

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1906**

208 (22.6.1906) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 102. öffentliche  
Sitzung

# Karlsruher Zeitung.

Nr. 208.

Freitag, 22. Juni

1906.

## Badischer Landtag.

### ==== Zweite Kammer. ====

#### 102. öffentliche Sitzung

am Mittwoch den 20. Juni 1906.

Nachmittagsitzung.

#### Tagesordnung:

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

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

Vizepräsident Rehner eröffnet die Sitzung um 5 Uhr.

Das Wort erhält zunächst  
Abg. Hergt (Zentr.): Ich möchte zunächst dem Beifall meines Herrn Vorredners folgen und einige Worte zu dem Hauptgegenstand unserer diesmaligen Eisenbahnbetriebsbudgetverhandlung, der Eisenbahntarifreform, sprechen, um nachher noch einige Bemerkungen zum Budget selbst zu machen.

Es ist sowohl in der Budgetkommission, als auch in diesem Hohen Hause allseitig schon darauf hingewiesen worden (auch der Herr Berichterstatter hat das in seinem Berichte zu Eingang der Besprechung der Tariffragen erwähnt), daß man dieser Tarifreform, wie sie seitens der

Großh. Regierung mit den übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen vereinbart worden ist, mit gemischten Gefühlen gegenüberstehe, daß die Tarifreform ja zwar einerseits eine gewisse Vereinfachung und Vereinheitlichung der Tarife herbeiführen werde und auch einem großen Teil unserer Bevölkerung eine wesentliche Verbilligung des Reisens gewähre, aber andererseits doch auch nicht volle Einheit der Tarife bringt, und daß diese Verbesserung durch eine nicht unerhebliche Verteuerung des Reisens in der zweiten und ersten Klasse und namentlich in Schnell- und Eilzügen erkauft werden soll.

So hatten wir uns im letzten Landtag die Reform unserer Eisenbahntarife allerdings nicht gedacht. Die Resolution, die im letzten Landtag — soviel mir erinnerlich, einstimmig — von diesem Hohen Hause beschlossen wurde, ging ja auf eine Verallgemeinerung unserer Kilometerheftsätze hinaus; es sollte die Großh. Regierung mit einer Verallgemeinerung der Kilometerheftsätze, wenn tunlich, unter Herabsetzung der Tare für die dritte Klasse auf zwei Pfennig, vorgehen, sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse wieder eine nachhaltige Besserung zeigen und sobald sich entschieden hat, daß auf dem Wege der Verständigung mit den anderen deutschen Bahnen zu einer den besonderen Verhältnissen Badens entsprechenden Tarifreform in Bälde nicht zu gelangen ist.

Nun kann man doch wohl sagen, daß eine Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse inzwischen eingetreten ist, wenn sie auch noch nicht diejenige Höhe erreicht hat, die wir wünschen müssen, eine Besserung, die sich auch in der Vermehrung der Einnahmen der Eisenbahnverwaltung deutlich erkennen läßt. Andererseits muß man auch zugeben, daß die vorgeschlagene Tarifreform den besonderen Verhältnissen der badischen Eisenbahnverwaltung, den Bedürfnissen der badischen Bevölkerung nicht in besonderer Weise entspricht (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten). Man kann also nicht wohl behaupten, daß die jetzt zur Beratung stehende Tarifreform in dem Sinne ausgefallen ist, wie der letzte Landtag sich die weitere Entwicklung und Entscheidung dieser wichtigen Frage vorgestellt hat. Man sollte aber glauben, daß gerade zur jetzigen Zeit besondere Schwierigkeiten sich für die badische Regierung nicht ergeben hätten, wenn sie etwa selbständig mit einer Reform in dem Sinne jener Resolution vorgegangen wäre.

Es sind wenigstens durchschlagende Gründe gegen diese Annahme weder in diesem Hohen Hause noch in der Budgetkommission noch auch von der Großh. Regierung selbst angegeben worden, wenn ich davon absehen will, daß die Großh. Regierung es namentlich für eine Sache der nationalen Pflicht erklärt hat, bei den Bestrebungen, die nun endlich in die Wege geleitet wurden, zu einer Vereinheitlichung der Tarife, auch mitzuwirken, ein Standpunkt, den ja auch dieses Hohe Haus und die Budgetkommission jederzeit geteilt hat. Wenn wir nun aber uns sagen müssen, daß wir mit der Annahme dieser Tarifreform, wenn auch nicht für immer, so doch für eine längere Zeitdauer, auf die Erfüllung eines wesentlichen Teiles derjenigen Wünsche verzichten müssen, welche wir bei der Resolution des letzten Landtags im Auge hatten, so ist es wohl erklärlich, daß der Entschluß, dieser Reform zuzustimmen, ebenso auch wie derjenige, sie abzulehnen, ein sehr schwerer ist, und ich gestehe offen, daß ich im Anfange und längere Zeit während der Verhandlungen der Budgetkommission sehr im Schwanken war, ob es möglich sei und vereinbar mit denjenigen Verpflichtungen, die die Mitglieder dieses Hohen Hauses im letzten Landtag durch die Annahme jener Resolution gegenüber der Bevölkerung unzweifelhaft übernommen haben, diese Reformvorschlüsse anzunehmen, und das umso mehr, nachdem inzwischen auch die Fahrartensteuer beschloffen worden war und wir nicht im gleichen Zeitpunkt, in dem die Erhebung der Fahrartensteuer erfolgen wird, auch wenigstens zu der für die 3. Klasse in der Reform vorgesehenen wesentlichen Verbilligung kommen werden.

Wenn nun aber die Großh. Regierung erklärt, daß sie auf eine Verwirklichung des in jener Resolution enthaltenen Programms nicht eingehen könne, und wohl diese Stellungnahme nicht sobald ändern wird, wenn nicht etwa die Verhältnisse und Anschauungen bei den deutschen Eisenbahnverwaltungen sich wesentlich ändern sollten, und wenn sie es nicht für möglich erklärt, selbständig vorzugehen und dadurch die badische Eisenbahnverwaltung in den Zustand einer gewissen Isolierung innerhalb des Kreises der deutschen Eisenbahnverwaltungen, die ja voraussichtlich sich auf diese Eisenbahntarifreform vereinigen werden, zu bringen, so muß diese Stellungnahme der Regierung, die wir nicht ändern können, zur Annahme des Reformvorschlages führen.

Was von dem Herrn Kollegen Frühauß ausgeführt worden ist, daß die Entscheidung über diese Frage vor allem daran frage, daß nicht eine gesetzliche Festlegung der Tarife den Landständen möglich sei, das halte ich nicht für ausschlaggebend. Ich glaube, daß das Ergebnis unserer Verhandlungen heute genau das gleiche sein würde, ob es sich jetzt um einen von der Gr. Regierung uns nur gewissermaßen zur Begutachtung vorgelegten Reformvorschlag, oder ob es sich um eine Gesetzesvorlage handelte. Diejenigen Herren, welche aus inneren Gründen geneigt sind, diese Reformvorlage anzunehmen, würden jedenfalls auch einer Gesetzesvorlage in gleichem Sinne ihre Zustimmung geben. Die Großh. Regierung hat sich ja auf den Standpunkt gestellt, daß der Landtag über diese Frage mitzusprechen habe, sie hat zu erkennen gegeben, daß es ihr darauf ankomme, die Zustimmung des Landtags für diese wichtige, in alle Verhältnisse unseres öffentlichen Lebens tief eingreifende Reform vor ihrer endgültigen Entscheidung zu erhalten; es ist also nur eine andere Form der Mitwirkung des Landtags, aber in der Sache ist es das gleiche, wie wenn uns eine Gesetzesvorlage gemacht worden wäre.

Ich glaube nun allerdings nicht, daß, wenn die Großh. Regierung in dieser Frage selbständig vorgegangen wäre, die großen Gefahren für unser Eisenbahnwesen entstanden wären, welche von manchen angenommen werden.

Es wird von der Großh. Regierung, deren statistische Zusammenstellungen und Berechnungen ich selbstverständlich mit anderen Augen betrachte als der Herr Kollege Kolb, angegeben, daß der Einnahmeausfall bei Verwirklichung der in der Resolution des letzten Landtags enthaltenen Vorschläge  $4\frac{1}{2}$  Millionen Mark etwa betragen würde. Obwohl ich, wie gesagt, sehr wohl weiß, daß diese Berechnungen auf gründlicher Arbeit und auf der Arbeit vieler beruhen, die in diese Materie vollständig eingearbeitet sind, und auch den nötigen Ueberblick und Vergleichungsmaßstab haben, so glaube ich doch bezweifeln zu dürfen, daß der Ausfall ein so großer würde aus dem Grunde, der auch von der Großh. Regierung selbst berührt wurde, daß nämlich die bisherigen Verkehrsziffern der Berechnung zugrunde gelegt sind. Denn darüber ist ein allgemeines Einverständnis zutage getreten, daß durch die Verbilligung des Tarifs in der dritten Klasse eine wesentliche Verkehrszunahme eintreten wird.

Ich glaube auch meinerseits das nicht, daß wir uns etwa durch ein selbständiges Vorgehen großen Schwierigkeiten von Seiten der preussischen Eisenbahnverwaltung aussetzen würden. Denn einmal bin ich der Meinung, daß die preussische Eisenbahnverwaltung nicht ein so hohes Interesse an den badischen Staatseisenbahnen hat, wie das vielfach von den Herren der sozialdemokratischen und der freijümmigen Partei angenommen wird; man darf doch wohl den Versicherungen sowohl der preussischen Regierung als auch der badischen Regierung glauben, daß bisher ein illoyales Verhalten der preussischen Regierung, wie es von manchen behauptet wird, die Ausübung eines gewissen Druckes nicht stattgefunden hat, und es ist auch nicht anzunehmen, daß das der Fall sein würde, wenn wir in der Tariffrage selbständig vorgehen. Eher hätte ich es für möglich gehalten in dem Fall, wenn mit der Tarifreform auch die Frage der Betriebsmittelgemeinschaft zu entscheiden wäre: denn an der Betriebsmittelgemeinschaft aller deutschen Eisenbahnverwaltungen hat, glaube ich, auch die preussische Eisenbahnverwaltung ein wesentliches Interesse und zwar nicht nur ein finanzielles Interesse. Gerade der Umstand, daß die Betriebsmittelgemeinschaft nicht gleichzeitig mit der Tarifreform zu verwirklichen ist — bedauerlicherweise nicht zu verwirklichen ist —, bedeutet, glaube ich, auch eine Erschwerung für den Entschluß in der Tarifreformfrage.

