnen solche Berechnungen vorzunehmen, was mit den nachfolgenden Ausführungen für Baden versucht wird.“

Abweichend von den erwähnten Berechnungen soll dabei methodisch in der Weise verfahren werden, daß nicht bloß die gemalten Ziffern der offiziellen Betriebsstatistik ihre Grundlage bilden, sondern daß ausgegangen wird von den Betriebskosten der einzelnen Zugsgattungen auf einer bestimmten Strecke. . . . Als Versuchsstrecke ist die 1844 eröffnete 73 Kilometer lange Karlsruhe—Offenburg über Ettlingen gewählt.“

Ich bezweifle sehr, ob eine solche Untersuchung auf einer kurzen, dazu natürlich sehr günstigen Linie, allgemein brauchbare Resultate für das ganze Bahnnetz liefert. Ich muß also sagen, daß ich auf die Ergebnisse, zu denen diese Schrift kommt, wenig Wert lege.

Der Herr Abg. Kolb hat besonders die Berechnungen der Großh. Eisenbahnverwaltung über die Selbstkosten des Schnellzugverkehrs als nicht zutreffend bezeichnet. Die Budgetkommission hat im letzten Landtag an die Großh. Regierung die Frage gerichtet, ob sie etwa ähnliche Berechnungen gemacht habe, wie Württemberg, und es ist darauf, wie aus dem Bericht des Herrn Abg. Dr. Wildens auf Seite 91 zu entnehmen ist, die Antwort erfolgt, daß die Großh. Regierung eine solche Arbeit nicht gemacht habe und auch nicht machen wolle, weil

dabei von so vielen Voraussetzungen auszugehen sei, daß wenig praktisch Brauchbares herauskomme. Ich weiß also nicht, welche Berechnungen der Herr Kolb im Auge gehabt hat.

Bei der Besprechung der Frage des Schnellzugzuschlags hat gestern der Herr Abg. Fröhlich jenen dramatischen Moment herbeigeführt, wo er mich aufforderte, nunmehr zu dem Duell anzutreten, das der Herr Abg. Binz in der Budgetkommission gewünscht hat. Er hat mir entgegen gerufen, wie man angesichts der Vorschläge der Tarifreform den Vorwurf, daß damit die Freizügigkeit unterbunden oder beseitigt werde, entkräften wollte. Der Herr Abg. Fröhlich hat dabei selbst auseinander gesetzt, daß die Leute, wenn sie Schnellzug fahren, in der ersparten Zeit das Vielfache von dem verdienen könnten, was sie zusehen müssen, wenn sie den Personenzug benützen. Dann sind doch diese Leute doch auch sehr wohl in der Lage, wegen des großen pekuniären Vorteils, den die Benützung der Schnellzüge mit sich bringt, auch einen Teil dieses finanziellen Gewinns als Gebühr für den Schnellzug zu entrichten. Das hat ja gerade auch die Denkschrift gesagt, daß die Schnellzüge wertvollere Leistungen bieten. Der Herr Abg. Fröhlich hat selbst angeführt, wie einige Engener Herren es bei einem Militärvereinsfest vorgezogen haben, obgleich ihnen eine Fahrpreisermäßigung für den Personenzug in Aussicht gestellt war, doch Schnellzug zu fahren; daraus geht jedenfalls hervor, daß das Opfer für die Benützung des Schnellzugs geringer geschätzt wurde, als der Nachteil für Benützung des Personenzugs, und daß die Herren dafür eine etwas höhere Gebühr zu zahlen in der Lage waren. Ich darf aber auch darauf verweisen, daß der Herr Abg. Fröhlich, als die Frage der beschleunigten Personenzüge in der Budgetkommission zur Sprache kam, ausdrücklich anerkannt hat, daß das allerdings ein sehr wertvolles Zugeständnis für das verkehrende Publikum wäre. Er hat insbesondere auch das Lob der in Aussicht genommenen Frühzüge gesungen.

Wenn immer wieder gesagt wird: Die Eisenbahnbeamten hätten kein Verständnis für Personentariffragen, und zwar deshalb, weil sie Freitarten besäßen —, ja ich habe die Verhandlungen über die Einführung von Freitarten für die Herren Abgeordneten nachgelesen, habe aber nicht gefunden, daß etwa die Herren Kolb oder Fröhlich Bedenken dagegen gehabt hätten aus Rücksicht etwa darauf, daß ihre Unbefangenheit in Tariffragen dadurch beeinträchtigt werden könnte (Heiterkeit). Ich darf aber auch darauf verweisen: Die Eisenbahnbeamten, auch die an leitender Stelle, sind fast alle keine Junggefallen, es sind verheiratete Herren, die für ihre Familien in die Notwendigkeit sich verkehrt sehen, auch Fahrpreise zu bezahlen, und recht wohl den Preis der Freitarten zu würdigen wissen.

Der Herr Abg. Fröhlich hat behauptet, der plutokratische Charakter des Kilometerheftes sei von der Sozialdemokratie, die doch ganz besonders einen derartigen Mangel hervorgehoben hätte, niemals getadelt worden. Am Tage vorher hat aber der Herr Abg. Kolb der Großh. Regierung daraus einen Vorwurf gemacht, daß sie trotz der Forderung der Budgetkommission das schreiende Unrecht des Kilometerheftes noch nicht beseitigt und dessen Sätze noch nicht verallgemeinert habe. Das bezog sich doch wohl gerade auf die Seite, von der der Herr Abg. Fröhlich meinte, daß sie bisher auf Seiten der Sozialdemokraten keine Beanstandung gefunden hätte.

Der Herr Abg. Fröhlich hat uns noch eine ganze Anzahl von Paradeeserben vorgelesen, die bei den Tarifreformen eine besonders große Rolle spielen. Ich habe vorher schon auf den ungarischen Zonentarif ver-

wiesen, der allmählich allerdings etwas weniger Zugkraft mehr bei den Debatten hat. Der Herr Abgeordnete hat aber dann auch insbesondere Bezug genommen auf das Rabattkilometerheft und hat dabei angegeben, daß die Aufhebung dieses Rabattkilometerhefts nach seiner festen Ueberzeugung erfolgt sei auf einen Druck von Berlin; denn die preuß. Junter hätten nicht dulden wollen, daß in einem anderen Staate glänzende Erfahrungen mit Tariffähen unter zwei Pfennig gemacht würden (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten). Ich habe die Zwischenzeit benützt, um unsere Akten eingehendst durchzusehen, und kann Sie bestimmt versichern, daß in der Frage auch nicht ein Wort über einen Schriftwechsel zwischen Berlin und Karlsruhe in unseren Akten sich befindet; daß ebensowenig etwa mündliche Verhandlungen über diese Sache stattgefunden haben, ergibt sich aus dem ganzen Verlauf, den seinerzeit die Beseitigung des Rabattkilometerheftes genommen hat. In der Eisenbahnratsitzung vom 6. Dezember 1895 hat der Herr Staatsminister v. Brauer gelegentlich der Mitteilungen über die mit dem Kilometerheft gemachten Erfahrungen ausgeführt, daß sich besondere Anstände hinsichtlich des Rabatts ergeben hätten. Einmal sei diese Art der Ermäßigung überhaupt angegriffen worden, weil sie hauptsächlich nur den großen Einzelfirmen und offenen Handelsgesellschaften mit zahlreichem Personal zugute komme, dagegen nicht den Aktiengesellschaften und dem kleinen Geschäftsmann. Zum andern hätten sich aber auch für den Dienst erhebliche Schwierigkeiten ergeben, da die Stationen genaue Verzeichnisse über sämtliche Abnehmer von Kilometerheften führen müssen und die Verrechnung umständlich sei. In der Diskussion sprachen sich die Redner zum größten Teil für die Abschaffung des Rabattkilometerheftes aus, und der Herr Staatsminister fasste das Ergebnis der Beratung dahin zusammen, daß fast durchweg die Meinung bestehe, daß die dermalige Einrichtung der Rabattgewährung nicht aufrecht erhalten werden könne, daß allerdings geteilte Meinungen darüber bestehen, ob der Rabatt ganz aufzuheben oder etwa nur in seiner Einrichtung zu ändern sei. Die Sache werde gründlich erwogen werden. Diese Prüfung endigte damit, daß auf den 1. Januar 1896 die Rabattkilometerhefte aufgehoben und die Rückvergütungen für zurückgelieferte Hefte eingeführt wurden. Es ist dann über diese Verhältnisse der Budgetkommission für das Betriebsbudget 1896/97 eingehende Aufklärung gegeben worden, und die Kommission hat damals die Erklärung der Großh. Regierung für genügend erachtet. Ebenso hat sich die Erste Kammer mit der Frage beschäftigt und hat auch erklärt, daß sie sich dem Entschluß, von der Wiedereinführung des Rabattes abzusehen, nur anschließen könnte. Das ist der Vorgang, wie er bezüglich des Rabattkilometerheftes vorliegt. Ich erwarte ja nun nicht, daß der Herr Abg. Fröhlich künftighin diese Erklärung, es sei auf den Druck von Berlin erfolgt, nicht doch wiederholen wird (Heiterkeit im Zentrum), denn er bringt ja auch die andere bekannte Erklärung, wonach im Jahre 1897 ein Schriftwechsel zwischen der Generaldirektion und dem Stadtrat hier wegen der Gewährung von Fahrpreisermäßigungen nach Baden stattgefunden hat, wieder; sie ist ja gestern wieder im Zusammenhang mit der vorliegenden Frage aufgetaucht. Der Herr Abg. Fröhlich hat allerdings mit dieser seiner Erklärung nicht gerade übermäßig viel Glück gehabt. Ich darf darauf verweisen, daß er bei der Erörterung der Frage der Bahn Schwarzach-Rastatt hier die Regierung interpellierte, wie sie den Widerspruch zu erklären gedächte, der zwischen ihrer 97er Erklärung bestände, daß es unmöglich sei, auf der Strecke Karlsruhe-Baden weitere Züge einzulegen, und der jetzt vorliegenden Erklärung, wonach

eine Entlastung dieser Strecke nicht erforderlich sei. Ich habe mir gestattet, in der Eisenbahnkommission den Herrn Abgeordneten Karzulegen, daß diese Behauptung unrichtig sei, daß die Generaldirektion im Gegenteil im Jahre 1897 erklärt hat, daß, wenn das Bedürfnis bestände, sie recht wohl in der Lage sei, die nötigen weiteren Schnellzüge auf der Strecke einzuführen. Er hat allerdings gestern gemeint, daß die anderen Darlegungen der Eisenbahnverwaltung recht wenig stichhaltiger Natur seien, denn es ginge die Generaldirektion eigentlich nichts an, ob hier in Karlsruhe sich in der Nähe eine bessere, schönere Umgebung bestände, als in Mannheim. Ja, aber bloß die Umgebungsfrage war überhaupt maßgebend für die Einführung der Fahrpreisermäßigung von Mannheim nach Heidelberg, und deshalb ist doch die Prüfung der Frage recht wohl gerechtfertigt, ob die Verhältnisse hier gerade so liegen, wie in Mannheim. Auch hier tritt eben der volkswirtschaftliche Charakter der staatlichen Eisenbahnverwaltung zutage.

Mit Entschiedenheit möchte ich aber die Äußerungen zurückweisen, die der Herr Abg. Fröhlich gestern in bezug auf die preussische Eisenbahnverwaltung hier gebraucht hat. Daß die Umlenkung bei dem Güterverkehr inzwischen eine zweckmäßige Regelung erfahren hat, ist, glaube ich, von dem Herrn Abgeordneten zwar anerkannt worden. Dagegen hat er auf die Ablenkungen im Personenverkehr hingewiesen und behauptet, daß die preussischen Schaffner — wie man ja allgemein wisse —, wenn man in Norddeutschland fahre und frage, wie man am besten reise, dann die linksrheinische Seite empfehlen. Ja, ich weiß nicht, ob der Herr Abgeordnete hier in der Lage ist, etwa eine Reihe von Beispielen uns zur Verfügung zu stellen. Ich glaube, die Herren werden mir aber zustimmen, daß eine große Eisenbahnverwaltung wie die preussische derartigen Manipulationen absolut fernsteht. Mag auch einmal ein übereifriger Schaffner eine Ungeheuerlichkeit begehen, aber, wie es gestern dargestellt worden ist, hat es ausgesehen, als ob das eben die Maßnahmen sind, die von oben herunter gewünscht werden. Nun, die Herren Abgg. Koll und Fröhlich haben uns ja gestern wieder auseinandergesetzt, wie bei ihren von der Tarifreform ganz abweichenden Vorschlägen die badische Eisenbahnverwaltung in der Lage sei, den Verkehr auf ihren Strecken durch Gewährung billigerer Fahrpreise abzulenken. Da dürfen Sie sich nicht wundern, wenn dagegen wieder, gerade wie bei dem Kilometerheft, auch die Gegenmaßnahmen eintreten. Ich glaube, da muß man wenigstens so weit gerecht sein, daß man zugibt: Druck erzeugt auch hier Gegendruck. (Abg. Fröhlich: Druck ist gut! Heiterkeit.)

Der Herr Abg. Fröhlich hat nun noch besonders die Schale seines Hornes ausgegossen über den badischen Eisenbahnrat. Ja, daß der Beschluß des badischen Eisenbahnrates ihm recht wenig Freude gemacht hat, glaube ich gern. Daß aber zu einer derartigen Kritik des Eisenbahnrates Anlaß vorgelegen hätte, bestreite ich aufs allerentschiedenste. Die Herren des Eisenbahnrats waren sich recht wohl bewusst dessen, was sie in der Eisenbahnratsitzung beschlossen hatten, und aus welchen Gründen. Es waren das gerade auch die Vertreter des Handwerks; denn es ist den Herren dort auseinandergesetzt worden, wie gerade der Zweipfennigtarif für den Handwerkerstand von wesentlicher Bedeutung ist. Ich glaube, wenn gestern geltend gemacht worden ist, gerade für den Handwerkerstand spielten die großen Reisen eine erhebliche Rolle, so bezweifle ich das. Der Handwerkerstand ist in erster Linie angewiesen auf die nähere Umgebung seines Wohnortes, wo er den Zweipfennigtarif zu genießen in der Lage ist. Die landwirtschaftliche Vertretung hat der Herr

Abg. Frühauß wohlweislich gar nicht erwähnt; denn wir haben gestern gehört, daß die Reform gerade der Landwirtschaft erhebliche Vorteile bringen wird. Daß auch Nachteile vorhanden sind, daß auch Tarifierhöhungen stattfinden, hat Ihnen niemand bestritten, und es soll auch nicht bestritten werden, daß diese Tarifierhöhungen in erster Linie Handel und Industrie mittreffen; aber daß die Vertreter der Handelskammern die richtigen und berechtigten Vertreter von Handel und Industrie sind, wird doch auch der Herr Abg. Frühauß, so unbequem ihm diese Tatsache sein mag, nicht bestritten können. Wer in dieser Eisenbahnratsung gewesen ist und mit den Herren dort auch außerordentlich verkehrt hat, weiß, wie gesagt, daß die Herren sich über die Bedeutung ihres Beschlusses recht wohl im klaren gewesen sind.

Der Herr Abg. Kolb hat bemängelt, daß die Großregierung die Befreiung der Fahrpreisermäßigung für Arbeitsuchende in Aussicht genommen hat. Die Gründe, die dafür ursprünglich allein maßgebend waren, sind in der Denkschrift erwähnt. Man glaubte, daß, nachdem der Zweifennigtarif für Personenzüge eingeführt würde, die kleine Differenz zwischen 1,7 und 2 Pfennig nicht mehr so groß sei, daß sie die Beibehaltung eines besonderen Ausnahmetarifes notwendig mache. Im Eisenbahnrat ist bereits erklärt worden, daß die Großregierung die Frage gern noch einmal in Erwägung nehmen werde. Es hat sich inzwischen der Verband der badischen Arbeitsnachweise an die Großregierung gewandt, und diese hat die Generaldirektion angewiesen, wegen eines Ausnahmetarifes von 1,5 Pfennig pro Kilometer mit den übrigen deutschen Nachbarverwaltungen ins Benehmen zu treten. Ich glaube, daß damit dieser Gegenstand wohl als erledigt betrachtet werden kann.

Ich komme nun zur Frage der Einführung beschleunigter Personenzüge. Diese Personenzüge haben ja, wie der Herr Abg. Dr. Wildens bereits hervorgehoben hat, die liebevolle Aufmerksamkeit des „Schwäbischen Merkur“ gefunden, der ja eigentlich fortgesetzt wartet, bis die übrigen deutschen Verwaltungen nun über die böse badische Verwaltung herfallen, die sich hier gestattet hat, ihrerseits ein Entgegenkommen gegenüber den Wünschen der Volksvertretung zu üben. (Abg. Frühauß: Sehr richtig! Heiterkeit.) Als wir dieses Entgegenkommen betätigt haben, haben wir gewußt, was wir tun. Wir haben damals in der Budgetkommission bereits darauf hingewiesen, daß die beschleunigten Personenzüge auch heute schon im badischen Fahrplan existieren. Inzwischen sind ja, wie der Antrag, der zu Beginn der Sitzung verlesen ist, dazutun, auch die anderen Herren darauf gekommen, daß auch anderwärts derartige Einrichtungen bestehen.

Ich habe mir ein Verzeichnis aus dem Reichsfahrplan anfertigen lassen, das selbstverständlich keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit macht: Ich habe hier drei Seiten derartiger Züge, ich will aber nur einzelne Beispiele herausgreifen, um zu zeigen, daß anderwärts, gerade auch in Preußen und Sachsen, wo die vierte Klasse besteht, schon ähnliche Einrichtungen vorhanden sind. Es verkehrt z. B. ein beschleunigter Personenzug mit vierter Wagenklasse zwischen Berlin und Schneidemühle und umgekehrt, das sind 247 Kilometer; er hält unterwegs auf vierzehn Stationen in der einen Richtung, auf zwölf in der anderen, überfährt in der einen Richtung sechzehn, in der anderen Richtung achtzehn Stationen. Andere Beispiele sind: Ein Zug zwischen Leipzig und Dresden, 116 Kilometer; der Zug hält auf dreizehn Stationen und überfährt zehn; ein Zug Berlin—Magdeburg, 142 Kilometer, hält auf zwölf Stationen und überfährt sieben; Emden—Damm, 214 Kilometer, hält auf 6 Stationen, über-

fährt dreiundzwanzig. Ein Beispiel auch von Sachsen: Ein Zug Dresden—Reichenbach, 152 Kilometer, hält auf vierundzwanzig und überfährt acht Stationen; Reichenbach—Chemnitz, 71 Kilometer, hält auf sechs und überfährt neun Stationen; ein Zug Berlin—Bitterfeld, schließlich 132 Kilometer, hält auf sechszehn und überfährt fünf Stationen. Ich glaube also, das ist genau das, was die Großregierung bei ihrem beschleunigten Personenzug zugestanden hat.

Der Herr Abg. Freiherr von Menzinger hat gestern einen Wunsch ausgesprochen bezüglich des Haltens der Schnellzüge in Wiesloch. Ich glaube, die Begründung, die er dafür vorbrachte, war wohl mehr im Scherz gemeint, denn ich würde sonst genötigt sein, etwas darauf einzugehen. Ich glaube aber davon absehen zu können. Das Halten von Schnellzügen in Wiesloch ist nicht möglich; wohl aber ist bei den in Aussicht genommenen beschleunigten Personenzügen ein Haltepunkt in Wiesloch vorgesehen, wie er auch auf einer Anzahl ähnlicher und selbst kleinerer Orte in Aussicht genommen ist.

Ich möchte nun zum Schluß noch mit einigen Sätzen auf die Betriebsmittelgemeinschaft zu sprechen kommen. Es hat die Verhandlung über die Einführung einer Betriebsmittelgemeinschaft innerhalb Badens ja in überwiegendem Maße eine freundliche Aufnahme gefunden. Es ist besonders auch die Erklärung der Budgetkommission zu begrüßen, daß man bei den Vorteilen der Betriebsmittelgemeinschaft, wie das auch die Gr. Regierung von Anfang an angenommen hat, wohl in der Lage gewesen wäre, über die Bedenken bei der Einführung der vierten Wagenklasse hinwegzusetzen. Ich darf darauf verweisen, da gerade auch für den badischen Eisenbahnrat die Rücksicht auf die Einführung einer Betriebsmittelgemeinschaft ausschlaggebend war für sein Votum in der Frage der Tarifreform. Wenn der Herr Abg. Kolb gemeint hat, diese Betriebsmittelgemeinschaft liege ganz überwiegend im preussischen Interesse — ich glaube ihn so verstanden zu haben —, warum hat dann Preußen die Verhandlungen mit den Staaten, die geneigt waren, diese Verhandlungen fortzusetzen, nicht seinerseits fortgesetzt? Der Herr Abg. Kolb meint nun, daß diese Betriebsmittelgemeinschaft gerade auch wegen der möglichen „Verpreufung“ abzulehnen sei. Nun, über die Einführung der Betriebsmittelgemeinschaft denkt, wie es scheint, die Sozialdemokratie nicht einheitlich. Ich habe hier das Protokoll über die Sitzung des Reichstages vom 10. März 1906, wo der Etat des Reichseisenbahnamtes zur Erörterung stand und auch die Frage der Personentarifreform und Betriebsmittelgemeinschaft eingehend erörtert wurde. Da ist als Sprecher der Sozialdemokratie der Abg. Stolle aufgetreten und hat folgendes ausgeführt: „Nun sei endlich einmal eine Besserung des Betriebsmaterials herbeigeführt und die Mängel desselben dadurch etwas gemindert worden, daß man eine Wagengemeinschaft macht. Es ist schon durch die Presse bekannt gegeben worden, daß eine Betriebsmittelgemeinschaft geschaffen werden solle, und hier wäre das Reichseisenbahnamt verpflichtet, einzugreifen. Allerdings hat ja der bayerische Verkehrsminister auf die Vorschläge Württembergs geantwortet, daß Bayern mit sich reben lassen würde, freilich mit dem Vorbehalt einer föderativen Grundlage. Wenn sich hier nun Widerstand zeigt in den Einzelstaaten, so muß das Reichseisenbahnamt eingreifen, und hat es nicht die Macht dazu, so soll es sich an das Parlament wenden, und dieses wird hinter dem Reichseisenbahnamt stehen. (Sehr gut! bei den Sozialdemokraten.)“ (Heiterkeit.)

Es würde also, wenn hier durch einen Druck vom Reichstag her auf die kleineren Staaten die Durchführung dieses Gedankens der Betriebsmittelgemeinschaft mit einem

gelinden Zwange in Baden erfolgen würde, das von Herrn Stolle gern gesehen werden.

Der Herr Abg. Kolb hat ferner gemeint, daß eigentlich bei der Betriebsmittelgemeinschaft recht wenig herauskomme; sogar der verstorbene Staatsminister Budde habe erklärt, nur 5 Prozent der Leerläufe der Güterwagen würden beseitigt werden, ihm (Abg. Kolb) sei aber klar, daß die Leerläufe überhaupt nicht beseitigt werden könnten. Das Letztere ist wirklich klar, es ist aber auch von Seiten der Regierung nie behauptet worden, daß sie die Leerläufe überhaupt beseitigen wollte. Sie hat immer nur erklärt, daß es dringend erwünscht sei, daß die unwirtschaftlichen Leerläufe, und das ist etwa 5 Prozent der gesamten Leerläufe, vermieden würden. Diese 5 Prozent gelten für den Durchschnitt sämtlicher deutschen Staaten; für Baden ist das Prozentverhältnis etwa 10 Prozent, sogar etwas darüber. Sie sehen ja auch aus der Angabe über die Ersparnisse, die bei der Betriebsmittelgemeinschaft gemacht werden können, und zwar nicht nur durch Beseitigung der unwirtschaftlichen Leerläufe, sondern auch durch Beseitigung der Kosten für die gegenseitige Abrechnung, daß dieselben einen recht erheblichen Betrag erreichen.

Nun meinte der Herr Abg. Fröhlich, und ich glaube auch der Herr Abg. Kolb, die Betriebsmittelgemeinschaft habe nur als Köder für die Personentarifreform gedient und es sei der Umstand, daß daneben Verhandlungen über eine Tarifreform geführt worden seien, vollständig verschwiegen worden. Ja, wenn der Herr Abg. Fröhlich den letztmaligen Budgetkommissionsbericht nachlesen würde, so würde er finden, daß auf Seite 70 eingehend dargelegt ist, daß unter den Verhandlungen, damals zwischen den Eisenbahnverwaltungen von Preußen, Württemberg, Baden und Elsaß-Lothringen, zum Zwecke einer einheitlichen Tarifreform stattgefunden hatten. Es ist auch auf Seite 82 weiter dargelegt, daß bei diesen Verhandlungen der Gedanke zur Erörterung gekommen sei, daß für den Fall einer Personentarifreform mit der Möglichkeit der Beibehaltung des Schnellzugszuschlags zu rechnen sei, der vielleicht in einen sogenannten betriebstechnischen Zuschlag werde umgestaltet werden. Letzterer werde im ganzen geringer sein als der jetzt bestehende Zuschlag. Die Kommission hat diesen Gedanken für erwägenswert gehalten.

Es ist also von einer Verschweigung der Tatsache, daß Personentarifreform-Verhandlungen geführt worden sind, absolut nicht die Rede. In demselben Bericht, in dem auch die Frage der Betriebsmittelgemeinschaft behandelt ist, ist auch die Frage der Personentarifreform erörtert. Wer die Verhandlungen im Reichstag, im preussischen Landtag und hier im Landtag verfolgt hat, kann gewiß weder der preussischen Verwaltung noch der badischen den Vorwurf machen, daß es ihr nicht vollständig ernst gewesen ist mit den Bestrebungen auf Herbeiführung einer Betriebsmittelgemeinschaft; an welchem Widerstand in erster Linie die Verhandlungen bisher gescheitert sind oder auf einen gewissen toten Punkt gelangt sind, ist den Herren auch bekannt; es sind in erster Linie Bedenken, die bei der bayerischen Verwaltung aufgetreten sind. Auch außerhalb Badens hat die Betriebsmittelgemeinschaft eine ganz überwiegend günstige Aufnahme gefunden; sie hat sie auch gefunden im Reichstag, ich erinnere nur an die Reden, die im verflossenen Reichstag gerade auch von nationalliberaler Seite, von den Herrn Baffermann und Hieber, über diese Frage in dem Sinne gehalten worden sind, daß im nationalen Interesse das Zustandekommen einer solchen Betriebsmittelgemeinschaft sehr begrüßt werden müsse. Ich möchte auch auf eine schöne und interessante Rede verweisen, die der Abg. Graf Moltke im preussischen Landtag über

diese Frage gehalten hat, und der man, glaube ich, auch von dem süddeutschen Standpunkt aus vollkommen zustimmen kann. Die Frage der Betriebsmittelgemeinschaft hat auch in Zeitungen — und zwar in solchen, die gewiß der „Verpreußung“, die hier immer wieder ausgespielt wird, sehr ablehnend gegenüberstehen — eine durchaus sympathische Aufnahme gefunden, z. B. in der „Frankfurter Zeitung“, die darüber wiederholt sehr interessante Darlegungen gebracht hat. Hier wäre Gelegenheit, einen Schritt in der Verwirklichung des Artikels 45 der Reichsverfassung zu tun, es ist vorgestern selbst von dem Herrn Abg. Kolb gesagt worden, die Verwirklichung dieses Artikels der Reichsverfassung wäre eine große nationale Tat. Da stimmen wir also vollständig miteinander überein. Ich glaube, daß hinter dieser nationalen Seite, dem engeren Zusammenrücken der deutschen Verwaltungen, sogar die finanzielle Seite erheblich zurücktritt. Daß diese Verhandlungen zum Ruhen gekommen sind, und seit der letzten Mitteilung keine weiteren Fortschritte gemacht haben, ist ja wohl in erster Linie zurückzuführen auf den leider inzwischen erfolgten Tod des Herrn Staatsministers von Budde und auf den Wechsel, der im preussischen Eisenbahnministerium eingetreten ist. Ich glaube aber, wir brauchen die Hoffnung nicht sinken zu lassen, daß diese Verhandlungen, wenn auch zunächst nicht im vollem Umfang auf die Betriebsmittelgemeinschaft gerichtet, doch in einem engeren Umfange wieder aufgenommen werden, daß der einmal aufgenommenen Gedanke sich doch noch als fruchtbar erweisen, und daß auch hier das Wort sich bewahrheiten wird: Und kommt die Zeit, so reifen auch die spätesten Früchte! (Bravo bei den Natl. und im Zentr.)

Generaldirektor Roth: Gestatten Sie mir, daß ich auf einige Bemerkungen kurz antworte, die in den Beratungen der beiden letzten Tage gemacht wurden und die speziell das Geschäftsgebiet der Generaldirektion betreffen.

Der Herr Abg. Kolb hat sich dahin geäußert, mit dem Gelde werde gewirtschaftet, daß es geradezu ungeheuerlich sei. Er hat als Belege unter anderem die Diätenmachererei oder, wie er sich dann noch weiter ausdrückte, die Diätenjucherei angeführt und ferner die kopulose Art und Weise, wie Bauten angeordnet und vollzogen würden. Als Beleg für den ersten Vorwurf der Diätenmachererei hat er eine neuerdings ergangene Verfügung der Eisenbahnverwaltung erwähnt. Nun liegt es mir durchaus fern, zu bestreiten, daß der eine oder andere Beamte mit der Befugnis, Diäten anzusetzen, auch einmal im Interesse seines Privateinkommens Mißbrauch treibt, aber gerade einem solchen Mißbrauch soll durch die von dem Herrn Abg. Kolb erwähnte Verfügung gesteuert werden. Diese Verfügung hat aber noch die weitere Absicht, eine Mahnung ergehen zu lassen, daß auch in den Fällen, wo keine gewinnlüchtige Absicht vorliegt, bei der Disposition von Reisen doch mit etwas mehr Ueberlegung vorgegangen werde. Der Herr Abg. Kolb ist sicher im Unrecht, wenn er einzelne Mißbräuche generalisiert und den Vorwurf der Diätenmachererei allgemein erhebt. Dagegen muß ich das ganze Personal und auch einzelne Kategorien des Personals in Schutz nehmen.

Als Beleg, wie mit dem Gelde ungeheuerlich gewirtschaftet werde, wurde auch behauptet, daß bei der Dispositionierung und Ausführung von Bauten ohne Ueberlegung vorgegangen werde, was wiederum davon herrühre, daß man keine tüchtigen Techniker habe. Es sind einzelne Beispiele erwähnt worden. Namentlich hat der Herr Abg. Kolb behauptet, bei dem Bahnhof in Bruchsal und bei dem Neubau der Revisionswerkstätte hier seien die Aborte vergessen worden; bezüglich des

Bahnhof Bruchsal hat auch der Herr Abg. Freiherr v. Wenkingen sich dieser Behauptung angeschlossen. Ich möchte Ihnen nun kurz die Tatsachen darlegen.

Bei dem Neubaudes Bahnhofs in Bruchsal ist der Abort durchaus nicht vergessen worden. Es steht ein geräumiges Abortgebäude frei auf dem Bahnsteig bei dem südlichen Ende des Stationsgebäudes. Dieses Abortgebäude ist von der Straße und vom Bahnsteig zugänglich. Nun kam die Einführung der Bahnsteigsperrre. Es mußte an jener Stelle ein Abschluß gemacht werden; dies geschah in der Weise, daß man quer durch das Gebäude den Abschluß vervollständigte und daß man ihn dann auf beiden Seiten an die vorhandenen Gebäude ansetzte. Der Abort in Bruchsal zerfällt also in zwei Abteilungen: eine von der Straße und eine vom Bahnsteig zugängliche. Nun ist außerdem bei dem Neubau des Bahnhofs auf der Zugangsstraße näher gegen die Stadt zu ein öffentlicher Abort gebaut worden, und zwar deswegen, weil ein am Nordende der Station gegen das frühere Hotel Keller (jetzt Dienstgebäude) zu befindlicher Abort beseitigt werden mußte. Man hat ihn dem Wunsch der Stadt entsprechend auf die Straße gestellt, er dient also dem öffentlichen Verkehr. Er liegt auch recht günstig für diejenigen, die von der Stadt aus dem Bahnhof zu gehen. Nun ist allerdings richtig, daß, wer in der Bahnhofsverwaltung sich befindet und nicht mit einer Fahrkarte versehen ist (also insbesondere die Gäste aus der Stadt), wenn er ein Bedürfnis befriedigen will, entweder die Sperre passieren muß, um gedeckt zu gehen, oder außerhalb des Gebäudes nach der sperrefreien Abteilung des freistehenden Aborts ungedeckt gehen muß, oder, weil der Abort auf der Straße etwas näher liegt, genötigt ist, dorthin zu gehen. Dieser Fall trifft aber nicht nur in Bruchsal zu; hier z. B. in Karlsruhe ist es um kein Haar anders. Das ist eben das fatale, daß, wo die Bahnsteigsperrre nachträglich eingefügt wurde, in der einen oder andern Hinsicht Mängel entstehen. In Bruchsal könnte man der Sache sehr leicht dadurch begegnen, daß man die Bahnhofsverwaltung in die Sperre einbeziehen würde. Dann würde für die Reisenden, die mit Fahrkarten versehen sind, durchaus gesorgt sein. Der Vorwurf, es sei der Abort vergessen worden, ist also durchaus unrichtig und unbegründet.