Nun stehen wir aber doch vor der Frage: Sollen wir auf das, was dieser Reformvorschlag an unzweifelhaften Vorteilen — zugestandenemmaßen und zwar von allen Seiten — uns bringen wird, sollen wir darauf verzichten aus denjenigen Gründen, die die Annahme der Reform im übrigen erschweren? Es ist doch sicher nicht zu beabsichtigen, daß die Verbilligung der Fahrarten der dritten Klasse auf zwei Pfennig tatsächlich eine ganz bedeutende Erleichterung des Reisens für den größten Teil der Bevölkerung bringen wird. Nach den Zusammenstellungen der Regierung sind schon jetzt etwa 77 Proz. aller Reisenden diejenigen dritter Klasse, und ohne Zweifel wird diese Zahl der Reisenden in der dritten Klasse durch die Verbilligung des Tarifs noch wesentlich größer werden. Alle diese Reisenden werden von der unerhofft großen Verbilligung Nutzen ziehen. Der kilometrische Fahrpreis dritter Klasse beträgt zurzeit bei der einfachen Fahrt 34 Pfennig, bei Hin- und Rückfahrt 2,65 Pf. und selbst mit Kilometerheft noch 2,4 Pf.; es ist also die Zweipfennigtaxe des Reformvorschlages eine ganz wesentliche Herabsetzung des Tarifs — und dabei wird ja nun, zur großen Befriedigung der Herren von der sozialdemokratischen Partei und, wie ich glaube, auch der überwiegenden Mehrheit dieses Hauses, nicht einmal die vierte Klasse eingeführt.

Was die vierte Klasse betrifft, möchte ich bemerken: Obwohl ich im letzten Landtag den Standpunkt eingenommen habe, daß die Einführung der vierten Wagenklasse auch auf der badischen Staatseisenbahn kein Unglück wäre: nämlich dann nicht, wenn wir auf diese Weise den Zweipennigtarif erlangen könnten — so muß ich doch sagen, daß ich jetzt durchaus befriedigt bin, wenn die Tarifreform auch ohne die vierte Klasse kommt. Es ist selbstverständlich, daß es mir und andern, die sich früher für die vierte Klasse ausgesprochen haben, nur darum zu tun war, daß außer der billigen Tare auch die wesentlichen Vorteile erreicht werden sollten, die eben für einen großen Teil der die Personenzüge benützenden Reisenden in der Einrichtung der vierten Wagenklasse gegeben sind. Nachdem nun die Budgetkommission, insofern es wohl auch das Hohe Haus, sich damit einverstanden erklärt, daß die Groß-Regierung, wie sie in Vorschlag gebracht hat, in denjenigen Zügen, bei denen das Bedürfnis hierzu vorhanden ist, einige Wagen mit der Einrichtung versehen, auf welche die Wünsche gerichtet waren und welche besonders für den Marktverkehr geeignet ist, so ist natürlich kein Grund mehr vorhanden, eine allgemeine Einführung der vierten Wagenklasse zu wünschen oder zu fordern, wenn auch ohne diese allgemeine Einführung die Zweipennigtare erreicht wird.

Ich möchte mich aber doch ausdrücklich der Meinungsäußerung meines Vorredners, des Herrn Kollegen Vinz, anschließen, daß das Bild, das gewöhnlich von der vierten Wagenklasse entworfen wird, nicht naturgetreu ist und vielfach an den größten Uebertreibungen leidet. Ich habe es mir zur Aufgabe gemacht, gelegentlich meiner Reisen in Norddeutschland die vierte Wagenklasse aufzusuchen und ich muß sagen, daß ich mich oft während dieser Reisen in der vierten Klasse sehr gut befinden habe (Zuruf des Abg. Süßkind: Eine halbe Stunde lang!). Ich habe da kein Gefindel gefunden, sondern Reisende der verschiedensten Gesellschaftsklassen, auch Studenten, auch Schüler, die mit ihren Lehrern Ausflüge machten; vorwiegend aber Marktleute, mit denen man bei uns in der dritten Klasse zusammenfährt; nur war hier die für die Marktleute im Vergleich zu unserer Einrichtung größere Bequemlichkeit, daß sie ihre Körbe vor sich stehen hatten und mit ihnen leicht abziehen konnten, während sie bei unserer Einrichtung erst zum Gepäckwagen laufen müssen, um diese nachher zu erlangen, oder die Reisenden dritter Klasse mit ihren Gepäckstücken sehr oft belästigen. Etwas so sehr Schlimmes wäre das also nicht gewesen, wenn die vierte Wagenklasse auch bei uns eingeführt worden wäre.

Wenn es aber nun nicht sein soll, so bin ich damit einverstanden, — wobei ich allerdings in meinem Innern den Gedanken bewahre, daß die Bevölkerung sich nach und nach von den Vorteilen der vierten Wagenklasse überzeugen wird und daß es auch bei uns ebenso wie in Elsaß-Lothringen gehen wird: daß nämlich bald die vierte Wagenklasse in vermehrtem Umfange gewünscht werden wird; und dann wird wohl auch dieses Hohe Haus und ebenso die Groß-Regierung diesem Wunsche nicht mehr entgegen sein können.

Die Erreichung dieses Zieles einer einheitlichen Tarifregelung bei allen deutschen Eisenbahnverwaltungen ist sicherlich, wie ja im letzten Landtag und auch jetzt wieder allgemein anerkannt worden ist, von der größten Bedeutung für den Verkehr, für Handel und Industrie, und von der größten Bedeutung auch aus nationalen Gesichtspunkten. Und diese Tarif-einheit ist gewiß auch eines Opfers wert. Ich habe, seitdem über diese Frage verhandelt wird, ebenso lebhaft außerhalb wie innerhalb des Landtages, sehr oft und

zwar auch von solchen, die jedenfalls eine finanzielle Einbuße erleiden werden durch die Erhöhung der Fahrpreise, insbesondere im Schnellzugverkehr, die Äußerung gehört und habe sie auch in der Presse vertreten gelesen, daß das verlangte Opfer gebracht werden müsse, um endlich einmal eine Vereinheitlichung der Tarife in Deutschland wenigstens anzubahnen. Ich sage, anzubahnen, denn es ist ja wohl die Vereinheitlichung mit dem, was die deutschen Eisenbahnverwaltungen jetzt vereinbart haben, noch nicht abgeschlossen. Ich nehme vielmehr an, daß, wenn einmal diese Vereinbarung in die Tat umgesetzt sein wird, so, wie sie jetzt von den deutschen Eisenbahnverwaltungen beschlossen ist, sehr bald auch weitergehende Wünsche Anklang finden werden bei den Verwaltungen und Regierungen. Ein solches Entgegenkommen auf weitere Wünsche haben wir ja schon hier gefunden, indem die Groß-Regierung sich bereit erklärt hat, die Tare von 2 Pfennig auch für beschleunigte Personenzüge mit der Zugsgattung sich nicht sehr lange halten wird. Ich gebe mich vielmehr der Hoffnung hin, daß in nicht zu fernher Zeit diese beschleunigten Züge die Eilzüge sein werden, u. daß wir dann den 2-Pennigtarif, welcher jetzt für beschleunigte Personenzüge zugestanden wird, in den Eilzügen haben; und dann, glaube ich, wäre der Hauptsache nach doch wohl so ziemlich das erreicht, was mit der Resolution des letzten Landtags angestrebt wurde. Denn die Verteuerung der 2. Klasse und der 1. Klasse brauchen wir, glaube ich, nicht sehr zu bedauern, die Reisenden, die in der 2. und 1. Klasse fahren, werden die Verteuerung ertragen können. Uebrigens wird dann ein großer Teil derselben in die 3. Klasse übergehen, die in den Schnellzügen später weniger belegt sein wird, weil wiederum ein großer Teil der Reisenden, der jetzt die Schnellzüge benützt, später in die beschleunigten Personenzüge mit dem 2-Pennigtarif 3. Klasse übergeben wird. Wenn die Tarifreform in der Weise, wie sie jetzt vereinbart ist, zur Durchführung gelangt, so wird dies ein dauernder Abschluß wohl nicht sein, ich glaube vielmehr, daß die Entwicklung der Verhältnisse die Eisenbahnverwaltungen bezw. die Regierung dahin führen wird, die Reform weiter auszudehnen in dem Sinne einer Verbilligung auch des Schnellzugverkehrs.

Auch in Preußen scheint mir immerhin der Gedanke mehr und mehr an Bedeutung in der Öffentlichkeit zu gewinnen, daß die dortigen Tarife für die 3. Klasse zu hoch sind. Ich glaube nun zwar nicht, daß man in Preußen auf die 4. Klasse so leicht verzichten wird. Ich glaube nicht, daß, wenn man die Bevölkerung in Preußen in einer Urabstimmung darüber fragen könnte, ob sie die 4. Klasse beibehalten wolle oder nicht, sie für die Abschaffung der 4. Klasse stimmen würde. Und ebenso halte ich es für durchaus unrichtig, wenn man sagt, daß die badische Bevölkerung sich mit großer Heftigkeit gegen die 4. Klasse wehre. Ja, die Resolutionen und Beschlüsse der Volksversammlungen, die sprechen sich allerdings gegen die 4. Klasse aus. Allein diejenigen, die jetzt ihre Zustimmung zu solchen Beschlüssen geben, haben zum allergeringsten Teil diese Klasse selbst kennen gelernt; sie verlassen sich auf die Darstellungen und Schilderungen derjenigen, die ihnen die Resolutionen vorschlagen. Ich bin überzeugt, wenn man die 4. Klasse einmal 1 Jahr lang bei uns führen könnte, und zwar gerade auch in der Nähe der großen Städte, wo ein lebhafter Personenverkehr, ein lebhafter Marktverkehr und Arbeiterverkehr stattfindet, so würde sich die Bevölkerung für die Einführung der vierten Klasse aussprechen. Es ist auch gar nicht notwendig, wenn wirklich in Preußen die Wagen vierter Klasse so menschenunwürdig eingerichtet wären, wie uns vorgestern und gestern hier geschildert

wurde, daß wir das nachmachen; wir könnten die vierte Wagenklasse ganz schön einrichten, die Einrichtung soll eben nur dem besonderen Zweck entsprechen. Es wäre auch nicht gerade notwendig, daß man diese Wagen als vierte Klasse bezeichnet, man könnte sie auch „Marktwagen“ nennen, dann wäre das Odium dieser Bezeichnung beseitigt.