Sodann hat der Herr Abg. Kolb erwähnt: Es seien in der neuen Revisionswerkstätte auf dem hiesigen Werkstättenbahnhof in einer Werkstätte, die mit 500 Arbeitern belegt werden soll, die Aborte vergessen worden. Auch das ist nicht richtig. Zwei angebaute Aborte waren von Anfang an im Plan und Voranschlag vorgesehen. Das Projekt mußte aber bezüglich der Abortbauten noch einmal abgeändert werden, weil das Bezirksamt bei der baupolizeilichen Genehmigung eine Forderung aufstellte, die bisher uns gegenüber noch nicht gestellt worden war und die also bei der Planverfassung noch nicht berücksichtigt werden konnte, nämlich die Forderung eines lüftbaren Vorraums. Dadurch konnten die Abortbauten nicht gleich rasch wie der Hauptbau gefördert werden, sie sind etwas in Rückstand gekommen. Im Hauptbau wurden aber die Türöffnungen ausgepart und die Zahnungen in den Umfassungswänden verlegt, so daß die Abortbauten sofort nach Erteilung der bezirksamtlichen Genehmigung angeschlossen werden konnten. Wenn der Gewährsmann des Herrn Abg. Kolb sich die Sache gründlicher angesehen oder sie richtiger verstanden hätte, dann hätte er zweifellos seinen Vorwurf, die Aborte seien vergessen worden, nicht erhoben. Ich kann es ruhig dem Urteil des Hohen Hauses überlassen, ob es sich hier, wie der Herr Abg. Kolb sich ausdrückte, um einen „Fisch“ handelt, der viele Tausend Mark kostet.

Der Herr Abg. Kolb hat weiter die Verhältnisse in Niederschopheim berührt. Er hat behauptet, daß

man das Stationsgebäude zu tief hinuntergesetzt habe und daß man nachher die ganze Strecke auf einige Kilometer höher legen müsse. In der Budgetkommission ist die Sache auf die Anfrage eines Mitgliedes zur Sprache gekommen; es ist dort dargelegt worden, daß die scheinbare Kopflosigkeit ein ganz wohlüberlegtes, durch die lokalen Verhältnisse und die neue vom Bundesrat erlassene Bau- und Betriebsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands gebotenes Vorgehen war. Ich enthalte mich der näheren Ausführung, da die Budgetkommission sich damals durch die Darlegungen der Regierung für befriedigt erklärt hat.

Es sind noch einige andere Dinge erwähnt worden, namentlich, daß man in einem neu tapezierten Gebäude und in einem Gebäude, das einen neuen Boden bekommen hat, wiederum diese Arbeiten habe zerstören oder schädigen müssen, weil die Blockierungseintrichtungen hätten eingebaut werden müssen. Ich weiß nicht, auf welchen Fall sich das bezieht; aber ich bestreite diese Tatsache durchaus nicht. Es können auch in der Eisenbahnverwaltung Mißgriffe vorkommen. Ich bitte zu berücksichtigen, daß unsern technischen Beamten im Jahre ungefähr 40 Millionen Mark zur Verfügung stehen, die sie zu verwenden haben, im Betriebsbudget ungefähr 18 Millionen, im Neubudget etwa 22 Millionen. Sollte es denn da verwunderlich sein, wenn bei dieser Fülle von Arbeit und bei der Tatsache, daß der leitende Beamte sich nicht um jede Kleinigkeit, nicht um jede Zimmertapezierung usw. kümmern kann, auch da und dort einmal ein Mißgriff gemacht wird? Es wird wohl kaum in diesem hohen Hause jemand vorhanden sein, der daraus der Verwaltung oder gar dem Stande unserer Techniker einen Vorwurf machen würde. Ich halte mich unseren technischen Beamten gegenüber, die durchaus tüchtige, wohlüberlegte Männer sind, für verpflichtet, das zu konstatieren.

Der Herr Abg. Kolb hat ferner, als er bemängelte, daß in der Eisenbahnverwaltung keine kaufmännische Leitung vorhanden sei, dargelegt, daß man keine Rente des Baukapitals berechnen könnte, so lange die Buchführung keine kaufmännische Unterlage habe, auf Grund deren eine richtige Berechnung aufgestellt werden kann, wo auch Abschreibungen vorgenommen werden. Nun ist ja durchaus richtig, daß wir eine kaufmännische Buchführung im engeren Sinne nicht haben. Aber seit Baden eine konstitutionelle Verfassung besitzt, hat es ein Rechnungswesen von außerordentlicher Klarheit. Ich glaube, wer die beiden großen Nachweisungen, Heft I und II, durchgeht, die dem Hohen Landtage bei seinem Beginn vorgelegt werden, der wird sich überzeugen können, daß in diesen Aufstellungen, in diesen Ziffern eine größere Klarheit ist, als vielleicht in der einen oder andern kaufmännischen Buchführung. Es ist alles auf Heller und Pfennig klar und durchsichtig belegt, und alle Nachweisungen, die dem Hohen Landtag zugehen, werden von der dazu berufenen Oberrechnungskammer geprüft. Jeder, der diese Nachweisungen studiert, kann sich daraus ein klares Bild über die Lage des Staatshaushaltes und auch der Eisenbahnverwaltung machen.

Es ist aber auch nicht richtig, was der Herr Abg. Kolb gesagt hat, daß keine Abschreibungen vorgenommen würden. Abschreibungen sind in der Eisenbahnverwaltung in hohem Maße vorhanden. Sie erscheinen allerdings nicht unter einem besonderen Paragraphen „Abschreibungen“, sondern man muß eben mit den Einrichtungen unseres Staatswesens etwas vertrauter sein, wenn man sie richtig erkennen will. Zunächst ist der § 23 des Betriebsbudgets: „Kosten erheblicher Verbesserungen und Ergänzungen“ dazu bestimmt, die Abschreibungen in der Eisenbahnverwaltung darzustellen. Denn was dort verrechnet wird, sind zum weitaus größeren Teil Neuherstellungen, deren Wert dem Anlagekapital zugute kommt,

aber aus laufenden Betriebsmitteln bestritten wird. Außerdem werden auch durch andere Paragraphen, z. B. bei Umbau der Hauptstrecke auf einen stärkeren Oberbau, dem Wert der Bahn Millionen zugefügt, die aus Erübrigungen des Betriebs aufgebracht werden. Ebenso in Titel VII: „Für Werkstätteeinrichtungen und für Ergänzung der Betriebsmittel“. Die neuen Betriebsmittel sind durchweg beträchtlich wertvoller als die alten; statt abgängiger leichter Lokomotiven bauen wir, da wir nur die Stückzahl erlegen, große, schwere, leistungsfähige Maschinen. Ebenso ist es mit den Personen- und Güterwagen der Fall; durchweg sind die Ersatzstücke beträchtlich wertvoller, als das abgegangene Stück. In großem Maße aber finden sich Abschreibungen am Anlagekapital in der Tilgung unserer Eisenbahnschuld. Unsere Amortisation beträgt ungefähr 1,87 Prozent; im laufenden Budget sind rund 8,4 Millionen für planmäßige Tilgung eingesetzt. Ich glaube, jeder Kenner unseres Staatwesens muß bestätigen, daß am Anlagekapital der Eisenbahnverwaltung tatsächlich Abschreibungen in weitgehendem Maße vorgenommen werden, wenn auch formell an der Gesamtsumme des Anlagekapitals nichts geändert wird.

Der Herr Abg. Gießler hat erwähnt, die Erfahrungen, die man in der Generaldirektion mit einem Kaufmann gemacht habe, hätten anscheinend nicht ermuntert, den Versuch fortzusetzen. Ich glaube nicht, daß der Herr Abg. Gießler damit den Herrn Oberregierungsrat Schröder gemeint hat, der aus der kaufmännischen Wirksamkeit in die Generaldirektion eingetreten ist. Die Eisenbahnverwaltung hat das Ausscheiden dieses Mannes sehr bedauert. Er hat mit weitem Blick und umfassender Sachkenntnis in einer Reihe von Jahren das Gütertarifwesen unserer Bahn zu hoher Entwicklung gebracht und zum großen Vorteil des badischen Staates geleitet. Im Kreise der deutschen Eisenbahnverwaltungen, aber auch der außerdeutschen mitteleuropäischen Eisenbahnverwaltungen war er ein hochangesehener Mann. Seinem Wirken wird bei allen denen, die ihn kennen lernten, das beste Angedenken bewahrt werden.

Der Herr Abg. Frhr. v. Mentzingen hat mitgeteilt, die Beamten des höheren Administrativdienstes fühlten sich beschwert durch gewisse Beförderungen, die in der letzten Zeit stattfanden. Ich gehe wohl nicht fehl mit der Annahme, daß es sich dabei um Personaländerungen in der Generaldirektion gehandelt hat, mit welchen sich der „Pfälzer Bote“ zu Ende des vorigen Jahres und in den letzten Wochen eingehend befaßt hat (Abg. Dr. Vinz: Offenbar!). Das veranlaßt mich zu einer allgemeinen Bemerkung: In der badischen Eisenbahnverwaltung besteht, wie in der ganzen Staatsverwaltung die Übung, daß die Beamten im allgemeinen nach dem Dienstalter vorrücken. Davon müssen aber Dienststellen ausgenommen werden, für die besondere Eigenschaften notwendig sind. Diese Stellen müssen mit Beamten besetzt werden, die nach der Kenntnis der Verwaltung diese besonderen Eigenschaften besitzen. Wenn sie nicht die Dienstältesten sind, so muß auf die Dienstjüngeren gegriffen werden. In den Fällen, welche vom „Pfälzer Bote“ erwähnt werden, handelt es sich um Hilfsarbeiter bei der Generaldirektion, ferner um die Vorsteherstelle des FahrDienstbureaus der Generaldirektion. Für solche Stellen können manche Beamten nicht in Betracht kommen, die an anderen Stellen durchaus gute Dienste leisten und dort auch ihr Fortkommen finden werden. Wenn ich für besonders schwierige Stellen dem Ministerium lediglich die Beamten vorschlagen wollte, die dem Dienstalter nach oben stehen, dann würde ich den Vorwurf der verknöcherten Bureaufkratie, der vorgestern gegen die Leitung der Generaldirektion erhoben wurde, mit Zug und Recht verdienen. Aber so kann ich nicht vorgehen; für die Besetzung der höheren Stellen muß ich die Beamten vorschlagen, die hierfür die geeignetsten sind, auch wenn sie

dem Dienstalter nach nicht oben stehen. In diesem Sinne hat auch der „Badische Beobachter“ das Vorgehen der Generaldirektion aufgefaßt, indem er gegen die Angriffe des „Pfälzer Boten“ darlegte, daß die Verwaltung bei Anstellung und Beförderung der Beamten sehr gewissenhaft vorgehe.

Der Herr Abg. Fröhlich hat den Wunsch ausgesprochen, es möge eine Nachweisung über den Absatz des Kilometerheftes im Jahre 1905 und den ersten fünf Monaten des Jahres 1906 vorgelegt werden. Dem Wunsche konnte entsprochen werden, bezüglich der ersten fünf Monate des laufenden Jahres aber nicht ganz vollständig, weil uns die Abrechnungen von der Schlarwagengesellschaft, von der Main-Neckarbahn, von den badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb noch nicht zur Verfügung stehen. Sie ändern aber das Bild nicht nennenswert; wir haben hierfür die 1905er Zahlen in Ermangelung der 1906er Zahlen eingesetzt.

Baudirektor Basmer: Ich will noch auf einige Bemerkungen des Herrn Abg. v. Mentzingen eingehen, die er in bezug auf den Bahnhof Bruchsal gemacht hat, und die den Anschein erwecken müssen, als ob hier die Eisenbahnverwaltung bei der Ausführung wieder einmal Fehler gemacht hätte, und als ob da die Betriebssicherheit einigermaßen nicht gewahrt sei. Dies darf nicht unwidersprochen bleiben. Das erste, was er erwähnt hat, ist, wenn ich ihn recht verstanden habe, daß er die Nebenbahn von Odenheim kein besonderes Gleis für sich habe und daß sie in ihrer Einfahrt mit den Zügen von Bretten kollidiere. Das ist unrichtig, der Herr Abgeordnete ist von seinem Gewährsmann falsch belehrt worden (Abg. Freiherr v. Mentzingen: Ich habe selber Augen, ich sehe das selber!), die Nebenbahn hat ein ganz unabhängiges Gleis, sie kommt mit keinem Zug irgend welcher Richtung in Verührung (Abg. Freiherr v. Mentzingen: Wozu steht die Laterne mitten auf den Schienen?). Gerade deshalb. Auch die Bahn von Bretten ist ganz unabhängig von dem Nebenbahnbetrieb. Wenn solche Fälle vorkommen, wie sie der Herr Abgeordnete erwähnt hat, daß Züge von Bretten teilweise außerhalb des Bahnsteigs halten müssen und die Leute genötigt sind, dort mit Erschweren auszuspringen, so müssen Fehler gemacht werden, die in nicht richtiger Behandlung des Stationsdienstes bestehen, denn der Bahnsteig ist lang genug. Die Züge, die von Bretten kommen, endigen ja meistens in Bruchsal; diese haben den ganzen Bahnsteig zur Anfahrt zur Verfügung. Die wenigen Schnellzüge, die nach Heidelberg durchfahren, müssen allerdings vor der Weiche zum Stillstand gebracht werden, die in die Heidelberger Richtung ablenkt. Der zur Verfügung stehende Bahnsteig ist aber noch über 150 Meter lang, das ist eine Länge, die noch weitaus genügt, um die fraglichen Züge ganz aufzunehmen.

Der andere Fall, den der Herr Abgeordnete erwähnt hat, betrifft die neugebaute Güterlinie nach Bretten, die ja mit Unterstützung des Reichs gebaut worden ist. Diese Güterlinie hat einen 700 Meter langen Tunnel. Jenseits desselben ist die Abzweigung von der alten Linie, die durch Signale gedeckt ist. Das Signal für die Richtung Bretten befindet sich somit ebenfalls auf der Ostseite des Tunnels. Auf der Westseite des Tunnels befindet sich aber das Vorsignal dazu. Die Züge, die in den Tunnel einfahren, haben die Stellung des Vorsignals zu beachten und müssen die Führer sich darnach einrichten. Wenn sie an dem Vorsignal sehen, daß die Strecke frei ist, können sie ungehindert durchfahren, wenn aber das Vorsignal das Signal „Halt“ zeigt, so müssen sie Vorsicht anwenden, daß sie am Hauptsignal zum Stillstand kommen. Solche Einrichtungen bestehen noch vielfach. Sie gewährleisten die Sicherheit des Betriebes vollständig. Im vorliegenden Fall aber, wo diese Abzwei-

gungsstelle gar nicht als Zugfolgestation benützt werden muß, ist schon vor einiger Zeit die Einrichtung getroffen worden, daß die Züge bei dieser Abzweigstation überhaupt nicht mehr zum Stehen kommen sollen, dadurch, daß die Güterzüge in Bruchsal erst dann abgelassen werden, wenn der vorgehende Zug die Station Seidelshaus erreicht hat. Diese Abzweigstelle ist als Blockstation also vollständig abgeschlossen. In diesem Falle hat man die Sache so machen können, aber auch wenn man es nicht gemacht hätte, so läge doch keine Gefahr vor.