Es bleibt nun allerdings die Hauptbeschwerde gegen den Reformvorschlag die Verteuerung der Schnellzüge. Das ist ja richtig. Allein ich bin auch der Meinung, daß es nicht in allen Fällen, die angeführt worden sind, eine so wichtige Sache sei, daß jedermann den Schnellzug benutzen kann. Einmal wird jedenfalls durch die beschleunigten Züge für den mehr örtlichen Verkehr in der Nähe der Städte, wo sich der Hauptverkehr abspielt, hinreichend gesorgt, und da ist ja auch in der Regel die Schnellzugsbenutzung nicht möglich, weil man die Schnellzüge, die Fernzüge, nicht an zu vielen Stationen Halt machen lassen kann. Dann weiter muß man zugeben, wie von der Regierungsbank mit Recht ausgeführt wurde, daß durch die Gültigkeit der Kilometerbeste für alle Schnellzüge eine mißliche Ueberfüllung der Schnellzüge eingetreten ist; dieser Mißstand wird nach Einführung der beschleunigten Personenzüge jedenfalls weniger fühlbar sein und in diesem Sinne wird die Tarifreform eher in gutem Sinne ausgleichend auf die Abwicklung des Eisenbahnverkehrs einwirken.

Es ist auch wiederholt behauptet worden, daß die Selbstkosten für den Schnellzugsverkehr die billigsten seien. Ich für meinen Teil glaube das nicht. Es ist schon von Herrn Kollegen Siehler aufmerksam gemacht worden, daß bei diesen Berechnungen sehr oft wesentliche Dinge übersehen werden. Ich würde mich auch nicht verlassen auf jene Berechnungen, die von der württembergischen Regierung aufgestellt worden sind, denn auch da sind die Grundlagen willkürlich und die willkürlichen Voraussetzungen zu zahlreich. Wenn man etwa zwei Linien nebeneinander legen würde, die eine vollständig ausgerüstet für den schnellsten Verkehr, die andere aber nur für einen langsamen Verkehr, so würde der Betrieb mit Personenzügen auf der letzteren sich keinesfalls teurer gestalten, als auf der ersteren. Denn schon der Unter- und Oberbau der Bahn, die Einrichtung der Stationen, die Sicherheitsvorkehrungen, die Beleuchtung und Bewachung, die Bedienung der Züge, das alles ist in demselben Maß teurer, in dem die Schnelligkeit der Züge wächst. Diese Kostenvermehrung wäre nicht notwendig, wenn die Strecke nur von langsam fahrenden Zügen benützt wäre.

Wenn man es als zutreffend betrachten müßte, daß Schnellzüge die Verwaltung am wenigsten kosten, so müßte man eigentlich zu dem Beschluß kommen, die anderen Zuggattungen alle abzuschaffen bzw. alle Züge so schnell fahren zu lassen, als es der Abstand der Stationen gestattet. Ich glaube nun, wie schon gesagt, daß eine weitere Verbilligung des Tarifs auch für die 3. Klasse im Schnellzugverkehr für die Zukunft nicht ausgeschlossen ist, und da außerdem, wie in dem 3. Punkt des Antrags der Budgetkommission ausgesprochen ist, im Falle, daß die Tarifreform so, wie sie nun von den meisten deutschen Eisenbahnverwaltungen schon angenommen wurde, etwa doch nicht vollzugsreif werden sollte infolge des Widerstandes der einen oder anderen Eisenbahnverwaltung, dann die badische Eisenbahnverwaltung ihre volle Selbständigkeit wieder zurückgewinnt und dann selbständig vorgehen kann im Sinne der Resolution des letzten Landtags. So scheint mir damit ein Hauptbedenken gegen den Reformvorschlag beseitigt zu sein. Wenn ich dann andererseits noch die ganz wesentlichen Vorteile bedenke, die die Erreichung der billigen Tare

für die 3. Klasse auch in beschleunigten Personenzügen für den überwiegenden Teil der Reisenden unseres Bahnnetzes haben wird, Vorteile, die namentlich auch der ländlichen Bevölkerung zustatten kommen, welche bisher den billigen Schnellzugsverkehr entbehren mußte, so glaube ich allerdings nicht berechtigt zu sein, diesen ersten ernstlichen Versuch einer Tarifeinheit im deutschen Reich, soweit es an mir liegt, vereiteln zu helfen. Ich glaube nicht die Verantwortung dafür übernehmen zu können, daß dem weitaus überwiegenden Teil unserer Bevölkerung die Wohltat des 2 Pfennig-Tarifs vorenthalten bleibt, bis wir vielleicht später einmal mit unserer Resolution des letzten Landtages durchbringen. Aus diesen Gründen haben auch ich mich wie wohl alle Mitglieder unserer Fraktion entschlossen, für den Antrag der Budgetkommission zu stimmen.

Ich möchte nun noch einige Worte sagen bezüglich anderer Punkte des Budgets. Es ist von dem Herrn Abg. Fröhlich und Kolb wieder die Organisationsfrage angeregt worden, und zwar hat es der Herr Abg. Kolb in sehr herben Ausdrücken getadelt, daß in unserer Eisenbahnorganisation die Juristen die ausschlaggebende Rolle spielen, und daß das ganze Eisenbahnwesen in Baden daran frant, daß nicht Techniker und Kaufleute an der Spitze stehen. Was zunächst den kaufmännischen Betrieb betrifft, so ist ja das richtig, daß eigentliche Kaufleute bei der Leitung der badischen Eisenbahnverwaltung zurzeit nicht beteiligt sind, allein man kann doch sagen, daß diejenigen Beamten der Eisenbahnverwaltung, namentlich ihrer obersten Leitung, welche das kaufmännische in der Verwaltung besorgen, in solcher Weise für ihre Aufgabe vorgebildet sind durch ihre Studien und durch die Praxis, daß sie recht wohl imstande sind, das große Unternehmen des Eisenbahnwesens auch im kaufmännischen Sinne zu leiten; und wenn man auf der anderen Seite immer hört, wie vorteilhaft sich dieses badische Eisenbahnwesen ausnimmt gegenüber den Einrichtungen und dem Betrieb mancher anderen Eisenbahnverwaltungen, wie man mit den Leistungen der badischen Eisenbahnverwaltung allerseits zufrieden ist, wie man immer, wenn man auf fremden Bahnen fährt, sehr gerne wieder auf die badische Bahn zurückkehrt usw. usw., so muß man doch billig zugeben, daß an diesen Vorzügen des badischen Eisenbahnwesens doch gerade diejenigen Beamten, welche die kaufmännische Leitung, wenn ich so sagen soll, haben, die eigentliche Verwaltung leiten, einen großen oder den größten Anteil haben.

Was nun die Techniker betrifft, so bin ich ja natürlich in dem Sinne mit den Herren Abgeordneten Kolb und Fröhlich sehr einverstanden, daß auch ich dringend wünsche, daß der Einfluß der Techniker in der obersten Leitung der Eisenbahnverwaltung und auch im Bezirksdienst immer mehr ausgedehnt wird. Ich habe auch sehr oft das Empfinden, daß der Einfluß des technischen Elementes da und dort nicht in dem Maße zur Geltung kommt, wie es für eine muster-gültige und zweckmäßige Ausführung unserer Bauten sowohl, als auch für die Führung des Betriebes im allgemeinen, im einzelnen wünschenswert wäre, und ich muß auch sagen, daß ich, wie ich es auch schon im letzten Landtag hervorgehoben habe, für sehr wünschenswert halten würde, wenn im Ministerium ein selbständiger, verantwortlicher Techniker säße, der unmittelbar den Herrn Minister durch Begutachtung der Projekte, die ihm von der Generaldirektion vorgelegt werden, in seinen Entschlüssen unterstützen könnte. Ebenso bin ich auch der Meinung, daß es in der Bezirksverwaltung, im äußeren Dienst der Eisenbahnverwaltung, sehr wohl am Platze wäre, wenn man nicht nur in den äußeren

Formen (wie z. B. mit der Einführung der preussischen Vorschriften über den Tarifverkehr) den preussischen Einrichtungen sich näherte, sondern auch bezüglich der Organisation, wenn man also auch bei uns in Baden dazu überginge, nach und nach den Technikern die Leitung des Betriebsdienstes allgemein zuzuweisen. Es ist ja da und dort schon ein Techniker in den Betriebsdienst gestellt, aber doch nicht in dem Maße, daß man annehmen könnte, es werde damit planmäßig vorgegangen. Ich möchte in dieser Hinsicht an die Gr. Regierung die Bitte richten, daß bei der in Aussicht stehenden Neuordnung der Ausbildung und Prüfung der Ingenieure darauf Rücksicht genommen werde, daß die Studierenden des Ingenieurfachs an der Hochschule auch in alle diejenigen Disziplinen eingeführt werden, welche für eine spätere Verwendung im Betriebsdienste in leitender Stellung von Wichtigkeit sind, also namentlich volkswirtschaftliche, sozialpolitische Vorlesungen, Verkehrsrecht, kurz, daß sie in jeder Richtung Gelegenheit finden, sich wissenschaftlich vorzubilden für den Eisenbahnbetriebsdienst; und ebenso möchte ich dringend bitten, daß, wenn nun eine praktische Vorbereitung für den Dienst auch für die Ingenieure in ähnlicher Weise, wie das bei den Juristen bisher der Fall war, eintreten soll, ganz besonders darauf Rücksicht genommen wird, daß alle Praktikanten für eine gewisse Zeit dem Betriebsdienst zugeteilt werden, so daß es der Eisenbahnverwaltung dann in späteren Jahren möglich wird, aus diesen Ingenieuren, seien sie in dem Spezialfach des Bauingenieurs oder dem des Maschineningenieurs, die leitenden Betriebsbeamten zu entnehmen. Ich glaube, daß es auch in einer andern Richtung sehr wohl angebracht sein wird, das für die Zukunft in Aussicht zu nehmen, da wir bei der hoffentlich nun im nächsten Landtag kommenden Gehaltsrevision doch darauf Rücksicht nehmen müssen, daß die Vorstände der Bezirksstellen der Eisenbahnverwaltung nur in derjenigen Abteilung des Gehaltsstarifs erscheinen können, in der die Beamten mit voller akademischer Bildung sich befinden werden.