Dann hat der Herr Abg. v. Meusingen noch einen Wunsch ausgesprochen bezüglich des Bahnhofs Wiesloch. Die Gemeinde hatte dort schon lange den Wunsch, daß ein neues Aufnahmegebäude errichtet würde. Nun ist die Station Wiesloch schon seit einer Reihe von Jahren im Bau, es wird schrittweise vorgegangen, zuerst ist die Gleisverlängerung gemacht worden, und dann die Güterhallenbauten, und in der nächsten Periode wird die Ueberführung hergestellt. Es wird sich jetzt darum handeln, ob der Bau des neuen Aufnahmegebäudes, der schon in dem ganzen Projekt enthalten ist, in der nächsten Budgetperiode zur Ausführung kommen soll. Sehr dringend ist die Sache zurzeit allerdings gerade noch nicht, da die jetzigen Einrichtungen noch genügend sind, aber in die Prüfung wird man eintreten, weil das Projekt zu Ende geführt werden soll, ob dieses Aufnahmegebäude im nächsten Budget erstellt wird.

Abg. Dr. Binz (natl.): Für den Fall, daß die Tarifvereinbarung der deutschen Eisenbahnverwaltungen zustande kommt gegen die Erwartung der Herren Abgg. Fröhlich und Kolb, erscheint es wünschenswert, dem badischen Lande möglichst bald die Wohltat des Zweipfennigtarifs für die dritte Klasse zukommen zu lassen. Nun hat der Herr Regierungsvertreter, Ministerialdirektor Schulz, dargelegt, daß es nicht möglich sein werde, schon mit dem Inkrafttreten der Fahrkartensteuer auch die Tarifreform, also für uns den Zweipfennigtarif, in Kraft zu setzen. Die Gründe, die der Herr Ministerialdirektor angeführt hat, sind gewiß beachtenswert; ich möchte aber doch daran anschließend der Großh. Regierung nahe legen, ob es für den bezeichneten Fall nicht ermöglicht werden kann, schon vor dem 1. April des nächsten Jahres auf einen tunlichst nahen Zeitpunkt die Herabsetzung der Tarife bzw. den Zweipfennigtarif eintreten zu lassen.

Es war uns allen wohl zum vornherein klar, daß aus dem umfangreichen Material des Budgetberichtes alsbald die Personentarifreform in den Vordergrund und in den Mittelpunkt der Diskussion treten werde. Die Meinungen über diesen für unser Land sehr wichtigen Gegenstand sind, wie wir gesehen haben, geteilt. Die Herren Abgg. Fröhlich und Kolb haben eine entschieden ablehnende Haltung gegenüber dem von der überwiegenden Mehrheit der Budgetkommission angenommenen Antrag eingenommen. Sie haben ihre Stellungnahme begründet in sehr scharf pointierten Auslassungen, die, soweit sie sachlichen Inhalts waren, sicherlich von uns allen gewürdigt werden; soweit sie aber — und das war leider zum großen Teile der Fall — nicht sachlicher, sondern polemischer Natur waren, manchmal bis an die Grenze des persönlichen Belegenden für die andern Mitglieder des Hohen Hauses gegangen sind, muß ich sie zurückweisen. Ich hätte geglaubt, daß die Herren von Ausführungen der letzteren Art Umgang nehmen in der Erwägung, daß sie doch wohl nicht werden bestreiten können und teilweise das selber ausgeführt haben, daß auch wir, die wir nicht ihrer Ansicht sind, durchaus von sachlichen Motiven bei unserer Entscheidung uns leiten lassen, und daß es eine Ungerechtigkeit ist, durch mehr oder minder zweideutige Redewendungen die Ansicht nach außen hervorzuheben, als ob wir uns von nicht sachlichen Gründen hätten leiten lassen.

Ich hätte auch gewünscht, daß die Rücksichtnahme auf die Freiheit der Meinung anderer dem Herrn Abg. Fröhlich verboten hätte, uns zu erklären, daß, wenn etwa durch die Majorität der Volksvertretung im Einvernehmen mit der Großh. Regierung diese Tarifreform zustande kommt, damit ein Verrat am Vaterlande, an unserm Volke geübt werde. Ich weise derartige Beschuldigungen zurück und will nicht gleiches mit gleichem vergelten, indem ich einem Empfinden meinerseits gegenüber diesen übertreibenden und teilweise recht oberflächlichen, einseitigen Ausführungen einen entsprechenden Ausdruck gebe. Ich meine, wir wollen die Frage durchaus sachlich prüfen und wollen gegenseitig nicht nur den guten Willen, sondern auch die Freiheit der Ueberzeugung voll anerkennen, und diese Freiheit nicht dadurch, wenn auch nur zum Schein beeinträchtigen, indem wir in verletzender Form die Ueberzeugung der anderen bekämpfen.

Wir lassen uns lebiglich leiten von unserem Pflichtgefühl und ich gebe das auch für die Herren, die nicht unserer Ansicht sind, vollkommen zu. Wir alle haben das Interesse des Landes im Auge. Aber bei der Diskussion dieser im wesentlichen wirtschaftlichen Frage treten vielfach rein politische Gesichtspunkte hervor, die eigentlich eine Rolle nicht spielen sollten. Dazu rechne ich, obgleich ich einigermassen im Zweifel bin, ob das eigentlich überhaupt unter die Kategorie eines ernst zu nehmenden politischen Gesichtspunktes gebracht werden kann, die Preußenfurcht und Preußenresserei, die nachgerade leider in unserer Zweiten Kammer epidemisch zu werden droht. Ich bin der Letzte, der verkennen möchte, daß wir in Süddeutschland in der politischen Atmosphäre, in der wir erzogen sind, in der schon unsere Väter atmeten, vieles nicht sympatisch finden, was Preußen auf politischem Gebiete tut und läßt, daß wir da manchmal herausgefordert werden, Kritik zu üben von unserem süddeutschen, namentlich von unserem badischen allgemeinen politischen und freiheitlichen Standpunkte aus. Aber ich meine, gewisse Grenzen muß man sich doch auch in dieser Beziehung auferlegen. Was die Entwicklung und die Geschichte des preuß. Staates anbelangt, insbesondere auch die wirtschaftliche Entwicklung, so haben, wie mir scheint, unsere preußischen deutschen Mitbürger keine Ursache, sich ihres Preußens zu schämen, und wir haben keinen Grund, mit einer gewissen Hochmütigkeit oder Selbstgefälligkeit auf Preußen herabzusehen (Abg. Süßkind: Vielleicht auf das preußische Dreiklassenwahlrecht?). Ich habe eben bemerkt, daß wir vielfach Anlaß haben, Kritik zu üben gegenüber gewissen politischen Erscheinungen und Einrichtungen in Preußen. Daß ich dabei gerade das Dreiklassenwahlrecht auch mit im Auge gehabt habe, das hätte auch der Herr Abg. Süßkind bemerken und deshalb das Haus mit dem eben gehörten Zwischenruf verschonen können. Nun, ich meine also, wir wollen ohne Preußenfurcht, ohne Preußenhaß, aus allgemeinem deutsch-vaterländischem und gutbadischem Empfinden heraus an die Würdigung und an die Lösung der wichtigen Aufgabe herantreten, die uns eben beschäftigt (Abg. Süßkind: Badische Tradition!).

Noch eines mit Bezug auf das preußische Eisenbahnwesen, wenn ich auch nicht für mich in Anspruch nehmen kann, in alle Einzelheiten des preußischen Eisenbahnwesens so eingeweiht zu sein, wie es die Voraussetzung eines zuverlässigen Urteiles bilden müßte; aber gegenüber gewissen Auslassungen, als ob auf diesem Gebiete Preußen so zu sagen ein wildes Land sei, möchte ich doch auch aus Beobachtungen, die ich erst kürzlich während einer längeren Reise durch Norddeutschland bis in das östliche preußische Deutschland gemacht habe, feststellen, daß ich durchweg nur die allergünstigsten Eindrücke gewonnen habe, sowohl was den Betrieb der Eisenbahnen, als was die Ausstattung der Wagen usw. betrifft; auch

das Verhalten des Personals gegenüber dem Publikum fand ich musterhaft; weiter, horrible dictu, ich habe mich auch überzeugt, obgleich ich heute noch kein Freund der vierten Wagenklasse bin, daß es wirklich in der vierten Klasse nicht so fürchterlich aussieht und das Publikum sich dort nicht so bedrückt fühlt oder gar vor der Qualität ist, wie man aus den Ausführungen des Herrn Abg. Frühauß hätte entnehmen können. Wenn der Herr Abg. Frühauß, um mich seines Ausdrucks zu bedienen, in der vierten Klasse zwar, wie es scheint, nicht selbst, wohl aber nach Berichten einer Zeitung Schweinereien beobachtet hat, so darf man wohl, ohne der Wahrheit zu nahe zu treten, sagen, daß Schweinereien auch in der dritten Klasse vorkommen können, auch von Leuten, die keineswegs auf der untersten Stufe der Gesellschaftsschichten stehen. Also, mit solch allgemeinen Aburteilungen schafft man die Tatsache nicht aus der Welt, daß eine irgendwie erhebliche Aktion in dem großen, weiten Norddeutschland auch gegen die vierte Klasse nicht stattgefunden hat.

Wir wollen uns doch nicht überheben, wenn wir auch unser liebes Baden und seine Bevölkerung noch so hoch zu stellen geneigt sind. Ich glaube, die Württemberger, unsere schwäbischen Nachbarn, wissen im großen und ganzen auch, was ihnen frommt auf dem Gebiete des Verkehrswezens und auch sonst, was sie in politischer Beziehung vor ihrem Lande verantworten können. Wenn man immer wieder den Popanz des drohenden Unterganges der Selbständigkeit unseres Landes dem Volke vor Augen stellt, so möchte ich demgegenüber doch zunächst das Eine sagen: Ich glaube, daß die Württemberger, daß das württembergische Volk, wo bekanntlich die Deutsche Volkspartei den maßgebenden, politischen Einfluß hat, und ich glaube, daß das bayerische Volk nicht minder, ebenso die württembergische und die bayerische Regierung, ein sehr feines, starkes Empfinden für die Erhaltung der Selbständigkeit ihrer Staaten haben. Ich meine, wenn es irgendwo in deutschen Landen einen stark ausgeprägten Partikularismus gibt, so ist das in Bayern, so ist das in Württemberg der Fall. Nun, wenn also gleichwohl diese, ich möchte sagen historischen Partikularstaaten gegenüber dem unitarischen Gedanken im Reiche ihre Selbständigkeit nicht bedroht sehen, im Einklange mit ihren Volksvertretungen, durch den Anschluß an diese Tarifvereinbarung, da fällt es denn doch eigentlich schwer, die Behauptung ernst zu nehmen, daß wir in Baden durch Anschluß an die Vereinbarung unsere Selbständigkeit gefährden. Ich meine, wenn Bayern und Württemberg gegenüber Preußen zu Kreuze kriechen — um mich dieses Ausdrucks im Sinne des Abg. Frühauß zu bedienen —, dann werden wir in Baden auch nicht mehr halten können. Dann werden wir das Schicksal mit diesen unsern Nachbarn teilen und uns in den neuen Verhältnissen zurecht zu finden suchen. Daß wir nun aber in Baden den Partikularismus *caricatur* inaugurierten und einer Vereinbarung, die von allen deutschen Eisenbahnverwaltungen als im Interesse des deutschen Eisenbahnverkehrs gelegen angenommen wurde, einen Widerspruch entgegenzusetzen, einen solchen Schritt werden wir uns doch doppelt und dreifach überlegen müssen.

Wenn mich eines unangenehm berührt hat in den Erklärungen der mehrfach erwähnten Herren Vorredner, so ist es weiterhin die Aufstellung positiv unrichtiger Behauptungen. Wir haben denn doch wieder aus den Darlegungen der Herren Regierungsvertreter, insbesondere des Herrn Generaldirektors und des Herrn Ministerialdirektors, tatsächliche Berichtigungen von mit einer gewissen bombastischeren Zuverlässigkeit aufgestellten Behauptungen erleben müssen, die doch auch die Herren einigermassen ernüchtern könnten.

Wenn man weiterhin dazu übergegangen ist, die Aussprache der auf Grund unserer Gesetze errichteten u. berufenen Interessenvertretungen zu der vorliegenden Frage einfach ins Lächerliche zu ziehen, so muß ich auch dagegen Protest erheben. Das stimmt nicht überein mit dem, was sonst von den Herren, auch vom Herrn Abg. Kolb, mit großer Emphase vertreten wird. Ich wollte einmal sehen, wie er versuchen würde, uns heinzuschicken — um mich eines seiner Lieblingsausdrücke zu bedienen —, wenn wir einmal wagen sollten, gegenüber der geordneten Interessenvertretung der, wie ich hoffe, bald kommenden Arbeiterkammern, eine ähnliche Stellung einzunehmen. Wir, als Volksvertreter, lassen uns selbstverständlich durch Aussprachen von Interessenvertretungen nicht davon abhalten, uns selbständig nach eigener gewissenhafter Prüfung unsere Meinung zu bilden. Auf der anderen Seite aber hieße es doch, in Willkür, ins Unverständliche und Unvernünftige sich verlieren, wenn man so, wie es der Herr Abg. Kolb getan hat, einfach die Aussprachen der berufenen Vertretung der in Betracht kommenden Stände als Bagatellen behandeln wollte. Der Herr Abg. Kolb sagt eben, daß er das nicht getan habe, es freut mich, daß er wenigstens die Mitglieder der Handelskammer als Vertreter der Interessen ihres Standes auch auf diesem Gebiete betrachtet. Er meinte aber, die Mitglieder seien nicht selbständig, sie würden von der Regierung berufen, ähnlich wie beim Eisenbahnrat. Das ist, wie schon bemerkt wurde, eine in der Luft stehende Behauptung; ich werde auch an anderer Stelle dem Herrn Abg. Kolb den Nachweis führen, daß er vielfach gewissermaßen mit Windmühlen fechtend in der Luft stehende Behauptungen aufgestellt hat. Es ist von ihm speziell übersehen worden, daß im Eisenbahnrat auch gewählte Vertreter sitzen, und zwar auch ein Vertreter des Handwerks, daß ferner auch die Handwerkervertretung sich in demselben Sinne zugunsten der Reform ausgesprochen hat, ebenso die landwirtschaftliche Vertretung, der deutsche Handelstag usw. Ich meine, eine Volksvertretung würde pflichtwidrig handeln, wenn sie lediglich mit allgemeinen Redewendungen, wie der Herr Abg. Kolb getan hat, über die Aussprachen solcher Berufsvertretungen zur Tagesordnung übergehen würde. Und wenn Sie den Reichstag befragen würden — Sie wissen doch immer auf die Erwählten des allgemeinen Stimmrechts —, so bezweifle ich, ob Sie dort den Prozeß — wie einen Prozeß — haben Sie gewissermaßen die Sache behandelt — gewinnen würden, ebenso wie ich bezweifle, ob Sie ihn bei der badischen Volksvertretung gewinnen werden. Aber Sie berufen sich auf die Volksvertretung, wenn es Ihnen paßt, Sie bestreiten dagegen die Autorität der Volksvertretung, wenn sie Ihnen nicht paßt, und sagen, die Volksvertretung entspreche nicht dem wirklichen Willen des Volkes; auf diese Weise kann man immer Recht behalten. Der Herr Abg. Kolb hat behauptet, wir ständen mit unseren Wählern in Widerspruch. Das ist auch wieder eine von seinen oberflächlichen Behauptungen, die er aus gewissen Zeitungsberichten genommen hat. Ich werde Ihnen nachher den Beweis liefern, daß er wieder einmal falsch unterrichtet ist (Abg. Kolb: Jungliberaler Delegiertentag!). Ich komme darauf zu sprechen, es bleibt Ihnen nichts erspart, Herr Kollege Kolb! (Weiterheit).

Manches in den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Kolb bedarf eigentlich keiner Widerlegung. Aber es gibt immer gewisse Leute, auf die das Eindruck macht. Ich will nicht auf alle die vielen Widersprüche in den Ausführungen des Herrn Kolb hinweisen, auf die kolossalen Übertreibungen, deren er sich schuldig gemacht hat, auf die offenbarsten Unrichtigkeiten, auf denen seine Anschauungen basieren. Aber einiges verdient doch hervorge-

haben zu werden, es ist teilweise auch schon berührt worden. Auf der einen Seite wird der frühere Staatsminister von Brauer als ein weitsichtiger, verdienter Eisenbahnminister und Staatsmann gerühmt, womit ich vollständig einverstanden bin — wir haben auch unsererseits ja dieser dankbaren Anerkennung schon zu wiederholten Malen Ausdruck gegeben —, aber wunderbar ist dann, daß Herr Abg. Kolb in gleichem Atem die Behauptung über die Lippen bringt, unser 12 Jahre lang von diesem Minister geleitetes Eisenbahnwesen sei vom Geist des verächtlichen Bürokratismus durchdrungen.