Da ich von den Praktikanten spreche, so halte ich es für meine Pflicht, auch auf eine Regierungsmittelteilung hinzuweisen, die, wie ich glaube, zum großen Bedauern der Budgetkommission, und wohl auch des ganzen Hohen Hauses vor kurzem hier abgegeben worden ist. Die Budgetkommission hat seinerzeit bei Beratung des Budgets der Wasser- und Straßenbauverwaltung auf den Wunsch eines der Mitglieder der Kommission von der Gr. Regierung eine Auskunft über die Vergütungen gewünscht, welche den Praktikanten in den verschiedenen Zweigen der Staatsverwaltung bewilligt werden. Diese Auskunft ist in dem Bericht über das Budget der Wasser- und Straßenbauverwaltung abgedruckt. Es ergibt sich aus derselben, daß nach den Baupraktikanten, also den dem Finanzministerium unterstellten Praktikanten des Hochbauwesens, die Ingenieurpraktikanten bei der Eisenbahnverwaltung und bei der Wasser- und Straßenbauverwaltung im Vergleich zu den Praktikanten der übrigen Verwaltungsweige und auch der Referendäre am besten bezahlt sind. Die Budgetkommission hat daraufhin den Wunsch ausgesprochen, es möchte gelegentlich der Neuregelung des Gehaltsstarifs auch eine möglichsie Gleichheit in der Bezahlung der Praktikanten in die Wege geleitet werden. Natürlich hat aber die Budgetkommission dabei nicht daran gedacht, daß das etwa Anlaß sein sollte zu einer Kürzung der Bezüge der Ingenieurpraktikanten. Ich glaube, wenn schon damals in der Budgetkommission wie später in der öffentlichen Sitzung von Seiten des Herrn Regierungsvertreters mitgeteilt worden wäre, daß eine Kürzung beabsichtigt oder beschloffen sei, die Budgetkommission sicherlich sich gerade im entgegengesetzten Sinne ausgesprochen hätte, daß näm-

lich nicht die Ingenieurpraktikanten in ihren Bezügen gekürzt werden sollen, sondern daß umgekehrt die Praktikanten der übrigen Verwaltungsweige u. die Referendäre, soweit sie nicht bis jetzt die gleiche Höhe der Bezahlung erreicht haben, nun aufgebessert werden sollen.

In den Kreisen der Ingenieurpraktikanten hat es natürlich auf das unangenehmste berührt, daß aus Anlaß jener Anfrage in der Budgetkommission nun plötzlich eine Kürzung ihrer Bezüge eingetreten ist. Der Herr Regierungsvertreter hat aber bei jener Verhandlung über das Budget der Wasser- und Straßenbauverwaltung selbst erwähnt, daß nicht die Verhandlungen in der Budgetkommission der nächste Anlaß gewesen seien, sondern die Wasser- und Straßenbauverwaltung sei schon seit einiger Zeit der Ansicht, daß die Bezahlung der Praktikanten in Anbetracht ihrer noch geringen Leistungsfähigkeit bei Beginn des Dienstes eigentlich zu hoch sei. Nun muß ich wirklich sagen: Wenn die Ingenieurpraktikanten ja auch tatsächlich, wenn sie gerade von der Schule kommen, im praktischen Dienste noch nicht sehr viel zu leisten imstande sind, so ist es doch nicht richtig, daß sie an allen Stellen, wo sie verwendet werden, etwa nicht so viel leisten, daß man ihnen die bisherige Bezahlung lassen könnte; denn unsere Praktikanten kommen doch anerkanntermaßen mit einer sehr guten wissenschaftlichen Ausrüstung in die Praxis hinaus, und sie können, wenn sie am richtigen Platz verwendet werden, auch neben ihrer Beschäftigung zur praktischen Ausbildung schon gute Dienste leisten; ich glaube, es wird jedermann, der mit unsern Praktikanten dienstlich zu tun hat, zugeben müssen, daß sie nicht in so geringem Maße leistungsfähig sind, wie das damals anscheinend von dem Herrn Regierungsvertreter angenommen werden wollte.

Es ist ja damals auch davon die Rede gewesen, daß bei den Ingenieurpraktikanten im allgemeinen eine geringe Neigung zu wissenschaftlicher Betätigung, namentlich auch zu literarischer Beschäftigung, vorhanden sei, und auch diese Bewertung müßte selbstverständlich in den Kreisen der Ingenieurpraktikanten eine unangenehme Empfindung hervorrufen. Ich glaube, daß von den Ingenieurpraktikanten bei der Eisenbahnverwaltung gesagt werden muß, daß sie — von einzelnen Ausnahmen mag ja abgesehen werden, ich habe bis jetzt keine solche kennen gelernt — sich mit großem Fleiß und mit großer Hingabe in ihren Dienst einzuarbeiten suchen, und daß sie das herbe Urteil nicht verdienen, das ihnen damals zuteil geworden ist, und ich glaube auch, mich dessen versehen zu dürfen, daß der oberste Leiter des Bauwesens bei der Eisenbahnverwaltung ein solches Urteil über unsere Ingenieurpraktikanten nicht teilen wird. Umso mehr muß ich es bedauern, daß die Eisenbahnverwaltung sich dem Vorgehen der Wasser- und Straßenbauverwaltung angeschlossen hat.

Es wäre doch wirklich nicht richtig, wenn man nun die Ingenieurpraktikanten geringer oder nur ebenso hoch bezahlen würde wie z. B. die Anwärter des Straßenmeisterdienstes und des Kulturmeisterdienstes; die beziehen ja auch 1400 M. Diese Maßnahme könnte ja nur dazu führen, daß nun, nachdem wir endlich eine genügende oder annähernd genügende Anzahl von jungen Ingenieuren haben, alle diejenigen wieder austreten, die das Selbstgefühl und die Gelegenheit haben, in privaten, in städtischen Diensten besser bezahlte Stellen ausfüllen zu können. Ich gebe mich deshalb der Hoffnung hin, daß eine solche Maßnahme wieder zurückgenommen wird. Sie ist sicherlich nicht im Sinne der Budgetkommission, sie ist auch, glaube ich, nicht im Sinne des Hohen Hauses, und wenn eine solche Maßnahme dauernd Platz greifen sollte, so müßte das dazu führen, daß hier im Hohen Hause dem Wunsche näher getreten würde, auch die Bezahlung der Praktikanten einer gesetzlichen Regelung zu unterziehen.

Ich mache noch darauf aufmerksam, daß diejenigen Ingenieurpraktikanten, die aus dem letzten Examen kamen, in der sicheren Erwartung, die gleiche Bezahlung zu bekommen wie ihre Vorgänger, in den Dienst der Eisenbahnverwaltung eingetreten sind. Während einiger Monate waren sie im Unklaren darüber, wie es sich mit ihrer Bezahlung verhalten würde, um dann plötzlich zu erfahren, daß sie eine geringere Bezahlung bekommen sollen. Vielleicht wäre mancher von diesen Praktikanten, wenn er das damals gewußt hätte, Ausflüchten und Angeboten, die sich ihm boten, gefolgt und hätte darauf verzichtet, in den Staatsdienst einzutreten.

Der Herr Abg. Kolb hat ja wohl das hohe Lob der Techniker insofern gesungen oder wenigstens angefangen zu singen, als er gemeint hat, ohne Techniker an der Spitze ginge es nicht; die allein wären imstande, zusammen mit den Kaufleuten die Eisenbahnbureauftratie auf die richtigen Wege zu leiten. Aber es hat sich dann gezeigt, daß er nicht diejenigen Techniker meint, die nun wirklich bei der Eisenbahnverwaltung oder überhaupt bei uns im Staatsdienst sind. Er spricht von erstklassigen Technikern, die erst zu gewinnen wären. Er meinte, die tüchtigen Techniker wären kaum so dumm, bei solcher Bezahlung bei uns in den Staatsdienst einzutreten. Das läßt einen Rückschluß zu auf sein Urteil über die tatsächlich im Dienste der Staatsverwaltung stehenden Techniker, und deshalb ist diese Äußerung im höchsten Grade verlegend. Ich kann dem Herrn Abg. Kolb nicht verschweigen, daß ich es auch im höchsten Grade leichtfertig von ihm halte, ein solches Urteil hier abzugeben über die Tätigkeit und die Leistungen einer ganzen Beamtenkategorie, welche er ohne Zweifel nur in ganz wenigen Repräsentanten kennen gelernt hat und deren Tätigkeit er gar nicht zu beurteilen vermag. Es ist heute schon vom Regierungstische gesagt worden, welche umfassende und verantwortliche Aufgabe den Technikern der badischen Staatsbahnverwaltung zufällt. Eine Beamtenkategorie, die ein jährliches Budget von zirka 40 Millionen zu verarbeiten hat und einen anstrengenden, ja aufreibenden Dienst, wie der Eisenbahndienst in allen Zweigen ist, leistet, bei welchem die höchsten Ansprüche an das Pflichtgefühl und die Arbeitsfreudigkeit jedes Einzelnen gestellt werden, eine Beamtenkategorie, die tatsächlich eine viel schwierigere Arbeit zu leisten hat, wie irgend eine andere, verdient wahrlich ein solches Urteil nicht. Es war nicht am Platze, daß der Herr Abg. Kolb sich dazu herbeigelassen hat, hier dieses Urteil irgend eines Mannes, der ihm vielleicht aus Verärgerung oder Unzufriedenheit in einem speziellen Falle fragwürdige Mitteilungen gemacht hat, in dieser Verallgemeinerung auszusprechen, um eine ganze Beamtenkategorie herunterzusetzen.

Das selbe muß ich sagen von seinen Äußerungen über die Diätenmacherei. Woher weiß der Herr Abg. Kolb denn, daß tatsächlich der auswärtige Dienst so verläuft, wie er es geschildert hat? Ich bestreite es ganz entschieden! Natürlich kommen in jedem Stande einzelne Verfehlungen vor; es kann vorkommen, daß der eine oder andere sich tatsächlich nicht so benimmt, wie er es seinem Stande schuldig wäre. Aber das sind doch ganz gewiß nur Ausnahmen, und daraufhin ein solches Urteil hier zu fällen, ist ungeheuerlich. Ich muß dagegen Verwahrung einlegen, wenn hier in der Öffentlichkeit die Techniker der Eisenbahnverwaltung in dieser Weise heruntergerissen werden. Es ist nicht wahr, was von den Technikern hier behauptet wird. (Abg. Kolb: Warum werden denn Verordnungen dagegen erlassen?) Ich habe ja gesagt, es können einmal Verfehlungen vorkommen, aber es in der Allgemeinheit zu sagen, ist nicht am Platze. Was würde der Herr Abg. Kolb sagen, wenn ich behaupten wollte, die Führer der Sozialdemokratie, diejenigen, die gewisse beamtenartige Stellungen in der

Organisation einnehmen, bereichern sich an den Pfenningen der Arbeiter, schleppen sie zusammen und sorgen nur dafür, angenehm zu leben? Würde er das für ehrlich, für anständig halten? Das haben Sie von einem Stande gesagt, der wahrhaftig sich innerhalb der anderen Beamtenkategorie und auch gegenüber der ganzen Bevölkerung darauf berufen kann, daß er makellos dasteht.

Was gesagt worden ist über den Mißbrauch der Freikarten, ist schon als durchaus kleinlich charakterisiert worden. Ich höre sonst gerade von dem Herrn, der das erwähnt hat, daß er für möglichst vieles Reisen ist, daß namentlich die Techniker möglichst weit herumkommen sollen, um ihren Gesichtskreis zu erweitern, und man findet er darin einen Anstand, daß die Freikarten der Eisenbahnbeamten angeblich zu viel benützt werden. Ich versichere aber dem Herrn Abg. Kolb: Alle diejenigen Beamten der Eisenbahnverwaltung, die äußeren Diensten haben und dadurch zu häufigem Eisenbahnfahren gezwungen sind, verlieren bald vollständig die Leidenschaft des Eisenbahnfahrens; sie setzen sich nur dann in einen Eisenbahnwagen, wenn sie es tun müssen, denn die Eisenbahnfahrt ist für sie kein Vergnügen!

Die ganze Art und Weise, wie der Herr Kollege Kolb sich über die Verwaltung der Eisenbahn, über die Eisenbahnbürokratie, über ihre Arbeiten, äußert, sei es nun im äußeren oder inneren Dienst, bei der obersten Behörde oder im Bezirksdienst, beim Bau oder Betrieb, ist ein Zeichen, daß er alle diese Dinge nur vom Hörsagen, nur von außenher kennt, und daß er nicht in der Lage ist, richtig zu urteilen. Ich mache nur beispielsweise auf den Fall von Niederhirschheim aufmerksam, den der Herr Abg. Kolb in der Budgetkommission, wenn ich mich recht erinnere, auch schon behandelt hat — oder hat es ein anderer getan, aber wenigstens hätte der Herr Abg. Kolb erfahren können, wie die Sache in der Budgetkommission aufgeklärt worden ist. Diese Aufklärung ist durchaus stichhaltig, und es wäre im Gegenteil ein großer Fehler gewesen, wenn man die Anlage nicht hergestellt hätte, wie man sie hergestellt hat. Also mit solchen Bemerkungen hier zu kommen, ohne sich im einzelnen zu vergewissern, ob es wirklich so ist, wie ihm vielleicht ein Unzufriedener zugetragen hat, halte ich für unverantwortlich.

Der Herr Abg. Frühhauf hat noch bezüglich der Techniker einen Vorschlag gemacht, dem ich auch im Interesse des Faches und meines Standes energisch entgegenstehe muß. Er hat gemeint, man müsse, um tüchtige und erstklassige Techniker — das ist wieder das alte Schlagwort von den erstklassigen Technikern! — zu gewinnen, die Bezahlung der Techniker nach ihren Leistungen dem diskretionären Ermessen der Herrn Minister überlassen. Dafür danken wir. Wir haben Ähnliches einmal in früheren Zeiten gehabt und sind nicht gut dabei gefahren. Wir sind froh, daß wir den Gehaltstarif haben und daß darüber nicht hinausgegangen werden kann, von besonderen Ausnahmen abgesehen. Die erstklassigen Techniker, die großen Genies, die die Kolossalprojekte machen, wären gerade kein Glück für unsere Eisenbahnverwaltung! Wir haben ja, glaube ich, auf anderen Gebieten schon erlebt, daß da wirklich oft schwere Opfer gebracht werden müssen, um die Werk der erstklassigen Techniker durchzuführen. Ich glaube, die Sache ist so, wie sie jetzt ist, gut geordnet, denn die technischen Beamten der Eisenbahnverwaltung erhalten alle eine tüchtige wissenschaftliche Vorbildung und dann bei unseren Bauten auch gute praktische Ausbildung; es ist selbstverständlich, daß unter diesen immerhin Einzelne hervorragen und auch ihrer hervorragenden Leistung entsprechend verwendet werden; daß dazu noch erstklassige Techniker von außen herein geholt werden, scheint mir überflüssig.

Wenn in dem Budget das etatmäßige Personal für die nächsten Jahre wesentlich vermehrt worden ist, im ganzen um 399 Personen, so begrüße ich das im Interesse nicht allein derjenigen Anwärter, die nun zum Vorrücken gelangen und vielleicht schon lange darauf gewartet haben, sondern auch im Interesse der Eisenbahnverwaltung selbst. Insbesondere begrüße ich die Vermehrung des technischen Personals sowohl in der Generaldirektion als auch im Bezirksdienst, so die Zunahme der Regierungsbaumeister um 10, da ich aus Erfahrung sagen kann, daß es tatsächlich an den nötigen etatmäßigen Stellen noch mangelt. Wir sind ja noch nicht so weit, daß alle Bezirksstellen einschließlich der Eisenbahninspektion mit Regierungsbaumeistern als zweiten Beamten versehen werden können, und das sollte sein; ich erinnere daran, daß in früherer Zeit auf Seiten der Großh. Regierung sogar für nötig erklärt wurde, bei einigen besonders wichtigen Bezirksstellen zwei Regierungsbaumeister anzustellen. Es ist, glaube ich, nirgends dazu gekommen, wohl ja nur deshalb nicht, weil es eben an den nötigen Stellen gefehlt hat.

Auch darüber freue ich mich, daß für die Eisenbahningenieure zwei weitere Stellen in E 2 vorgesehen sind, obwohl ich andererseits bedauern muß, daß dafür in F 2 vier Stellen wegfallen. Ich bin der Meinung, daß wir für eine längere Zeit hinaus die Eisenbahningenieure noch notwendig brauchen werden, und man sollte ihnen nun nicht allein das Aufsteigen nach der Abteilung E 2 mehr erleichtern, als es bisher der Fall war, weil ja in der Abteilung E 2 nun keine Ingenieur mit Staatsprüfung mehr sich befinden, sondern man sollte auch die Stellen im ganzen, also auch unter F 2, nicht vermindern, sondern sie eher vermehren; denn wenn wir auch einen guten Zugang von Praktikanten in der letzten Zeit gehabt haben und dem Anschein nach auch in künftigen Jahren noch mehr haben werden, so reicht doch die Anzahl der Ingenieure bei den Aufgaben, die der Eisenbahnverwaltung zur Zeit und auf eine Reihe von Jahren noch gestellt sind, durchaus nicht hin, und wir können nur wünschen, daß auch Ingenieure, die die Staatsprüfung nicht abgelegt haben, sich dauernd dem Eisenbahndienst widmen, unter der Bedingung aber natürlich, daß sie auch zu einer ihrer akademischen Bildung (wenn sie auch den Abschluß des Staatsexamens nicht haben) entsprechenden Stellung gelangen.

Sehr erwünscht ist auch die Aufnahme von weiteren Stellen für Zeichner erster Gehaltsklasse, für technische Assistenten; ich hoffe, daß bei der Ordnung des Gehaltstariifs dann hier eine besondere Kategorie für diese mittleren technischen Beamten, die ja eigentlich keine Zeichner sind, vorgesehen werden wird, und daß dann auch eine größere Anzahl von Stellen für sie aufgenommen werden kann, als es jetzt der Fall ist.

Etwas zu kurz kamen, wie es mir scheint, in diesem Budget die Expeditions- und Telegraphengehilfinnen. Es sind da keine weiteren Stellen aufgenommen, es sind nur die alten 29 Stellen, während es noch 85 nichtetatmäßige Expeditions- und Telegraphengehilfinnen gibt. Aber hierzu liegt eine besondere Petition vor, es kann also darüber noch später gesprochen werden.

Im Bericht ist wieder die Frage des Aversums für Literaturbedürfnisse erwähnt. Die Großh. Regierung hat ja hier seit dem letzten Landtag eine gewisse Besserung eintreten lassen, für die wir dankbar sind, allein ich muß auch jetzt wieder sagen, daß das Vorgesehene tatsächlich nicht genügt, und wenn man einerseits (allerdings nicht bei der Eisenbahnverwaltung, aber an einer anderen Stelle) gesagt hat, daß die jungen

Ingenieure zu wenig wissenschaftlichen Trieb haben, um sich auch in der Praxis weiter wissenschaftlich zu beschäftigen, so sollte man ihnen doch möglichst Gelegenheit dazu geben, die techn. Litteratur zu verfolgen. Es ist bekannt, daß die technischen Werke und Zeitschriften zu hohe Kosten erfordern, als daß die techn. Beamten sie sich anschaffen oder darauf abonnieren können. Selbstverständlich setzt man von jedem voraus, daß er entsprechend seinen Mitteln seine Bibliothek immer weiter ergänzt, aber die großen Sammelwerke sich zu beschaffen, sind nur sehr wenige im Stande, und ich bin der Meinung, es sei mehr im Interesse der Eisenbahnverwaltung, wenn bei jeder Inspektion die wichtigsten dieser Sammelwerke vorhanden sind. Das darin angelegte Kapital würde sich ganz sicherlich gut rentieren.

Eine andere Frage ist noch im Bericht berührt, auf die ich noch mit einigen Worten kommen muß. Es sind die Dienstwohnungen für die zweiten Beamten der technischen Bezirksstellen. Es ist da in der Erklärung der Großh. Regierung gesagt, daß diejenigen Bahnverwalter, welche den Stationsdienst zu besorgen haben, auf den Stationen wohnen müssen. Ja, das ist noch niemals von irgend jemand bestritten worden. Das, was Anlaß zu Beschwerden bei den zweiten technischen Beamten gegeben hat, war nur das, daß auch die zweiten Beamten der Betriebsinspektoren, die nicht in den Stationsdienst eingeteilt sind, sondern bezüglich des Betriebsdienstes genau die gleiche Stellung einnehmen wie die zweiten Beamten der Bahnbauinspektoren bezüglich des technischen Dienstes, eine Vorzugsstellung genießen. Das ist unzweifelhaft der Fall, es ist nach meiner Erfahrung, die auf eine große Reihe von Jahren zurückgeht, gewiß richtig, daß der technische Beamte, sowohl der erste als in seiner Abwesenheit der zweite, ebenso leicht, ebenso oft auch nachts und zu unerwarteter Zeit in den Dienst gerufen wird wie der zweite Beamte des Betriebsinspektors, und wenn das der Hauptgrund ist, weshalb man es für nötig hält, daß der zweite Beamte des Betriebsinspektors eine Wohnung in der Nähe des Bahnhofs hat und man aus diesem Grunde es für nötig hält, ihm eine Dienstwohnung zu bauen oder zu mieten, so glaube ich, ist es nicht allein auch das gleiche Interesse des Dienstes, sondern auch der Grund der Gleichberechtigung, welcher die gleiche Behandlung der zweiten Beamten der Bauinspektoren und Maschineninspektoren erfordert. Die Großh. Regierung hat ja in dieser Beziehung in Aussicht gestellt, daß weiterhin mit dem schon begonnenen Bau von Dienstwohnungen auch zweite Beamte technischer Stellen bedacht werden sollen, ich glaube aber, da, wo solche Dienstgebäude, eigene Wohngebäude der Eisenbahnverwaltung noch nicht vorhanden sind, wäre es schon jetzt sehr wohl angezeigt, wenn man wie für die zweiten Beamten der Betriebsinspektoren auch für jene der technischen Bezirksstellen Wohnungen mietete.