Dann hat der Herr Abg. Kolb gegen die Juristen wieder einmal losgezogen, die in der Eisenbahnverwaltung, wie überhaupt in der Staatsverwaltung, das große Wort führen, und hat gemeint, Kaufleute, Techniker gehörten herein. Nun steht es mir nicht zu, die Juristen zu loben, verteidigen darf ich sie aber wohl. Aber der Herr Abg. Kolb hätte immerhin bemerken können, daß zwar der Herr Eisenbahnminister meines Erinnerns dem Juristenstande angehört, daß dagegen der Herr Generaldirektor sowohl wie der Herr Ministerialdirektor keine Juristen sind, sondern daß die Herren die kameralistische Vorbildung haben in deren Mittelpunkt bekanntlich Volkswirtschaft, Finanzwissenschaften stehen, allerdings auch Mathematik, und mit der Mathematik steht der Herr Abg. Kolb auf außerordentlich gespanntem Fuß (Heiterkeit), die ist ihm offenbar höchst unbequem. Er meint aber doch dann auf der anderen Seite wieder, Kaufleute gehören herein. Ein Kaufmann, der nicht rednet, ist ein schlechter Kaufmann. Ein Kaufmann, der dem Rate des Herrn Abg. Kolb folgen würde und auf Rentenrechnungen, auf Vergleichung der Einnahmen mit den Ausgaben keinen Deut gibt, wäre bald am schmählichen Banterott angelangt, und ich sollte glauben, daß gerade der Herr Abg. Kolb Verständnis besitzen sollte für die Folgen der Mißachtung solcher soliden kaufmännischen Grundzüge.

Zu demselben Augenblick, wo der Herr Abg. Kolb über die Juristen loszog, fällt er auch wieder über die Techniker her und meint, die Techniker in der Generaldirektion verständen nichts. Ich möchte doch wissen, wo der Herr Abg. Kolb diejenigen der Aufgabe gewachsenen Männer finden will, die seinen Anforderungen an die Leistungsfähigkeit solcher Beamten entsprechen (Zuruf vom Zentrum: Sozialdemokraten! Heiterkeit). Ich für meine Person würde, das gestehe ich Ihnen offen, den Vorschlägen des Herrn Abgeordneten Kolb, die er etwa in dieser Beziehung zu formulieren geneigt wäre, niemals Folge leisten, wenn ich mich nicht selbständig überzeuge, daß sie richtig sind.

Der Herr Abg. Kolb liebt es auch, zu sagen, wir, die Nationalliberalen folgen immer der Regierung. Wenn Sie folgen, das will ich nicht untersuchen, und ob es rühmlicher ist, das meistens Odiose des Zusammenstimmens mit der Regierung auf die Verantwortlichkeit eines Abgeordneten zu nehmen, oder ob es leichter ist, gewissen Tagesströmungen zu folgen, das möchte ich zunächst auch der Erwägung des Herrn Kolb unterbreiten. Warum sollen wir denn der Regierung nicht folgen, wenn wir überzeugt sind, daß der Weg, den sie geht, richtig ist? Ich meine, wir haben schon mehr wie einmal bewiesen, und es ist vielfach uns selbst zum Vorwurf gemacht worden, daß wir der Regierung gegenüber freimütig tadeln und unsere Ablehnung freimütig aussprechen, wenn wir ein Tun oder Unterlassen der Großen Regierung nicht für richtig halten. Da mögen die Herren Kolb und Süßkind und wie sie heißen mögen noch so oft aus gewissen Gründen den Glauben hervorgerufen sich bemühen, wir stimmten der Regierung zu, weil wir es mit der Regierung nicht verderben wollten: das ist eine leere Behauptung, auf die

nur noch gewisse Leute, die weniger intelligent sind wie der Herr Abg. Kolb etwas geben. Der Herr Eisenbahnminister gehörte meines Wissens nie zu unserer Partei. Wir haben aber nach der bisherigen Amtstätigkeit des Herrn Ministers keine Ursache, ihm Mißtrauen entgegenzubringen. Er hat uns versichert, daß er in den Bahnen seines Amtsvorgängers, insbesondere in Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte sein Amt als Eisenbahnminister verwalten werde. Tatsachen sind bis jetzt sicherlich nicht hervorgetreten, welche erkennen lassen, daß der Herr Eisenbahnminister dieses sein Wort nicht wahr zu machen nach Kräften gewillt wäre. Für die übrigen leitenden Herren in der Eisenbahnverwaltung haben alle Herren Redner Worte der Anerkennung gefunden. Insbesondere kann der Herr Generaldirektor, der erst wenige Jahre an der Spitze der Verwaltung steht, auf erfreuliche Erfolge seiner Amtstätigkeit hinweisen.

Es ist richtig, auch innerhalb unserer Partei — und zu unserer Partei gehört die Organisation der Jungliberalen — sind wir gewissen Widerständen in dieser Frage begegnet. Aber wir haben uns loyal unter uns ausgesprochen. Mancher, der ursprünglich sehr schroff ablehnte, hat nach der Darlegung der Gründe unseres Verhaltens seine Haltung modifiziert. Unserer freien Entscheidung ist in keiner Weise zu nahe getreten worden. Gegenüber den irreführenden Berichten einer gewissen Presse weise ich darauf hin, daß in den stattgehabten Versammlungen uns vertrauensvoll anheimgegeben wurde, die Gründe für und wider zu prüfen und nach unserer Überzeugung unsere endgültige Stellung zu nehmen.

Ich bestreite also, daß irgendwie den nationalliberalen Abgeordneten, welche den mehrfach bezeichneten Standpunkt vertreten, aus maßgebenden Kreisen der Wählerschaft ein Mißtrauensvotum gegeben worden ist. Es ist das weder auf den jungliberalen Versammlungen geschehen, noch ist es geschehen in der Versammlung, in der ich hier gesprochen habe. Durchaus unwahr ist, daß wir uns mit unserem Programm in Widerspruch gesetzt oder, indem wir uns dem Vorschlag der Regierung gegenüber zustimmend erklären, Versprechungen, die wir den Wählern gegeben haben, nicht erfüllt hätten.

Der Herr Abg. Kolb hat auch auf meine Person exemplifiziert und hat gemeint, wieder damit drohen zu können, daß die Nationalliberalen bei den nächsten Wahlen schlechte Geschäfte machen werden. Der Herr Abg. Kolb liebt es, mit solchen Sätzen zu operieren. Er sollte, meine ich, dabei doch auch ein Empfinden haben für die Figur, die er dabei spielt. Als sozialdemokratischer Abgeordneter könnte er doch füglich unterlassen, immer wieder sich für die nationalliberalen Parteiinteressen sorglich bemüht zu zeigen. Ich denke, er arbeitet doch für die Sozialdemokratie, und wenn er glaubt, daß wir eine Haltung einnehmen, welche die Billigung selbst unserer Wählerschaft nicht findet und wenn er daraus, wie es scheint, weiterhin meint, die Schlussfolgerung ziehen zu können, diese Wähler würden künftig sozialdemokratisch wählen — nun, so möge sich doch der Herr Abg. Kolb einstimmen freuen, ich gönne ihm diese Freude; ich bin zwar überzeugt, daß diese Freude zu Wasser werden wird, aber er hat doch jedenfalls keinen Grund, uns dann wieder im selben Atem „Angst“ vorzuwerfen: wir hätten nur Angst vor den Wahlen, das kann man auch tagtäglich in seinem „Volksfreund“ lesen (Zuruf des Abg. Kolb: Zentrum!). „Erkläre mir Graf Derindur, diesen Zwiespalt der Natur!“ Auf der einen Seite behauptet er, wir stoßen unsere Wähler vor den Kopf und untergraben uns selber den Boden, auf dem wir ständen, auf der anderen Seite behauptet er, wir trieben Popularitätshascherei, wir suchten möglichst Mandate zu ergattern durch die Art unserer Politik. Diesen Widerspruch mag sich der Herr Abg. Kolb

selbst aufklären. Nein, wir treiben eine Politik, wie sie unserer Verantwortlichkeit und der Erkenntnis des Politisch-Wichtigen entspricht und davon lassen wir uns als verantwortliche Volksvertreter auch nicht abbringen, wie das auf einer gewissen anderen Seite so gern geschieht, durch gewisse Aussprüche in Volksversammlungen.

Dann, um das denn doch auch an dieser Stelle auszusprechen — und ich bin doch überzeugt, daß die große Mehrheit dieses Hauses auf demselben Standpunkt steht: Namentlich in einer solchen wirtschaftlichen, verkehrspolitischen Frage, bei der also allgemeine politische Grundsätze und Gegensätze nicht in Frage kommen, handelt es sich vor allem darum, sich ein Urteil zu bilden auf Grund eingehenden Studiums! Nicht ein einzelner für sich ausschlaggebender Gesichtspunkt kann eine solche Frage entscheiden, eine große Anzahl von Momenten müssen geprüft werden; wirtschaftliche, sozialpolitische, soziale, nationale Interessen schließen sich dabei zusammen und müssen reiflich dabei erwogen werden von demjenigen, der mit gutem Gewissen und wirklich unter der Verantwortlichkeit eines Volksvertreters befreit ist, dauernd das Wohl des Landes zu fördern. Und da ergibt sich, meine ich, die Rolle des Volksvertreters von selbst: er muß Führer, nicht der Geführte in einer solchen Frage sein. Und wenn in Volksversammlungen manchmal oberflächlich, wenn auch gut gemeint, manchmal auch gut begründete Gedanken zum Ausdruck gebracht werden, so ist es unsere Sache, aufklärend, belehrend zu wirken, im übrigen aber in jedem Falle nach unserer Überzeugung zu handeln. Es ist wahrhaftig kinderleicht, Stimmung für eine Herabsetzung der Eisenbahntarife zu machen! Der Herr Abg. Kolb hat von der Rückständigkeit unseres Tarifwesens gesprochen. Er verglich es mit der Art der „alten Posttutsche“. Er hat gemeint, von der Landstraße erhebe man doch heute auch keine Abgaben; er hat aber nur vergessen, daß, wenn man auf der Landstraße fahren will, man, so viel ich weiß, das Fuhrwerk nicht umsonst bekommt. Dann hat der Herr Abg. Kolb gemeint, der Posttarif sei doch ein glänzendes Vorbild für die Eisenbahn. Ich habe wahrhaftig auch ein Empfinden für die volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte beim Eisenbahnbetrieb. Aber daß nun der Staat, d. h. die Steuerzahler, auch diejenigen, die nicht Eisenbahn fahren, schließlich für 10 oder für 20 Pfennig, wie darnach der Herr Abg. Kolb zu meinen scheint, einen Reisenden von Karlsruhe nach Königsberg befördern sollen, das wird in diesem hohen Hause wohl nur der Herr Abg. Kolb verstehen. Man verschone uns doch mit derartigen schwachen und unhaltbaren Vergleichen, wie sie der Herr Abg. Kolb hier angestellt hat.

Wenn wir, die wir auf dem Boden des Antrags der Budgetkommission stehen, durch Darlegung der Gründe unserer Haltung die Bevölkerung aufklären, so zweifle ich nicht daran, daß unser Vorgehen als gerechtfertigt erkannt wird. Daß insbesondere die ländliche Bevölkerung, daß die Mehrheit unseres Volkes ein großes Interesse am Zustandekommen der Tarifreform hat, ist bereits ausgeführt worden.

Auf eine Seltsamkeit in den Ausführungen des Herrn Abg. Kolb sei noch hingewiesen. Er hat mit der Zuversicht der Überzeugung ins Haus hineingerufen: Die Gr. Regierung und mit ihr die Budgetkommission werfen etwa 2 Millionen zum Fenster hinaus, indem sie diese Tarifreform machen; die Gr. Regierung habe selbst erklärt, die Durchführung der Tarifreform bedeute einen Einnahmeausfall in diesem Betrag. In demselben Atem aber empfiehlt der Herr Abgeordnete Kolb, die Vorschläge der Budgetkommission übertrumpfend, im Einklang mit dem Herrn Abg. Frühau, in der Herabsetzung der Tarife noch weiter zu gehen (Abg. Frühau: Das ist sehr richtig, bravo!). Sehr richtig!, ich habe ja eben gesagt, es sei

dies auch im Sinne des Herrn Abg. Frühau. Welcher Einnahmeausfall, auf der selben Grundlage wie bei Annahme der Vorschläge der Budgetkommission berechnet, wäre aber zu erwarten, wenn wir dem Herrn Abg. Kolb folgen würden? Dann „werfen wir nicht 2 Millionen, sondern 4 Millionen zum Fenster hinaus!“ Wir gehen aber davon aus, daß die Herabsetzung der Tarife in dritter Klasse, wie wir vorgeschlagen haben, zwar momentan einen Ausfall herbeiführen wird (Abg. Kolb: Nicht einmal das!), vielleicht nicht einmal das, daß wir aber hoffen dürfen, daß, wenn die wirtschaftlichen Verhältnisse sich günstig entwickeln, dieser Einnahmeausfall nicht nur ausgeglichen, sondern bald überholt sein wird. Das ist eine Auffassung, die gewiß nicht schlecht begründet erscheint, während allerdings das Argument, das der Herr Abg. Kolb an diesem Punkte angeführt hat, auch wirklich jeder ernstern Diskussion unfähig erscheint.

Der Herr Abg. Kolb hat auf den § 45 der Reichsverfassung verwiesen — das ist erfreulich —, der bekanntlich die Reichsregierung verpflichtet, auf eine Vereinheitlichung und Vereinfachung des Tarifwesens im Deutschen Reiche hinzuwirken. Im Anschluß an die Ausführungen des Herrn Regierungsvertreters über die Betriebsmittelgemeinschaft und den Vorgang im Reichstag, wo der sozialistische Abg. Stolle die Betriebsmittelgemeinschaft befürwortet hat, hat der Herr Abg. Kolb gemeint, und auch der Herr Abg. Frühau, es hätte letzteres sich auf Reichseisenbahnen bezogen. Das ist offensichtlich unrichtig. Von Reichseisenbahnen kann, leider muß man sagen, auf absehbare Zeit keine Rede sein (Abg. Kolb: Reichseisenbahnen!). Reichseisenbahnamt!, das versteht der Herr Abg. Kolb nun wieder einmal nicht recht, urteilt aber doch darüber; das Reichseisenbahnamt ist eine Behörde, die von Reichswegen über das gesamte deutsche Eisenbahnwesen als Aufsichtsbehörde gesetzt ist und die Beobachtung der reichsgerichtlichen Vorschriften auf diesem Gebiete zu überwachen hat. Das Reichseisenbahnamt hat mit Reichseisenbahnen gar nichts zu schaffen. Das zur Aufklärung des Herrn Abg. Kolb. Wenn im Reichstag die Betriebsmittelgemeinschaft erörtert worden ist, so hat man selbstverständlich mit der Tatsache geredet, daß Preußen im jetzigen Augenblick mit seinen Hunderten von Millionen Eisenbahnüberschüssen, die dort zu Zwecken der allgemeinen Staatsverwaltung verwendet werden können, weniger wie je geneigt ist, seine Eisenbahnen an das Reich abzutreten.