Zum Schluß möchte ich noch einen Fahrplanwunsch aus meinem Bezirk der Großh. Regierung mitteilen und um Berücksichtigung desselben bitten. Es ist der, ich habe schon früher das mündlich vorgebracht, daß die Station Achern für den Verkehr abwärts bei den Mittags Schnellzügen keine Halte hat, und es wird das von der Stadt Achern schmerzlich empfunden. Es folgen sich da zwei Schnellzüge um die Mittagszeit, die, wie die Gemeinde Achern in einem Gesuch angeführt hat, beide an den Stationen Emmendingen und Denzlingen halten, beide, obwohl sie nur in einer Distanz von 8 Minuten hintereinander fahren, während diese Züge in Achern und in Bühl nicht anhalten. Die beiden Gemeinden Achern und Bühl sind nun der Meinung, es könnte da ein kleiner Ausgleich in der Weise getroffen werden, daß einer von den Zügen an einer der Stationen



des Oberlandes und dann wieder in Achern, der andere auf einer anderen Station des Oberlandes und dann in Bühl hält. Dann wäre, ohne daß die Fahrzeit dieser Schnellzüge im ganzen mehr belastet würde wie bisher, der Wunsch dieser Gemeinden ebenso zu erfüllen, wie ja in dankenswerter Weise schon bezüglich der aufwärtsgehenden Züge der früher oft geltend gemachte Wunsch dieser beiden Gemeinden erfüllt worden ist.

Ebenso möchte ich mich dringend auch den Wünschen anschließen, die der Herr Abg. Gönner heute morgen bezüglich des Nachtzuges Baden-Strasbourg vorgebracht hat. Dieses Anliegen ist auch mir von dem Gemeinderat Achern vorgetragen worden und es ist gewiß sehr berechtigt. Und wenn es in der Art und Weise zur Ausführung käme, wie es von dem Herrn Abg. Gönner vorgetragen worden ist — also mittels täglicher Durchführung eines schon im Fahrplan für Sonn- und Feiertage vorgesehenen Zuges —, so wäre das für beide Gemeinden von großem Wert und ich möchte deshalb auch meinerseits dieses Anliegen dringend der Berücksichtigung empfehlen.

Abg. Lehmann (Soz.): Im Mittelpunkt unserer Verhandlungen steht in diesem Jahr, wie das ja natürlich ist, die Personentarifreform. Ich glaube, daß auch ich mich im wesentlichen auf diese Frage beschränken kann und zwar um so eher, als ja die Arbeiterverhältnisse u. die Beamtenverhältnisse noch nachträglich einen besonderen Gegenstand unserer Verhandlungen bilden werden.

Ich glaube, daß die Erörterung der Personentarifreform am besten in der Weise gemacht wird, daß wir hier ruhig und leidenschaftslos prüfen, ob diese Reform wirklich einen Vorteil für uns bedeutet oder nicht, und ich glaube, je leidenschaftsloser und ruhiger wir in diese Erörterung eintreten und sie durchführen, um so objektiver wird unser Urteil ausfallen. Es handelt sich eigentlich darum, eine kluge, geschäftliche Maßnahme zu treffen; wie jeder Geschäftsmann seine Maßnahmen ruhig und leidenschaftslos überlegt und das Für und Wider ruhig abwägt, so haben auch wir in diesem Falle hier zu verfahren.

Es ist von vornherein die Frage aufgeworfen worden, wer nun eigentlich hier besonders zur Leitung der Verwaltung befähigt wäre, und es ist hier die Meinung ausgesprochen worden, daß es in diesem Falle die Juristen nicht sein können. In anderen Fällen sind sie es ja meist; wir sehen immer, daß Juristen an der Spitze von Verwaltungen stehen. Hier aber (ist gesagt worden) handelt es sich um wirtschaftliche Maßnahmen, davon verstehen die Juristen gewöhnlich wenig oder nichts, und nicht mit Unrecht ist darauf verwiesen worden, daß, da es sich um eine mehr kaufmännische Angelegenheit handle, man diese Dinge auch von kaufmännischen Gesichtspunkten aus betrachten sollte. Dem ist von einem Mitglied der Kammer widersprochen und von ihm darauf hingewiesen worden, daß ein solcher Versuch schon einmal gemacht worden wäre, daß dieser Versuch aber nicht zu einer Nachahmung Anlaß geben könnte. Ich habe kein Urteil darüber, ob das letzte zutrifft; beweisen wird es aber nichts dagegen, daß man hier das kaufmännische Element mehr heranzieht.

Es ist auch weiter die Frage aufgeworfen worden, ob man nicht den Technikern einen größeren Einfluß auf den Betrieb — nicht allein auf den Bau, sondern auch auf den Betrieb — einräumen solle. Wir haben ja aus der Rede meines geehrten Herrn Vorredners gehört, daß auch da die Meinungen auseinandergehen: daß, wie es ja auch natürlich ist, die Techniker sich für berufen halten — und die Juristen ebenfalls! Ich glaube nun, daß wir eigentlich keine von den beiden Kategorien entbehren können. Die Juristen werden notwendig sein

— notwendiger jedenfalls beim Eisenbahnbetrieb als sie es im Schulwesen sind; denn es ist doch der Jurist, der die rechtlichen Beziehungen zwischen den Menschen am besten zu beurteilen vermag, man kann oft ohne Juristen gar nicht auskommen (ich erinnere nur an Geländeerwerb, ich erinnere an den Abschluß von Verträgen usw.); ich erinnere weiter daran, daß große Privatbetriebe auch ihre juristischen Beiräte haben und schlechterdings haben müssen, und daß, wo das nicht der Fall ist, sie sich bei wichtigen rechtlichen Abschlüssen naturgemäß an den Rechtsanwalt wenden müssen. Damit will ich keineswegs gesagt haben, daß das Urteil, das ich sonst im allgemeinen über die Juristen habe, sich wesentlich geändert hätte. Ich schätze sie in anderen Beziehungen nicht allzu hoch ein, aber da es sich hier vielfach um rechtliche Fragen handelt, wird man sie beiziehen müssen.

Eine andere Frage ist dann aber wieder die, ob die Juristen nicht zu viel in diese technischen Dinge hineinreden; ich habe nicht genügend Einblick, um ein abschließendes Urteil abgeben zu können. So weit man sich darüber informieren kann, glaube ich allerdings, daß die Techniker sich nach dieser Richtung hin etwas mehr Einfluß sichern sollten.

Ebenso verhält es sich mit der kaufmännischen Seite. Denn kaufmännisch muß der Betrieb doch schlechterdings geleitet werden. Und in dieser Beziehung gehen die Meinungen hier sehr weit auseinander. Die Eisenbahntreuer meinen, man sollte kaufmännische Grundsätze anwenden, indem man den Umsatz zu erhöhen versucht, indem man also mehr Aufträge zur Beförderung von Gütern und Personen zu erhalten trachtet. Wir haben es hier ja nur mit den Personen zu tun. Will der Kaufmann seinen Umsatz steigern, will er mehr Aufträge erhalten, so ist er gezwungen, billiger zu sein als die Konkurrenz. Das haben wir ja versucht: wir haben durch Einführung unseres Kilometerheftes diesen Grundsatz befolgt. Und wenn man behauptet, daß wir später einmal von Preußen erlittet werden würden, muß ich doch sagen, daß eigentlich wir diejenigen sind, die mit unserm Kilometerheft angriffsweise vorgegangen sind. Wir haben — und man muß doch wohl sagen, nicht ohne Erfolg — die Reisenden veranlaßt, unsere Linien zu benutzen; zunächst einmal, weil unsere Linien gut ausgebaut waren, vollstehende Durchgangszüge haben; aber das alles würde nichts genützt haben: zweifellos hat das Kilometerheft wesentlich zu jenem Erfolg beigetragen. Das Kilometerheft ist — das glaube ich annehmen zu können — nicht eingeführt worden, damit die Reisenden billiger fahren, sondern es ist eingeführt worden, um die Einnahmen zu steigern.

Es ist dann heute zum Beweise dafür, daß das Kilometerheft eine vorteilhafte soziale Einrichtung sei, darauf verwiesen worden, daß meine Partei niemals widersprochen hätte, daß wir die Vorteile des Kilometerheftes anerkannt haben. Gewiß! Wir haben aber niemals verschwiegen, daß das Kilometerheft bei weitem nicht dem entspricht, was wir verlangt haben; wir haben niemals verschwiegen, und haben das gesagt: alle diese kleinen Leute, die keine 500 Kilometer abfahren und nicht 12,50 Mark pro Jahr zum Reisen aufwenden können, gehen leer dabei aus. Wir haben also gewünscht, daß der Preis des Kilometerheftes auf die einfache Fahrkarte überführt werde, wie es ja in der Reform geschehen soll. Wenn wir also das Kilometerheft gelobt haben, so geschah das immer nur im relativen Sinne.

Daß wir also nun durch einen billigeren Preis, durch eine weitere Konkurrenz den Durchgangsverkehr noch mehr an uns ziehen können, scheint ausgeschlossen zu sein. Aber wir stehen uns deshalb doch nicht schlecht, weil ja die Einnahmen aus dem Personenverkehr

erheblich gestiegen sind. Allerdings rechnet uns die Eisenbahnverwaltung vor: Die Ausgaben sind mehr gestiegen als die Einnahmen. Das beweist nichts; man kann eine sehr hohe einmalige Ausgabe machen und kann auf diese Weise die Differenz zwischen Ausgabe und Einnahme verkleinern. Man kann, wenn man weiß, daß die Einnahmen in steigendem Sinne sich bewegen, die Ausgaben dementsprechend einrichten. Wenn der Kaufmann weiß, daß die Einnahmen steigen, dann ist ihm wohl dabei, selbst wenn er an dieser Einnahme nicht gerade sonderlich, wie er es ausdrückt, verdient. Das ist ja das Geheimnis, weshalb großer Umsatz und kleiner Gewinn meist Hand in Hand gehen, weil derjenige, der einen großen Umsatz hat, sich mit einem kleinen Gewinn begnügen kann, mit einem kleineren jedenfalls, als derjenige, der nur einen kleinen Umsatz hat. Wir könnten aber, wie gesagt, in noch höherem Maße den Verkehr vom Elsaß und Württemberg nach unserem Lande wohl nicht ableiten, und deshalb muß zu einem anderen Mittel gegriffen werden. Deshalb sagen die Eisenbahnreformer nicht mit Unrecht, es muß unser habsüchtiges Volk veranlaßt werden, in höherem Maße als bisher zu reisen, und das geschieht dadurch, daß wir den Preis der Ware heruntersetzen. Dadurch veranlassen wir, daß mehr Leute von der Reisegelegenheit Gebrauch machen. Der Kaufmann pflegt es in der Weise zu machen, daß er den Leuten ein Bedürfnis anreizt. Der Herr Kollege Mayer lacht darüber. Ich will nur bemerken, daß der Kaufmann im wesentlichen dem Volk das Rauchen anezogen hat; und so wie das Volk durch den Kaufmann sich an den Kaffeegenuß und neuerdings an den Teegenuß hat gewöhnen lassen, so wünschen die Reformer, daß von der Gelegenheit des Reisens in höherem Maße Gebrauch gemacht wird. Das tritt zweifellos ein, die Reisegelegenheit ist da, sobald das Reisen billiger geworden ist. Darauf beruht die Auffassung, daß eine Verbilligung der Personentaxe eine erhebliche Mehreinnahme bringt.