Was Fürst Bismarck ins Werk setzen wollte, ist ihm durch eine kurzfristige Opposition zu nichte gemacht worden. Wir müssen uns mit den gegebenen Verhältnissen abfinden und darnach trachten, insofern das bei den heutigen Verhältnissen möglich ist, den § 45 der Reichsverfassung wahr zu machen. Wenn auf irgend einem Gebiet, so tut auf dem Gebiet des Verkehrswezens Einheitlichkeit not. Es ist, ich will nicht sagen, dem Ausländer zum Gespött, aber doch für unser Land eine traurige Tatsache, daß in den verschiedenen deutschen Eisenbahngebieten im Tarifwesen, von anderem nicht zu sprechen, ein unglaublicher Wirrwarr herrscht. Durch eine Vereinbarung der deutschen Eisenbahnverwaltungen unter den gegebenen Verhältnissen diesem Uebelstand ein Ende zu machen, oder wenigstens einen Anfang zur Vereinheitlichung zu machen, müssen wir als unsere Pflicht erachten. Damit handeln wir allerdings auch im nationalen Interesse. Wenn die übrigen deutschen Staaten, wenn Württemberg und Bayern ohne Ausnahme sich zu einer Tarifvereinbarung verständigen, dann kann unser Land Baden nach unserer Überzeugung ohne großen Schaden, auch ohne große nationale Schädigung des Reiches nicht in den Schmollwinkel sich stellen, nicht auf eigene Faust eine nach meiner Meinung total aussichtslose Sonderbündel treiben. Also wir stehen hierbei durchaus auf dem Boden des

§ 45 der Reichsverfassung. Wir hegen dabei die Erwartung, daß auf dem so gewonnenen Boden sich eine weitere fortschrittliche Entwicklung vollziehen werde. Es wird die Behauptung aufgestellt, die vorgeschlagene Vereinbarung schlage dem § 45 der Reichsverfassung ins Gesicht (Abg. Fröhlich auf: Sehr richtig!). Der Herr Abg. Fröhlich sagt sehr richtig, und ich schätze seine feste und durch nichts wanken zu machende Ueberzeugung. Er überieht aber hier, daß Tarifvereinbarung für den größten Teil des Reiches eine Verbilligung bedeutet (Sehr richtig!). Die Herren schmähen immer auf Preußen, es mißachte die Reichsverfassung, aber wenn der Herr Abg. Kolb gründlicher prüfen würde, dann hätte er gefunden, daß für Preußen, wie auch für die meisten anderen Staaten, der gesamte Tarifvorschlag eine Verbilligung der Tarife bringen wird. Für uns in Baden bedeutet die Tarifreform auf der einen Seite eine Verbilligung, und zwar eine wesentliche Verbilligung, auf der anderen Seite allerdings eine Verteuerung, das kann niemand im Ernst bestreiten. Diese Vorteile und Nachteile sind gegeneinander abzuwägen, wenn man zunächst auch alles, was nationales, allgemeines verkehrspolitisches Interesse Deutschlands genannt werden kann, außer Betracht läßt.

Die Selbständigkeit unserer Eisenbahnen wollen wir uns nicht beeinträchtigen lassen, und wenn wir irgend die Ansicht gewinnen könnten, daß die Selbständigkeit unseres Eisenbahnwesens durch die Vereinbarung bedroht sei, würden wir ohne weiteres den Antrag ablehnen. Aber welche Gründe führt man denn an für diese Befürchtung? Ich habe schon darauf hingewiesen, wie Bayern und Württemberg sich stellen; partikularistischer als Württemberg und Bayern werden wir nicht sein wollen. Vereinbarungen ähnlicher Art auf dem Gebiete des Tarifwesens sind da und dort schon getroffen worden, ohne daß die Selbständigkeit der Verwaltungen darunter gelitten hat. Daß der Wert der Selbständigkeit nicht darin bestehen kann, nach einer gewissen alten deutschen Manier überall es womöglich anders zu machen, wie die anderen, darin wird, meine ich, das Hochgefühl, das das Bewußtsein der Selbständigkeit unseres Landes mit sich bringt, nicht beruhen. Es gibt gewisse Dinge auf dem Gebiete des Verkehrswezens, mehr wie auf irgend einem anderen, wo Einheit nottut, wo Sonderbehandelungen direkt verkehrshindlich wirken. Dazu kommt nun aber, daß die vorliegende Vereinbarung der deutschen Eisenbahnverwaltungen die einzelnen nicht etwa für immer über überhaupt formell — bindet; wenn eine einzelne Eisenbahnverwaltung zu der Ueberzeugung gelangt, daß die Festhaltung an diesen Normen den Interessen des Landes nicht mehr entspricht, so bleibt sie berechtigt, zurückzutreten. Man hat darüber gespottet, daß das eigentlich gar keine Vereinbarung sei, und es war der Herr Abg. Eichhorn, der darin einen Mangel erblickte, und in dieser Richtung beachtenswerte Gedanken in der Kommission dargelegt hat. Wir erblicken aber in der Vereinbarung eine Tatsache, die vermöge des in ihr liegenden gefunden Kerns in sich selber die Kraft hat, weiterhin zu wirken im Sinne einer verständigen Vereinheitlichung unseres deutschen Verkehrswezens.

Ich bedauere mit den anderen Herren den Fall unseres Kilometerheftes; es wird nur dann fallen, wenn auch Württemberg seine ähnliche Einrichtung fallen läßt. Oldenburg ist bereits vorangegangen. Gätten wir die vierte Wagenklasse in Kauf nehmen müssen, so wäre für mich die Vorlage unannehmbar gewesen. Die Gründe sind eingehend schon dargelegt worden. Wir bekommen nun auf der einen Seite allerdings eine Verteuerung des Schnellzugsverkehrs, auf der andern aber eine wesentliche Verbilligung des Verkehrs in den Personenzügen

unter der Zusicherung, auf die ich volles Vertrauen setze, daß beschleunigte Personenzüge eingeführt werden, in denen gleichfalls die dritte Wagenklasse zum Zweipfennigtarif geführt wird. Es ist nachgewiesen, daß diese Wohltat dem überwiegenden Teil unserer Bevölkerung zugut kommt. Wir erreichen damit einen Fortschritt, den wir vor wenigen Jahren noch gar nicht erwarten konnten: daß wir für den größten Teil des Personenverkehrs noch unter die Sätze des Kilometerhefts für die dritte Klasse herabgehen können, und zwar auch für den Schnellverkehr. Der Grundgedanke der ganzen Reform nach Maßgabe der Anträge der Budgetkommission ist, daß die Normalsätze der Vereinbarung, also die gegenüber unseren bisherigen erhöhten Sätze, für die durchgehenden Schnellzüge, die großen und großausgestatteten Schnellzüge von Nord nach Süd, von Ost nach West und umgekehrt gelten sollen. Dagegen der innere Verkehr hat den Vorteil des Zweipfennigtarifes in 3. Klasse. Es sind die beschleunigten Personenzüge abfällig beurteilt worden. Der Unterschied der Zeit, in welcher ein solcher beschleunigter Personenzug von Mannheim nach Basel fährt, gegenüber einem eigentlichen Schnellzuge beträgt, selbst nach den heutigen Geschwindigkeiten berechnet, etwas über eine halbe Stunde, bei dem einen vielleicht etwas mehr, bei dem andern etwas weniger. Das ist doch ein gewaltiger Unterschied nicht. Die kleineren Städte können mit solchen schnell fahrenden Zügen mehr bedacht werden, als das seither der Fall mit den Schnellzügen war. Wir erinnern uns ja an die vielfachen Beschwerden, die wegen Nichtanhaltens der großen, mehr internationalen Schnellzüge immer laut geworden sind. Der Landbevölkerung wird die Reform vor allem zugute kommen, aber auch für die größeren Städte ist, nach meiner Ueberzeugung, dieser beschleunigte Personenzugsverkehr von und nach den kleineren Plätzen des Landes nicht zu unterschätzen, wenn ich auch zugeben muß, daß hauptsächlich städtische Interessententreise von der Verteuerung betroffen werden.

Der Hinweis der Abgeordneten Kolb und Fröhlich auf die Freikarten der Eisenbahnbeamten war meines Erachtens kleinlich und unschön. Damit kann man doch gegen die Reform keine Stimmung machen.

Ich glaube, daß wir wie gesagt mit gutem Gewissen die Reform verantworten können, so wie sie vorgeschlagen ist; ich verwahre mich ausdrücklich gegen die höchst deplazierten Bemerkungen des Herrn Abg. Kolb, der da meinte, ich hätte mich persönlich in Widerspruch mit meiner Wählerschaft gesetzt. Das weiß der Herr Abg. Kolb nicht. Er soll vor seiner eigenen Türe kehren, bevor er anderer in dieser Weise anläßt. Ich will ihm aber doch hier erklären, daß ich berufenen Männern gegenüber, die der Meinung waren, daß unsere frühere Aussprache nicht im Einklang stehe mit unserer jetzigen, mich gerne bereit erklärte, mein Mandat in die Hände der Wähler zurückzugeben — ich hänge nicht so am Landtag — (Heiterkeit im Zentrum), — daß mir aber von allen Seiten gesagt wurde, daß ich das nicht tun dürfe, auch — und das beruhigt vielleicht den Herrn Abg. Kolb im Interesse der nationalliberalen Partei (Heiterkeit) — vom Vorstand der Jungliberalen. Daß in unseren Versammlungen sich Majoritäten gegen uns ausgesprochen haben, ist nicht wahr. Das Gegenteil ist richtig, wie nicht ich allein urteile, sondern wie verschiedene Herren, die in den Versammlungen waren, erklärt haben. Wahr ist nur, daß verschiedene Meinungen hervorgetreten sind und daß man unter Freunden durch Abstimmung zu einer Majorisierung nicht geschritten ist. Das Endergebnis war überall und insbesondere auch in der zahlreich besuchten Versammlung des Engeren Ausschusses der nationallibe-

ralen Partei des Landes, daß den Abgeordneten das Vertrauen ausgesprochen wurde, daß man ihrer gewissenhaften Prüfung es unterließ, nach ihrer Ueberzeugung zu der Frage Stellung zu nehmen. Das ist Wahrheit, und nicht, was fälschlicherweise aus gewissen parteipolitischen oder parteitaktischen Gründen und Zwecken da und dort behauptet wird.

So kommen wir also, nach reiflicher Prüfung, nach unserer pflichtgetreuen Ueberzeugung von dem, was das Wohl unseres Landes erfordert, zu dem Ergebnis, daß dem Tarifreformantrag unsere Zustimmung zu erteilen sei. Um mich nun auch über einige Punkte zu äußern, wo kaum Meinungsverschiedenheiten bestehen, so möchte ich mich dem in so freundlicher und lebhafter Weise durch den Herrn Abg. Giesler an unseren Herrn Berichterstatter abgestatteten Danke anschließen. Ich glaube in der Tat, daß unser Herr Berichterstatter mit Zug und Recht einen guten Teil des Verdienstes in Anspruch nehmen kann, wenn auf diesem Gebiete etwas Annehmbares zustande kommt.

Weiterhin dürfen wir dann mit Befriedigung hinweisen auf die Führung der Verwaltung unseres Eisenbahnwesens. Ich habe in dieser Beziehung schon einige anerkennende Worte gegenüber dem Herrn Minister gesprochen; ich darf aber wohl in diese Anerkennung der erfolgreichen Arbeit, insbesondere auch die des Herrn Generaldirektors u. des Herrn Ministerialdirektors und der übrigen Herren in der Verwaltungsleitung einschließen. Ebenso schließe ich mich den anerkennenden Worten des Herrn Abg. Giesler für das gesamte Eisenbahnpersonal an. Wir sind gewiß alle davon durchdrungen, daß diese große Beamtung der besonderen Aufmerksamkeit und Würdigung ihres so verantwortungsvollen Dienstes von Seiten der Volksvertretung entgegenzusehen darf.

Es hat uns auch mit Genugtuung erfüllen können, daß es der Eisenbahnverwaltung gelungen ist, ohne das Personal der Verwaltung irgendwie zu verkürzen, vielmehr unter teilweiser Aufbesserung des Personales, Schritt für Schritt ein auch finanziell erfreuliches Ergebnis unserer Eisenbahnverwaltung zu erzielen. Der ungünstige Betriebskoeffizient, der uns noch vor wenigen Jahren so große Sorge gemacht hat, ist, glaube ich, Dank insbesondere der am richtigen Punkte sparsamen Verwaltung der Groß-Eisenbahnverwaltung jetzt erheblich besser geworden. Wohl ist er im Jahre 1905 wieder etwas in die Höhe gegangen, auf 71, nachdem er 1904 auf 68,47 heruntergegangen war; aber das ist ein Verhältnis, welches irgendwie zu ungünstiger Beurteilung keinen Anlaß gibt.

Daß man wegen der Buchführung die Verwaltung angegriffen hat, war mir total unverständlich. Der Herr Abg. Kolb verlangt kaufmännisch geführte Bücher. Ich habe allen Respekt vor kaufmännischer Buchführung, namentlich vor der doppelten Buchführung; aber ich bezweifle einstweilen noch, ob auch nur die Mehrzahl der Mitglieder dieses Hohen Hauses in einer solchen doppelten Buchführung sich zurechtfinden würde, ob wir, wenn eine solche Buchführung eingeführt würde, die wahrscheinlich der Herr Abg. Kolb auch nicht versteht (Geiterkeit), nicht nach der einfachen Buchführung rufen würden, wie sie für unsere staatlichen Verwaltungen besteht. Auch in den Stadtgemeinden verfährt man so. Der Herr Abg. Kolb rühmt ja sonst — und das freut mich immer — unsere Oberbürgermeisterpolitik; es sind zwar lauter Juristen (große Geiterkeit), und ich weiß nicht, wie er da mit seiner anderen: Äußerung zurecht kommen will. Der Herr Abg. Kolb hat dann weiter das Fehlen von Abschriften getadelt. Der Herr Abg. Kolb sollte etwas vorsichtiger sein. Wenn ich auch kein Rednertalent u. keine Freude am Reden durchaus zu würdigen weiß, so hätte er doch wissen sollen, wenn er hierüber sprechen will, daß Ab-

schreibungen auf verschiedene Art gemacht werden können, entweder, indem man Prozedere an den Aktiven in Abzug bringt, oder indem man sogenannte Erneuerungsfonds einstellt. Letztere Methode ist in Staat und Gemeinde der Brauch.

Ich begrüße es, daß, einem auch von uns wiederholt ausgesprochenen Wunsche entsprechend, die Zahl der etatmäßigen Stellen im Eisenbahnbetriebe eine recht erhebliche Vermehrung, um 399 im diesmaligen Budget, erfahren hat. Ich habe für meine Person der Anschauung auch in der Budgetkommission schon zu wiederholten Malen Ausdruck gegeben, daß meines Erachtens überall bis auf die Arbeiterkraft handelt, die dauernd eine Arbeitskraft erfordert. Ich glaube, daß der Staat und insbesondere die Eisenbahnverwaltung hier dem guten Beispiele der Städte, das wir in Karlsruhe, glaube ich, zuerst gegeben haben, nachfolgen sollten.

Ebenso dürfen wir bei der Beratung dieses Budgets im Zusammenhange mit der Anerkennung, die wir unserem vielgeplagten und manchmal vom Publikum nicht mit der gebührenden Rücksicht behandelten Eisenbahnpersonal angedeihen lassen, mit Befriedigung — aber unbenutzen — darauf hinweisen, daß dank wohl der auch mit großen Mitteln erstellten Sicherheitsvorrichtungen im großen und ganzen der Eisenbahnbetrieb ohne eine größere Anzahl von Unfällen in verflochtenen Jahre vorzustatten gegangen ist. Es sind allerdings zwei bedauerliche Unfälle vorgekommen, deren Erklärung in dem Bericht der Budgetkommission sich findet. Die Budgetkommission hat daran bezügliche Wünsche geknüpft, die, wie ich annehme, vonseiten der Groß-Eisenbahnverwaltung Beachtung finden werden. Ich gebe der Hoffnung Ausdruck, daß die Sicherheit unseres Betriebes auch künftighin, so zufrieden wir auch im großen und ganzen zur Zeit schon sein können, weitere Vervollkommnung erfährt. Dazu gehört auch nicht zum wenigsten ein guter Erfolg der von den Ständen allezeit unterstützten Bestrebungen auf eine derartige Besserstellung des Personals, speziell auch unserer Eisenbahnverwaltung, daß dasselbe mit der Berufsfreudigkeit, mit der Besonnenheit und Festigkeit, welche gerade in diesem Arbeitsgebiet von besonderer Wichtigkeit sind, seines Amtes walten kann. In diesem Sinne — etwaige Sonderwünsche der Spezialberatung vorbehalten —, bitte ich Sie, dem Antrag der Budgetkommission in der Hauptsache und dem besonderen Antrag zum Personentarif Ihre Zustimmung erteilen zu wollen (Bravo! bei den Nationalliberalen).

Abg. Schmidt-Karlsruhe (Zentr.): Ich habe zunächst dem Herrn Eisenbahnminister ein kleines Bündel von Wünschen aus meinem Bezirk zu präsentieren. Der erste Wunsch betrifft die Betriebsverhältnisse auf der Strecke Karlsruhe—Durnmersheim—Rastatt. Als vor etwa 10 Jahren die neue strategische Bahn gebaut worden ist, hat man sich der Hoffnung hingegen, daß diese Orte nicht nur das ästhetische Vergnügen haben würden, schöne Schnellzüge vorbeifahren zu sehen, sondern daß auch eine wirkliche Eisenbahnverbinding ihnen gegeben würde. Man hat auf die Erstellung eines Lokalverkehrs gehofft, wie ihn die Städte Mannheim, Heidelberg, Freiburg in so vorzüglicher Weise schon besitzen, und man hat geglaubt, daß die technischen Schwierigkeiten verschwunden seien, nachdem nun vier Gleise zur Verfügung ständen. Es ist anders gekommen, man hat vor allem Rücksicht genommen auf die Lokalbahn, den berühmten Orientexpress, von Durnmersheim nach Soled. Am schlimmsten sind dabei gefahren die Orte Bietigheim und Detigheim, die zu meinem Bezirk gehören, bei diesen treffen auch die Gründe, die man allen-

falls für die weiter nördlich gelegenen Orte geltend machen kann, nicht zu; denn so weit erstreckt sich die Lokalbahn nicht. So geht der Frühzug um 7 Uhr 12 von Rastatt ab, also die Arbeiter, die in Karlsruhe ihre Arbeit suchen, zum Teil sogar in staatlichen Betrieben, können diesen Zug nicht benützen, sie sind darauf angewiesen, auch zur Winterszeit nach Muggenturm oder Malsch hinüber zu laufen. Abends ist es dann wieder so, um 5 Uhr 16 geht ein Zug zurück, das ist für die Arbeiter zu früh, und der andere geht erst kurz vor 9 Uhr. Hierin Wandel einzutreten zu lassen, wäre nach meiner Ansicht eine wichtige Aufgabe der Großh. Staatsregierung. Ich glaube, man braucht jetzt noch diese Rücksicht auf diese Nebenbahn nicht mehr so weit zu treiben.

Ich möchte noch einen Gesichtspunkt hervorheben. Die Stadt Karlsruhe steht seit längerer Zeit in Aufkaufsverhandlungen mit dieser Bahn. Ich kann nicht begreifen, weshalb die Großh. Eisenbahnverwaltung die Erfüllung der Wünsche meines Bezirks da zurückstellt, nur damit diese Eisenbahngesellschaft von der Stadt Karlsruhe, die jedenfalls diese Nebenbahn besser betreiben wird, einen recht hohen Kaufpreis herauszuschlagen soll. Ich glaube, auf dem Brot dieser Nebenbahn liegt schon so viel Butter, daß die Großh. Regierung nicht nötig hat, auch noch ein paar dicke Bratenstücke darauf zu legen (Zuruf: Salz! Seiterkeit). Ich möchte also sehr bitten, hierin eine Milderung eintreten zu lassen, in erster Linie einen Lokalzugsverkehr einzurichten und, wenn das nicht möglich ist, wenigstens die Züge so auszugestalten, daß auch der arbeitenden Bevölkerung der Verkehr auf dieser Strecke Rastatt—Dürmersheim—Karlsruhe möglich ist.

Weitere Wünsche haben auch die Wintersdorfer. Auch hier ist der Fahrplan recht dürftig ausgestattet. Von 1 Uhr 04 mittags geht kein Zug bis 5 Uhr 51, dann wieder um 9 Uhr 40, in umgekehrter Richtung von 12 Uhr 00 feiner bis 5 Uhr 57. Die Wintersdorfer haben auch noch einen anderen Wunsch: Es geht dort eine Brücke über den Rhein und die Gemeinden auf dem badischen Ufer haben beinahe ausschließlich auch Besitz jenseits des Rheins. Nun ist die Brücke so eingerichtet, daß auch die Artillerie mit ihren Geschützen darüber fahren kann, und es sind die Wintersdorfer der Meinung, daß, wo die Kanonen herüber kommen, vielleicht auch einmal wenigstens ausnahmsweise, wenn die Schiffbrücke unten bei Wintersdorf nicht benutzbar ist, gelegentlich ein kleiner Seiwagen herüberfahren könnte (Seiterkeit). Vor allem aber, und darauf möchte ich besonders abheben, möchten sie, daß wenigstens der Fußgängerverkehr über die Brücke ermöglicht ist. Auf der Behauptung der Wintersdorfer wäre das ohne große Mühe und Kosten zu ermöglichen.

Niederbühl bei Rastatt, vielleicht auch dem Herrn Minister dadurch bekannt, daß es den besten Weerrettig im Lande liefert (Seiterkeit), wünscht eine Saltestation. Insbesondere wäre diese wichtig für den Verkehr des Oberlandes nach Baden. Eine Blockstation existiert jetzt schon, ich glaube also, die Errichtung einer Saltestation würde keinen allzugroßen Schwierigkeiten begegnen können.

Die Anschlüsse der Murgtalbahn an die Züge von und nach Karlsruhe sind immer noch Gegenstand der Plage, und das Murgtal muß auf gute Anschlüsse nach der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe um so mehr Wert legen, weil gerade der Zufluß von Fremden im wesentlichen nur vom Unterland her zu erwarten ist, während die Oberländer natürlich die näher gelegenen Schwarzwaldgegenden aufsuchen. Diese Wünsche möchte ich der Berücksichtigung der Großh. Regierung warm empfehlen.

Die allgemeinen Fragen, welche uns heute beschäftigen, hat der Herr Kollege Giebler schon eingehend

behandelt, und der Herr Kollege Hergt wird es auch noch tun. Ich kann mich im wesentlichen damit begnügen, mit der Stellungnahme meines Freundes Giebler mein Einverständnis zu erklären, und mich auf wenige Bemerkungen beschränken. Auch ich stimme dieser Personentarifreform nicht mit einem Hurra zu. Diese Personentarifreform ist ja zweifellos nicht das hübsche, liebe, süße Mädel, das der letzte Landtag sich gewünscht hat (Seiterkeit und hört, hört!), es erfüllt nicht nur nicht die etwas weitgehenden Mitgiftansprüche des Herrn Kollegen Frühau, es hat auch etwas große Ansprüche aus dem Pensionat des preussischen Eisenbahnministers mitgebracht. Ich glaube aber, es wird doch nicht so eine böse Stieben abgeben, wie es die Herren Kollegen Frühau und Kolb hingestellt haben. Einen derartigen vollkommenen Engel finden wir, namentlich in der Politik, nicht, wir müssen uns darauf beschränken, das Erreichbare zu nehmen, und da können wir, so bedauerlich die Verteuerung des Schnellzugsverkehrs ist, doch nicht die großen Vorzüge verkennen, welche die Einführung des Zweifpennigtarifs in den Personenzügen für die ländliche Bevölkerung hat; ich lege auch großen Wert auf die Einrichtung der beschleunigten Züge, welche der Herr Abg. Frühau so wegwerfend behandelt hat. Gerade die Wünsche, die ich nicht ohne Absicht vorausgestellt habe, hinsichtlich besserer Verbindung des platten Landes, zeigen eben doch, daß unter dem früheren System des Schnellzugs der Personenzug in unberechtigter Weise hat zurücktreten müssen, und daß wir lange haben kämpfen müssen, bis die Orte einigermaßen genügende Zugverbindungen bekommen haben. Ich erinnere an den langjährigen Kampf, den der Hauptort meines früheren Bezirks, Steinbach, hat führen müssen, bis er wieder einen Zug mittags zur Verfügung bekommen hat. Ich begreife es daher, daß diese Einrichtung auch die angenehme Seite hat, daß durch die beschleunigten Züge auch das platte Land zu seinem Recht kommt; ich glaube, daß auch die Städte, die Mittelstädte und die großen Städte, dann einen Vorteil davon haben werden, wenn sie auch in mancher Hinsicht, besonders hinsichtlich des Schnellzugsverkehrs, einige Opfer bringen müssen.

Eine Gefahr für die Selbständigkeit unserer Eisenbahnen erblicke ich in dieser Reform in keiner Weise. Eine Gefahr würde ich erst dann als gegeben erachten, wenn einmal die Herren Abgg. Kolb und Frühau die Plätze des Herrn Eisenbahnministers und des Herrn Generaldirektors einnehmen würden; denn wenn wir dann derartigen ulerlosen Plänen nachgehen würden, würde es allerdings wohl auch mit der Selbständigkeit unserer Eisenbahnen bald Matthäi am letzten geschlagen haben (Weifall im Zentrum).

Abg. **Wiedemann-Bruchsal** (Zentr.): Am südlichen Ende der Stadt Bruchsal, beim Büchener Uebergang, wurde vor 9 Jahren ein neues Maschinenhaus erstellt, das hauptsächlich zur Aufnahme der Güterzugmaschinen dient. Die Bewohner jenes in der Entwicklung begriffenen Stadtteils sind nun nicht bloß durch die alten Maschinenhäuser, sondern auch durch das neue einer unerträglichen Rauch- und Rußbelastung ausgesetzt. Es ist daher nicht zu verwundern, wenn für das dortselbst liegende Baugelände sich keine Kaufliebhaber einstellen. Auf der einen Seite der Straße, gegen die Bahn, sind die niederen Maschinenhäuser, die einen lästigen und gesundheitschädlichen Rauch und einen unerquidlichen Ruß entwickeln, und auf der andern Seite, der Stadt zugewendet, liegen Wohngebäude bzw. Bauplätze. Die Belästigung in der angeführten Weise tritt hier um so stärker auf, als die Maschinenhäuser südwestlich des genannten Stadtteils, also in der vorwiegend herrschenden Windrichtung liegen, und daß die württem-

bergischen Maschinen, die hier verkehren, mit den im hohen Grade Rauch und Ruß erzeugenden Saarkohlen geheizt werden. Nicht bloß bei Tag, sondern auch bei Nacht haben die Anwohner unter diesem Mißstand zu leiden.

Die Stadtverwaltung, die Handelsgenossenschaft, sowie die Bewohner jenes Stadtgebietes haben in zahlreichen Eingaben um Abhilfe dieses Mißstandes gebeten, und zwar schon zu einer Zeit, als der Bahnhofneubau noch nicht in Angriff genommen war. Die Großh. Generaldirektion kam jedoch den diesbezüglichen Wünschen nicht entgegen und begründete die ablehnende Haltung damit, daß es nicht möglich sei, das neue Maschinenhaus von den andern zu trennen und auf der Seite des Güterbahnhofes, was das einzig richtige gewesen wäre, zu erstellen. Nun hat man aber die eine der Maschinenhallen zu einer Gilguthalle umgebaut und so wäre der eine Grund für eine ablehnende Haltung schon hinfällig. Weiterhin wurde von der Eisenbahnverwaltung angeführt, daß auch die Drehscheibe mit den zugehörigen Gleisanlagen und die Speiseeinrichtungen an der alten Stelle verbleiben müßten und daß sich der betr. Platz auf der Südseite des Bahnhofes nach seiner ganzen Lage und Anordnung des Bruchsaler Bahnhofes wie seither, so auch künftig als der beste erwiesen habe. Nachdem nun, seit dieser Bescheid erteilt wurde, nahezu 10 Jahre umflossen sind, hoffe ich, daß sich jetzt über die fragliche Angelegenheit eine andere Ansicht herausgebildet hat.

Wie ich höre, sei jetzt zur Ableitung der Rauchgase die Erstellung eines Schornsteins geplant, da auch die Bahnbauinspektion Bruchsal die wiederholt vorgebrachten Klagen als berechtigt anerkennt. Wohl könnte durch Erstellung eines genügend hohen Kamins dem Uebel teilweise gesteuert werden, aber nur teilweise, indem die vor den Maschinenhäusern haltenden Maschinen, welche Kohlen oder Wasser fassen, doch beständig qualmen, und es ist eine ganz beträchtliche Anzahl von Maschinen, die Tag und Nacht hier die Luft mit Rauch und Ruß erfüllen. Anlässlich des Besuches der Bahnhofsanlagen in Basel und Freiburg hatten wir Gelegenheit zu beobachten, wie es in neuerer Zeit ermöglicht wird, durch sinnreiche Vorrichtungen die Maschinenhäuser im Innern und auch die Nachbarschaft vor Rauchbelästigung zu schützen, und ich möchte bitten, auch am Bruchsaler Bahnhof die Mißstände so weit als möglich zu beseitigen durch entsprechende Maßnahmen.

Gelegentlich der Bäckereiausstellung in Mannheim wurde von seiten eines Regierungsvertreters die Hoffnung ausgesprochen, daß die Zeit nicht mehr fern sei, wo durch Anwendung rauchloser Feuerungen die Rauch- und Rußbelästigung, welche durch die Bäckereien verursacht werden, verschwinden werden. Vielleicht ist die Großh. Regierung in der Lage, darüber näheres mitzuteilen, wie weit die Einführung solcher Einrichtungen bei der Bahn schon stattgefunden hat und mit welchen Resultaten. In England müssen die Bahnverwaltungen, welche infolge Rauchbelästigung angeklagt werden, gesetzliche Strafen bezahlen und werden dadurch zur Einführung rauchloser Feuerungen gezwungen. Die gerügten Mißstände könnten auch noch gemildert werden, wenn die Großh. Eisenbahnverwaltung die Anordnung treffen würde, daß bei den nur kurze Zeit haltenden Zügen nicht während des Aufenthaltes in der Station Kohlen aufgelegt werden. In Preußen und anderen Staaten ist dies verboten. Wenn auch ein Zug nur wenige Minuten auf der Station anhält, so wird aber doch durch Auflegen von Kohlen bezw. durch Deffnen der Feuerüren während der wenn auch nur kurzen Spanne Zeit eine Menge Rauch erzeugt, der durch den meist herrschenden Wind

von Südwesten direkt den beim Bahnhof liegenden Wohnungen zugeführt wird.

Die gerügten Mißstände könnten also wenigstens gemindert, aber nicht vollständig beseitigt werden. Das einzige Radikalmittel ist, die Maschinenhäuser auf die westliche Seite des Bahnhofes zu verlegen, und es ist mir zu bedauern, daß sich die Großh. Eisenbahnverwaltung i. Zt. nicht zu diesem Schritte entschloß. Es werden sich durch eine solche Verlegung für die Eisenbahnverwaltung keinerlei Nachteile, sondern nur Vorteile ergeben, insbesondere wenn man in Betracht zieht, daß dann in diesem Falle die Güterzugsmaschinen, welche auf der Westseite des Bahnhofes verkehren, zur Speisung zc. nicht erst über sämtliche Hauptgleise des Bahnhofes nach dem Maschinenhaufe auf die entgegengesetzte Seite hinüber und dann wieder herübergeführt werden müssen, sondern auf der westlichen Seite in eigenen dortstehenden Maschinenhallen in der Nähe der Züge abgefertigt werden könnten. Es würde so nicht nur Zeit gespart, sondern auch die Betriebssicherheit für Güterzugsmaschinen würde erhöht werden. Der Einwand, daß die Verlegung der Drehscheibe eine verhältnismäßig hohe Summe erfordere, kann im Vergleich zu den großen Vorteilen, die sich aus der Verlegung der Maschinenhallen ergeben, keine Rolle spielen.

Ich kann die Großh. Regierung und auch das Große Haus versichern, daß ich die Mißstände am Bruchsaler Bahnhof über die Belästigung durch Rauch nicht zu schwarz geschildert habe, und bitte um baldige Abhilfe.

Des Weiteren möchte ich in Kürze auf die ungenügenden Raumverhältnisse am Bruchsaler Güterbahnhof, namentlich auf die Empfangs- und Versandhalle hinweisen. Ich glaube, daß auch die Großh. Eisenbahnverwaltung schon längst zu der Ueberzeugung gekommen sein muß, daß namentlich die Versandhalle, die nur einen Flächenraum von nicht ganz 500 Quadratmetern umfaßt, für den sehr bedeutenden Güterverkehr absolut unzureichend ist. Es ist in Betracht zu ziehen, daß die Güterstation Bruchsal unter den ersten badischen Stationen rangiert und daß Bruchsal beispielsweise einen um 15 Proz. stärkeren Güterverkehr aufweist als Freiburg.

Ich wünsche deshalb, daß man auch nach Bruchsal entsprechend geräumige Hallen, auch in dem sog. Söge system, anlegen und daß man in Verbindung mit dem Umbau, bezw. Neubau eines Güterbahnhofes auch dem vorhin vorgebrachten Wunsch Rechnung trägt und die Maschinenhallen nach der Westseite des Bahnhofes verlegen möge.