Nun geht die Regierung bei allen ihren Berechnungen davon aus: Wenn wir, wie es von der Zweiten Kammer vor zwei Jahren beschlossen wurde, den Satz von 2,4 Pf. oder noch höher ohne Kilometerheft auf 2 Pf. für diese wenigen Personenzüge heruntersetzen, haben wir einen Ausfall in dieser Klasse von ungefähr 7 Millionen Mark. Diese Berechnung beruht aber nur auf Annahme. Wenn der Herr Kollege Giebler gesagt hat, die Sozialdemokraten seien ja sonst immer so sehr für die Wissenschaft, er verstehe daher nicht, wieso ein Mitglied der sozialdemokratischen Fraktion erklärt habe, daß diese Zahlen ihm nicht imponieren, dann sage ich: Diese Zahlen, die in der Denkschrift niedergelegt sind, haben sehr viel Ähnlichkeit mit der theologischen Wissenschaft, sie beruhen vielfach auf Annahmen; das war wohl damit gemeint, daß das, was in der Denkschrift gesagt ist, hypothetisch ist, auf Annahme beruht; weiter sollte nichts gesagt sein. Hier hilft keine Theorie, sondern nur die Praxis. In den kaufmännischen Betrieben hat man die Erfahrung gemacht, daß die Verbilligung auch die Steigerung des Umsatzes eines Artikels bedeutet.

Wer kommt denn in Frage, wer reist? Es ist der Mittelstand namentlich und sind die besser bezahlten Arbeiter. Nach den Beobachtungen, die man machen kann, nimmt tatsächlich der Reiseverkehr zu. Die Zahl der Personen, die jährlich befördert werden, ist immer größer geworden, und wir haben gerade in diesem Frühjahr die Beobachtung gemacht, daß die Wälderfrequenz erheblich gestiegen ist, daß diesmal schon zu Ostern die Wälder besetzt waren wie sonst nur in der Hochsaison. Diese Leute sind alle mit der Eisenbahn dahin gekommen und kehren mit der Eisenbahn wieder zurück. Darum scheint mir ein sicherer Schluß gezogen werden zu können,

daß der Wohlstand in dem oberen Mittelstand, wie wir ihn nennen wollen, gestiegen ist, ebenso vielleicht bei dem unteren Mittelstand. Das hängt mit unserer wirtschaftlichen Entwicklung überhaupt zusammen, und solange der wirtschaftliche Aufschwung anhält, werden wir auch eine Zunahme im Reiseverkehr zu verzeichnen haben. Will man also den Reiseverkehr steigern, dann wird mit der Billigkeit der Tarife eine bessere Verteilung des Volkseinkommens überhaupt Hand in Hand zu gehen haben. Je mehr die unteren Volksteile an diesem Volkseinkommen partizipieren, in umso höherem Maße werden sie auch von der Gelegenheit des Reisens Gebrauch machen, weil sie dann die Kosten bestreiten können.

Nichtig ist ja, daß das Reisen an sich selber keine Werte schafft, daß wir dadurch nicht reicher werden. Aber weiter ist richtig, daß das Reisen ganz ungemein bildet, daß man jemandem, der durch die Welt gekommen ist, es sofort anmerkt, nachdem man nur kurze Zeit mit ihm gesprochen hat, daß er einen weiten Gesichtskreis hat. Wenn wir nicht das gute Eisenbahnetz in Deutschland hätten und überhaupt nicht die Erfindung der Dampfmaschine gemacht hätten, würde unsere Kultur in Europa ebenso der Stagnation entgegengegangen sein, wie in den alten Kulturländern in Asien. Die Beobachtung ferner Gegenden ist zweifellos, das wird niemand bestreiten, außerordentlich kulturfördernd.

Nun haben wir vor zwei Jahren beschlossen, es soll der Zweifelpennigtarif eingeführt werden, und bei den Debatten, die wir darüber gehabt haben, ist es keinem Menschen in den Sinn gekommen, daß die Regierung nun etwa ihre Aufgabe so auffaßt, daß eine Tarifreform eine Verteuerung des Reisens bedeute. Sie hat in ihrer Denkschrift ausgeführt, in welchen Fällen eine Verbilligung und in welchen eine Verteuerung eintritt. Aber diese ganze Statistik leidet unter dem Mangel, daß die Fahrartensteuer hier nicht berücksichtigt ist, daß, wie ich sofort hinzufügen will, sie von der Regierung allerdings nicht hat berücksichtigt werden können, da sie erst nachher vom Reichstag beschlossen wurde, als die Denkschrift bereits ausgegeben war. Aber das haben wir in der Kammer zu berücksichtigen. Und von der Fahrartensteuer ist es merkwürdig still, wenn man die Vertreter der großen Parteien hört, weil das das Werk der national-liberalen und der Zentrumspartei ist. Ich will dabei keine Unterjudung anstellen, ob die Nationalliberalen oder das Zentrum die Hauptschuld trägt. Die eine Partei sucht es natürlich der anderen anzuhängen, ich glaube aber, sie sind beide gleichmäßig daran beteiligt. Und in der Fahrartensteuer liegt die Verteuerung. In der Denkschrift heißt es, daß gegenüber den Kilometerheften eine Erhöhung der Preise bei Schnellzügen in der dritten Klasse um 25 Proz. eintritt, dazu kommt nun noch die Fahrartensteuer; in der zweiten Klasse beträgt die Erhöhung nur rund 10 Proz. Auf Seite 61 der Denkschrift ist eine Tabelle angefügt, woraus zu ersehen ist, in welcher Weise bei Personenzügen und bei Schnellzügen eine Verteuerung eintritt. Es tritt bei den Schnellzügen bereits bei 10 Kilometer eine Verteuerung ein, u. so geht es fort. Ohne die Fahrartensteuer wird man für eine Reise von Mannheim nach Karlsruhe, also bei 60 Kilometer auf dem kürzesten Wege, bisher 3 M. 50 Pf. und jetzt nach dieser Tabelle 4 M. 10 Pf. zu entrichten haben. Wer sagt, daß wir ja doch gar nicht den Schnellzug zu benutzen brauchten, daß wir Personenzug fahren können, der weiß nicht, daß für die Mannheimer Kaufmannschaft und für jedermann Zeit Geld ist und sein muß.

In welcher Weise das auf unser ganzes geschäftliches Leben einwirkt, dafür nur ein einziges Beispiel. Ich hörte vor einigen Tagen von einem Geschäftsreisenden, der seit einem Jahrzehnt auch kleine Plätze in Baden und Würt-

temberg besucht, Bläse von vielleicht 6000 oder 8000 Einwohnern, der immer nur dieselbe Tour macht, der genau weiß, welche Strecken er fährt und der auf kurzen Strecken auch Personenzüge benutzen kann, daß ihm durch die Verteuerung ein Mehr von jährlich fünfhundert Mark an Ausgaben erwächst, weil er auf größeren Strecken die Schnellzüge benutzen muß. So werden andere Geschäftsleute noch in viel höherem Maße in Betracht kommen, und es war heute anerkennenswert, daß der Herr Ministerialdirektor Schulz erklärt hat, es sollte die Industrie getroffen werden, die landwirtschaftliche Bevölkerung, die keine großen Strecken fährt, würde den Vorteil erlangen. Hier hätte die nationalliberale Partei ihr Veto einlegen sollen, hier hätte man erwarten sollen, daß sie erklärt hätte: Wir wollen nicht, daß ständig immer die Industrie belastet wird, daß sie in dieser Weise gehemmt wird, ähnlich wie sie schon durch das Vermögenssteuergesetz und die Progression, die darnach eintreten wird, gehemmt wird. Wir wollen unsere industrielle Entwicklung nicht hemmen, und dazu bietet man nun in der Weise die Hand, indem man eine indirekte Besteuerung der Industrie durchführt!

Bei dem Vermögenssteuergesetzentwurf hat das Zentrum den Grundgedanken aufgestellt, daß jede Aenderung, die die Landwirtschaft belastet, für sie unannehmbar ist, daß eine Mehrbelastung, als die Landwirtschaft sie bisher schon zu tragen gehabt hat, das Gesetz nicht bringen dürfe. Auf einen ähnlichen Standpunkt hätte sich die Regierung bei den Verhandlungen mit der preussischen und den übrigen Regierungen stellen sollen, sie hätte sagen sollen: Der Tarif, den wir jetzt haben, darf nicht verteuert werden! Wir haben ja vor zwei Jahren eine Ermäßigung der Tarife verlangt, das war doch der Zweck unserer sieben langen Sitzungen darüber. Eine Ermäßigung der Tarife sollte eintreten, und die Regierung schickt nun ihre Vertreter nach Berlin und ist damit einverstanden, daß eine Verteuerung, ja eine erhebliche Verteuerung der Schnellzüge eintritt. Sie hätte auch darauf verweisen können, daß wir bei unserem langgestreckten Lande eine solche Verteuerung am allerwenigsten ertragen könnten, und sie hätte darauf aufmerksam machen können, daß eine solche Verteuerung eine scharfe Opposition im Volke finden würde. Ich glaube, daß auch die Herren von der nationalliberalen Partei diese Opposition doch unterschätzen. Sie werden ja mit ihren Jungliberalen fertig, das glaube ich, ich glaube, der Herr Abg. Vinz bleibt auch Sieger hier in Karlsruhe. Hier liegen die Dinge nicht so, daß man auf die Jungliberalen außerordentlich viel Rücksicht zu nehmen hat, das glaube ich gern, aber ob die Jungliberalen nicht immer mehr von Ihnen abschwenken, das ist eine andere Frage. Jedenfalls stimmen wir gegen diese Tarifreform, gegen diese Tarifverteuerung, und ich glaube, daß unsere Anschauung draußen im Lande verstanden wird, aber Ihre Anschauungen werden nicht verstanden. Sie können ja auch nicht prinzipiell gegen die Verteuerung sein, nachdem Ihre Parteifreunde, zum Teil dieselben Männer, die hier sind, in Berlin für die Fahrartensteuer eingetreten sind.