Weiterhin kann ich nicht umhin, nochmals auf den Mißstand am Bruchsaler Bahnhof hinzuweisen, der darin besteht, daß im Empfangsgebäude keine Abortanlage ist. Die Herren Kollegen v. Menzingen und Kolb haben schon in dieser Hinsicht Kritik geübt und der Herr Generaldirektor versuchte nachzuweisen, daß der Abort am Bruchsaler Bahnhof seinerzeit nicht vergessen worden sei. Ich habe mich trotz der Ausführungen des Herrn Generaldirektors nicht überzeugen lassen, daß hier kein Versehen vorliege, und ich glaube, die ganze Bevölkerung Bruchsal's teilt meine Meinung. Der Herr Generaldirektor wies daraufhin, daß der am südlichen Ende des Bahnhofes gegen die Gilguthalle gelegene Abort auch von der Straße aus, vom Bahnhofplatz aus zugänglich sei. Ich glaube demgegenüber feststellen zu können, daß dies nicht zutrifft. Dieser Abort ist nur vom Innern des Bahnhofes aus zugänglich und wer ihn benutzen will, muß entweder eine Bahnsteigtarte für 10 Pfennig lösen oder ein Besitze einer Fahrkarte bezw. eines Kilometerheftes sein. Alle übrigen Personen sind genötigt, den Abort aufzusuchen, der auf dem freien Platz vor dem Empfangsgebäude

hände erstellt wurde. Dieser Abort, der f. Bt. eine nicht unbeträchtliche Summe erforderte, der in seinem Neuheren einem Trambahnwagen nicht unähnlich sieht, ist absolut nicht schön und bildet keine Zierde des Bahnhofplatzes. Auch ist das Innere des Abortes selbst oft in einem Zustand, den ich hier nicht schildern kann und will. Ein Abort im Bahnhofgebäude selbst kann eher in gutem Zustand erhalten bleiben als ein solcher auf einem freien Platze.

Ich möchte die Großh. Eisenbahnverwaltung bitten, hierin Remedur zu schaffen und entweder im Empfangsgebäude selbst, beim Wartsaal 3. Klasse, oder im früheren, Bahnhofrestaurant eine Abortanlage zu errichten.

Die Betriebsmaterialien, die von der Verwaltung der Eisenbahnmagazine vergeben werden, sollten — soweit als tunlich — nur von badischen Firmen bezogen werden. Es wäre sehr zu bedauern, wenn die betreffende Verwaltung fremde Firmen bevorzugen würde, während badischen Firmen, badischen Steuerzahlern nicht einmal Gelegenheit geboten würde, Angebote zu machen. In dieser Hinsicht geben die württembergische und die bayerische Eisenbahnverwaltung ein gutes Beispiel. In Stuttgart oder München z. B. soll es unmöglich sein, daß ein Badener eine Lieferung irgend eines Gegenstandes erhält, während es in Karlsruhe von Lieferanten aller Himmelsrichtungen wimmelt. Es sollten daher unter allen Umständen für die badischen Staatsbahnen zuerst die badischen Firmen Berücksichtigung finden, selbst wenn auch eine kleine Preisdifferenz sich ergeben würde. Besonders sollte es nicht vorkommen, daß die Verwaltung gewisse Artikel von außerbadischen Lieferanten bezieht, ohne die badischen Firmen, die als leistungsfähig in irgend einer Branche bekannt sind, in Konkurrenz treten zu lassen. Der Staat muß doch zunächst bestrebt sein, die heimische Industrie zu schützen und zu heben. Auch sollte man die Lieferanten wegen geringfügiger Abweichungen von der Zeichnung nicht kritisieren und die gelieferten Arbeiten zurückweisen wegen solcher unwesentlichen Abweichungen, die auf den Gebrauch in keiner Weise von nachteiligem Einfluß sind.

Das gleiche gilt aber auch für das Handwerk und ich möchte hier dem Wunsch Ausdruck verleihen, daß man zuerst und vor allem das heimische Handwerk, das Handwerk am Platze, berücksichtigt und nicht fremden Handwerkern gewisse Arbeiten überträgt, die am Platze selbst gerade so gut und so billig ausgeführt werden können.

Es sind mir Klagen vorgebracht worden in der angebotenen Art und ich möchte nicht gerne mit Namen aufwarten, wäre aber bereit, auf Verlangen der Verwaltung näheren Aufschluß zu geben.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich auf den Zustand der Bremsen, namentlich in den Zügen Bretten-Bruchsal und Germersheim-Bruchsal, aufmerksam machen. Diese Züge fahren immer fremde Bremswagen. Die Wärter haben zur Revision der sehr zahlreichen Wagen und zur Vornahme kleinerer notwendiger Reparaturen oft nur sehr wenig Zeit zur Verfügung. Die Leute kommen sehr oft in Schweiß und es ist dann ein Mißstand, daß die an der Schlußstelle befindlichen Schlußbremsen den betr. Wärtern oft keinen Schutz bieten vor den Unbilden der Witterung, da sehr häufig die Fensterscheiben und sogar die Türen fehlen. Hauptsächlich trifft dieser schlechte Zustand der Bremshäuschen auf die pfälzischen und württembergischen Wagen zu. Was nützt es dem Wärter, wenn in dem Zug mehrere gute Bremshäuschen vorhanden sind und je nach der Zugstellung im hintersten Wagen, wo der Wärter seinen Platz einnehmen muß, ein Bremshäuschen ist, das keinen Schutz bietet vor Regen oder Schnee oder Wind? Eine Beschwerde bei der pfälzischen Verwaltung in Germersheim oder bei der württemberg-

ischen in Bretten geht nicht gut an und wird auch meist kurz abgewiesen. Für gut gebaute Schlußbremsen sollte man doch besorgt sein. Es ist nicht zu verwundern, daß viele Wagenwärter und Bremser wiederholt an Rheumatismus, Hals- und Augenleiden erkranken und zu ihrem eigenen und ihrer Familie Schaden sich verhältnismäßig früh pensionieren lassen oder in andere Stellungen über-treten, obwohl sie dann auf solchen geringere Bezahlung haben.

Abg. Dr. G ü n n e r (natl.): Auch ich als Vertreter der Stadtgemeinde Baden erlaube mir, noch einige spezielle Angelegenheiten zur Sprache zu bringen. Die Stadt Baden anerkennt zwar mit Befriedigung, daß die Großh. Staatsbahnverwaltung auf die Bedürfnisse des eigenartigen Fremdenverkehrs nach und von der Bäderstadt gebührende Rücksicht nimmt. Immerhin aber bleibt noch manches zu wünschen übrig.

Vor allem ist zu beanstanden, daß die Bahnstrecke Baden-Dos als eine Nebenbahn im allgemeinen behandelt wird. Das ist sie nicht, und es steht diese Behandlung im Widerspruch mit den tatsächlichen Verhältnissen. Die Strecke Dos-Baden ist eigentlich ein Teil, und zwar das Schlußstück der Hauptbahn des Landes; denn diese Strecke wird alljährlich von Tausenden und Abertausenden von Fremden befahren, die die Hauptbahn nur deswegen benutzen, um nach Baden zu kommen und von dort wieder zurück in die Heimat oder an andere Orte, und das sind Reisende nicht nur aus dem badischen Land, sondern aus dem ganzen Deutschen Reich und auch außerdeutschen und überseeischen Ländern. Es wird diese Qualität der Strecke Baden-Dos auch teilweise als berechtigt anerkannt. Das zeigt sich insbesondere darin, daß, nachdem es der Stadt Baden und ihrer Vertretung nicht gelungen ist, den D-Zug auf der Station Dos zum Halten zu bringen, auf die Eigenart des dort verkehrenden Fremdenpublikums dadurch Rücksicht genommen wurde, daß man von Karlsruhe aus einen Zug nachfahren läßt, der die Reisenden von dort weiter direkt nach Baden befördert. In anderer Beziehung aber wird die Strecke Baden-Dos nicht als Teil der Hauptbahnlinie anerkannt. Insbesondere ist zu beklagen, daß das auf der Strecke Dos-Baden und umgekehrt benötigte rollende Material eigentlich den heutigen modernen Bedürfnissen nicht mehr entspricht, was namentlich während der Monate des Winterfahrplans bemerkbar ist. Es ist das natürlich den Fremden, die von den Hauptzügen herkommen, um so auffällender, als sie dort ein Material haben benutzen können, das modern und schön ist. Ich erinnere nur daran, daß z. B. die Wagen zweiter Klasse so enge Verhältnisse haben, daß man, ohne die Kniee zusammen zu stoßen, sich nicht gegenüber sitzen kann, abgesehen davon, daß die Wagen überhaupt einen veralteten Zustand erkennen lassen.

Ein weiterer Mißstand ist der, daß es auf der Strecke Dos-Baden immer noch an dem zweiten Gleis fehlt. Im vorigen Landtag hat zwar der Herr Generaldirektor die Erklärung abgegeben, daß es das Bestreben der Bahnverwaltung sein werde, das zweite Gleis herzustellen, sobald sich das Bedürfnis hierfür zeigen werde. Allein das Bedürfnis dazu ist schon lange vorhanden. Denn die Betriebsverhältnisse, die ich durch eine langjährige Reihe von Erfahrungen zu überschauen Gelegenheit habe, weisen mit Bestimmtheit darauf hin, daß dieses Bedürfnis vorhanden ist, da der eingeleitete Betrieb oft Verzögerungen im Abgange der Züge veranlaßt. Es ist natürlich, daß die Fremden es unangenehm empfinden, wenn sie unmittelbar vor den Toren ihres Reiseziels noch 10 und mehr Minuten warten müssen, bis der Zug dahin abgeht; und in umgekehrter Richtung ist es noch schlimmer. Es kommt vor, daß Züge der

Hauptbahn in Dos warten müssen, weil die Züge von Baden nicht rechtzeitig eintreffen können. Ich habe die Wahrnehmung gemacht, daß dadurch, besonders in den Sommermonaten, Verspätungen eintreten, die selbstverständlich nicht vorkommen würden, wenn die Züge zwischen Dos und Baden auf zwei Gleisen verkehren könnten.

Es ist allerdings jetzt projektiert, ein solches zweites Gleis herzustellen, und es ist im vorigen Landtag bereits eine Anforderung von 117 000 M. gestellt worden; auch in diesem Budget sind weitere 300 000 M. in Anforderung gebracht. Man hat auch mit dem Ankauf des Geländes bereits begonnen. Ich möchte dazu bemerken, daß man die Erwerbung des Geländes auf einem Teil der Strecke schon früher hätte vornehmen können, nämlich, als der neue Bahnhof in Dos gebaut wurde. Es mußte damals das Gleis in einer ziemlich langen Strecke verlegt werden, und dazu mußte man Gelände zur Verlegung des Gleises ankaufen. Man hat aber damals das unterlassen, was man sonst anderwärts auch tut, daß man nämlich das Gelände für das etwa zu errichtende zweite Gleis zugleich für sorglich mitankaufte. Damit hat man aber offensichtlich gemacht, daß man die Strecke nicht als eine Hauptstrecke des Landes ansieht, sondern als eine Nebenbahn, bei der man ein derartiges neues Gleis einzurichten von vornherein nicht in Aussicht nahm. Nun ist es aber merkwürdig, daß in diesem Budget nicht die ganze Summe angefordert ist, die zum Bau des zweiten Gleises erforderlich wäre, und ich kann mir nicht erklären, warum man nicht die 200 000 M. noch vollends angefordert hat, um endlich einmal den Bedürfnissen nach der Herstellung eines zweiten Gleises gerecht werden zu können. Mit der Anforderung des Restes dieser Summe von 600 000 M. erst im nächsten Budget könnte man das zweite Gleis in zwei bis drei Jahren nicht zur Ausführung gelangen lassen, und ich möchte der Großh. Staats-eisenbahnverwaltung anempfehlen, hier doch recht ernstlich vorzugehen, und auf irgend eine Weise zu bewirken, daß die finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden, damit in kürzester Frist zur Erstellung dieses zweiten Gleises geschritten werden kann. Ich glaube, aus meiner langjährigen Erfahrung wiederholen zu können: Es ist ein dringendes Bedürfnis, daß auf dieser Strecke ein Hindernis für den Verkehr nicht mehr länger aufrecht erhalten wird, indem bewirkt wird, daß die Züge nicht mehr aufeinander warten müssen.

Nach dem Sommerfahrplan der Staatseisenbahn fährt der Personenzug zweiter und dritter Klasse 948 von Karlsruhe nachts 11 Uhr 5 Minuten ab und zwar bis Offenburg, woselbst er um 12 Uhr 30 Minuten, und bis Straßburg, wo er um 12 Uhr 51 Minuten ankommt.

Dieser Zug hat von Baden aus Anschluß um 11 Uhr 29 Minuten und ist für die fürörtlichen Verhältnisse der Stadt von großem Wert. Leider fährt derselbe aber nur an Sonn- und Feiertagen, sowie am 15. August und 8. September. Die Stadt Baden hat nun ein hervorragendes Interesse daran, daß der Zug während des Sommerdienstes täglich geführt wird. Die Besucher der Konzerte auf der Promenade und im Konversationshause und die Teilnehmer an den sonstigen Veranstaltungen der städtischen Kurverwaltung können landabwärts die von Baden um 10 Uhr 58 Minuten und 11 Uhr 29 Minuten abgehenden Züge benutzen, dagegen landaufwärts müssen

dieselben schon mit dem Zuge 9 Uhr 54 Minuten, also vor Beendigung der erwähnten Veranstaltungen und zu einer Zeit, in welcher das Treiben auf der Promenade meistens am lebhaftesten sich gestaltet hat, die Stadt Baden verlassen.

Dies ist ein Mißstand, welcher insbesondere auch von den Besuchern der Bäderstadt aus den Städten Bühl, Achern und Straßburg sehr bedauert wird; zumal die Benützung des um 12 Uhr 2 Minuten abgehenden Zuges für die Besucher aus Bühl und Achern wegen der späten Stunde sehr lästig ist, und für diejenigen aus Straßburg wegen des Mangels eines Anschlußzuges von Appenweier nach Straßburg überhaupt nicht in Betracht kommt, da der nächste Zug erst um 3 Uhr 30 Minuten von Appenweier abgeht und um 3 Uhr 54 Minuten in Straßburg ankommt.

Eine gründliche Abhilfe gegenüber diesen Mißständen kann nur dadurch geschaffen werden, daß der Zug 948 von Karlsruhe nach Offenburg und Straßburg mit Anschluß von Baden während der Monate des Sommerfahrplans nicht bloß an Sonn- und Feiertagen, sondern alltäglich abgefertigt wird.

Dies ist um so dringender zu wünschen, als in den Monaten Juni bis Oktober, namentlich während der Sommerferien des Großh. Hoftheaters, in Baden wöchentlich mindestens vier Theateraufführungen, und zwar an Wochentagen, stattfinden, welche von Bewohnern der Städte Bühl und Achern sehr gerne besucht würden, wenn sie nach Beendigung derselben nicht allzuspät nach Hause gelangen könnten. Diese Theateraufführungen werden nach einem mit der städtischen Kurverwaltung abgeschlossenen vertragmäßigen Übereinkommen von einem Ensemble des Straßburger Stadttheaters ausgeführt. Für die Mitglieder dieser Theatergesellschaft und für die veranstaltende städtische Verwaltung ist es nun eine ganz besondere Schwierigkeit, daß die ersteren, wenn sie nicht in Baden übernachten wollen oder können, nur den um 12 Uhr 2 Minuten von Baden abgehenden Zug benutzen können, dann aber in Appenweier von 1 Uhr 45 Minuten Nachts bis 3 Uhr 30 Minuten Morgens halten müssen und erst um 3 Uhr 54 Minuten Morgens in Straßburg ankommen.

Das Übernachten der Theatermitglieder in Baden ist während der Hochsaison bekanntlich nicht leicht und nicht ohne beträchtlichen Kostenaufwand zu bewerkstelligen, an vielen Tagen aber überhaupt ausgeschlossen, wenn die Beteiligten zu Theaterproben in Straßburg in frühen Vormittagsstunden berufen sind. Andererseits würde der tägliche von Baden nach Straßburg abgehende Zug an Theaterabenden unter allen Umständen von 40 bis 60 Personen benötigt werden, da die Mitglieder der Theatergesellschaft bei der Rückfahrt nach Straßburg jeweils in solcher Zahl vertreten sein würden.

Ich möchte also an die Großh. Regierung die dringende Bitte richten, es möchte doch dafür Sorge getragen werden, daß dem Wunsche der Stadt Baden, daß dieser Zug, der nur an Sonn- und Feiertagen geht, nun auch alltäglich abgefertigt würde, Folge geleistet wird.

Hierauf wird abgebrochen.

Schluß der Sitzung 1 Uhr 10 Minuten.