Daß für den Schnellzug ein Zuschlag erhoben werden soll, weil er eine höhere Leistung darstellt, könnte man zugeben, wenn der Grundpreis 2 Pfennig wie bei den anderen Zügen wäre. Setzen Sie doch den Zweipfennigtarif ein, dann wird Niemand etwas dagegen haben, wenn man für den Schnellzug auch einen kleinen Zuschlag nimmt. Aber was Sie wünschen, das ist auch in der Denkschrift gesagt worden, indem behauptet wird, es gibt zu viel Reisende, die den Schnellzug nur auf kurze Strecken benutzen. Sie wünschen also, daß diese auf kurze Strecken, sagen wir einmal von hier bis Mannheim, oder von hier bis Offenburg, Lokalzüge benutzen. Ich habe schon aus-

einandergesetzt, daß das zweifellos von großem Nachteil sein würde.

Selbst die einfachsten Forderungen, die immer schon auf diesem Gebiete verlangt worden sind, werden nicht berücksichtigt. Darüber ist wohl keine Eisenbahnerverwaltung im Unklaren, daß es eine ungeheure Ungerechtigkeit ist, für Kinder über 10 Jahren den vollen Fahrpreis zu verlangen. Man hat allerdings davon gehört, daß die Regierungen nicht abgeneigt wären, diese Altersgrenze für die Kinderfahrarten hinaufzusetzen, es wird aber gar kein Versuch unternommen, um diese Grenze zu erhöhen.

Die Auffassung, daß eine Verteuerung unserer Eisenbahntarife notwendig ist, um die Rentabilität zu sichern, ist ganz zweifellos falsch, und die weitere Auffassung, die hier von dem Herrn Abg. Vinz und von anderen dargelegt worden ist, daß wir durch Preußen gezwungen werden, diese preussische Politik mitzumachen, halte ich ebenfalls für verfehlt. Man sagt: Welchen Eindruck wird es machen, wenn wir uns dem nicht fügen würden! Ja, wir haben doch das Recht, einfach kurzerhand zu erklären: Wir lehnen es ab, eine Verteuerung für unsere Schnellzüge einzuführen, und wenn das doch gemacht werden soll, so tun wir einfach nicht mit! Es ist immer darauf hingewiesen worden: Wir können jederzeit zurücktreten, es kann uns kein anderer Bundesstaat hindern, zurückzutreten. Dann sollen wir doch lieber gar nicht mitmachen, denn heute haben wir einen triftigen Grund. Einen so triftigen Grund haben wir für den Rücktritt nachher nicht mehr wie den, den wir heute haben, wenn wir sagen: Wir bleiben für uns. Weiter ist gesagt worden: Ja, dann wird man uns Daumenschrauben ansetzen, dann wird man die Güter umleiten, und die Folge wird sein, daß wir zu Kreuze kriechen müssen. Unsere Eisenbahnen kann man uns nicht nehmen, man kann sie für den Durchgangsverkehr nicht einfach ausschalten. Auf den Verkehr innerhalb des Landes hat weder die preussische Regierung noch irgend eine andere den geringsten Einfluß. Wenn jemand von Karlsruhe nach Mannheim fährt, dann muß er die badische Bahn benutzen, wenn er nach Offenburg fährt, ebenfalls. Der Fernverkehr macht wohl kaum soviel aus, und ich weiß nicht, wie die preussische Regierung es anfangen will, nun in noch höherem Maße, als es bisher bereits geschehen ist, den Verkehr umzuleiten. Was den Güterverkehr anbetrifft, so ist es noch gar nicht ausgemacht, wer dabei etwa den Kürzeren zieht. Mannheim und Karlsruhe sind vorläufig noch Endpunkte der Schifffahrt. Dort werden die Güter ausgeladen, von dort gehen sie weiter nach Süddeutschland hinein, und ich weiß noch lange nicht, wenn wir einmal gezwungen sein sollten, gleiches mit gleichem zu vergelten, wenn wir in Notwehr uns befinden sollten, wer dann dabei den Kürzeren ziehen wird. Dann gebe ich auch zu bedenken, daß wir das ganze Württemberg förmlich umflammern, daß, wenn es einmal zu einem Kampfe um die Tarife kommen sollte, wir in der Notwehr auch die Umleitung von Würzburg her vornehmen könnten. Ich habe aber von der preussisch-heftigen Betriebsgemeinschaft und deren Verwaltung eine viel zu hohe Meinung, als daß sie das nun etwa ernstlich tun würde. Daß hier und da kleine Umleitungen mit unterlaufen, das geschieht wohl überall, soll sogar auch in Sachsen geschehen, wenn auch nicht bei uns. Das wird auch nachher wohl nicht immer vollständig zu vermeiden sein, wenn das sich auch manchmal der Kontrolle der höheren Verwaltung entzieht. Die Regierung hätte also hier mehr Rückgrat zeigen sollen. Wenn heute gesagt worden ist: Preußen wird uns noch lange nicht schlucken, Preußen wünscht das nicht einmal, wenn heute seitens der Herren Abgg. Bergt und Vinz gesagt worden ist: Man darf sich Preußen doch nicht als ein wildes Land vorstellen — beide haben ihre Erfahrungen

auf Reisen gemacht und haben gefunden, daß das Land sogar ganz kultiviert ist, daß es auch nicht viel anders aussieht, als bei uns — so war ich sehr erstaunt, daß sie ihre Beobachtungen erst auf ihren Reisen haben machen müssen. Uns ist niemals der Gedanke gekommen, daß es dort wesentlich anders aussieht. Aber das kommt daher, daß die Entwicklung dort vorwärts gegangen ist, trotzdem die Regierung junkerlich ist. Die wirtschaftliche, industrielle Entwicklung Preußens beruht auf dem Vorhandensein der reichen Mineralerschätze und der Kohlenerschätze; wenn wir diesen Kohlenreichtum in den Oder- oder in den Weichselniederungen hätten, dann würden wir auch dort bald die Industrie aufblühen sehen. Dort würden die Junker das auch nicht auf die Dauer haben verhindern können. Die wirtschaftlichen Kräfte sind stärker, als die reaktionären Elemente.

Wenn man sich das vergegenwärtigt, dann weiß man, daß die preußische Regierung in ihren Machtgelüsten allerdings wahrscheinlich doch nach Möglichkeit versuchen würde, ihren Einfluß auch hier zu verstärken; denn wollte sie das nicht, dann würde sie sich nicht weigern, Reichseisenbahnen einzuführen. Sie kommen gar nicht darum herum, dieses Programm, was aufgestellt worden ist, nicht zu verwirklichen zu versuchen. Der Herr Abg. Vinz hat heute gesagt, die Durchführung sei mit kleinen Mitteln verhindert worden, es sei Opposition gegen die Durchführung gemacht worden. Diese Opposition ging von Preußen im Bundesrat aus, weil Preußen nicht wünscht, daß es Reichseisenbahnen gibt, weil dann der Reichstag über das Eisenbahnwesen zu entscheiden hätte. Daß wir aus dieser ganzen Eisenbahnangelegenheit, aus diesem unangenehmen Partikularismus nicht herauskommen, ist auf die Abneigung der preußischen Regierung gegen das allgemeine Wahlrecht zurückzuführen. Hätten wir das allgemeine, direkte und geheime Wahlrecht in Preußen und wäre dort entsprechend der Parteibildung auch der Landtag zusammengesetzt, dann würde der Grund für die preußische Regierung wefallen, der sie heute abhält, der Durchführung dieses § 45 der Reichsverfassung sich entgegenzusetzen. Wie sehr die preußische Regierung der Durchführung von Bestimmungen sich entgegensetzt, die von allen Parteien anerkannt werden, das beweist ja, wie lange es sich gegen die Einführung von Reichstagsdiäten gestraubt hat. Es war die preußische Regierung, die, wie allgemein bekannt, nicht mit tat. Sie ignorierte einfach die Beschlüsse des Reichstags, und deshalb unterblieb die Bewilligung der Reichstagsdiäten, bis es gar nicht mehr anders ging, um den Reichstag einigermassen beschlußfähig zu machen.

Dann noch ein paar Worte über die Frage der Buchführung bei den Eisenbahnen. Der Herr Abg. Kolb hat gemeint, es gäbe dort keinen Ueberblick, und er hat daraus den Schluß gezogen, daß es vielleicht auch an der Ordnung fehle. Nun gebe ich ja zu, daß die kameralistische Buchführung, wie sie jedenfalls bei der Eisenbahnverwaltung eingeführt sein dürfte, ebenfalls einen Ueberblick gewährt, und ich gebe ferner zu, daß die kaufmännische Buchführung sich für diesen größeren Betrieb vielleicht nicht ohne weiteres eignet, daß die kaufmännische Buchführung auf das über ein ganzes Land sich erstreckende Geschäft nicht ohne weiteres übernommen werden kann, und daß naturgemäß jedes größere Geschäft seine besonderen Eigentümlichkeiten hat. Aber es muß der Zweck der stetigen Ueberblicklichkeit und der stetigen Selbstkontrolle erreicht werden. Ob dieser Zweck erreicht wird bei der Art, wie die Buchführung jetzt eingerichtet ist, vermag ich nicht zu beurteilen, da ich das System in seinen Einzelheiten nicht kenne. Nur eines möchte ich dem Herrn Abg. Vinz gegenüber bemerken, u. das hat mir Veranlassung gegeben, auf diese Frage zurückzukommen. Der Herr

Abg. Vinz sagte: Der Tadel, daß keine Abschreibungen erfolgen, ist hinfällig, denn an Stelle der Abschreibungen ist ein Erneuerungsfond eingesetzt. Und er fügte hinzu, dieser Erneuerungsfond sei das Bessere. Ob ein Erneuerungsfond so gut ist wie die Abschreibungen, wird man nur dann beurteilen können, wenn man weiß, nach welchen Grundsätzen dieser Erneuerungsfond eingerichtet ist. Bei den Abschreibungen besteht der ungeheure Vorteil darin, daß für jedes Aktium eine besondere Abschreibung in besonderer Höhe vorgenommen wird. Wenn man von einer Maschine weiß, daß sie vielleicht in 5 oder 6 Jahren nur noch den Wert von altem Eisen hat, wird man natürlich eine zwanzigprozentige Abschreibung vornehmen, während man von einer anderen Maschine, die vielleicht im gleichen Betriebe ist, von der man aber weiß, daß sie mindestens zehn Jahre gebrauchsfähig ist, einen geringeren Prozentsatz abschreiben wird. Beim Erneuerungsfond muß also nach denselben Grundsätzen verfahren werden, wenn nachher die Bilanz die Werte richtig darstellen soll. Ich will mich auf die Einzelheiten nicht näher einlassen. Ich habe übrigens auch von einem städtischen Betriebe gehört, daß dort auch nicht immer jener schöne Ueberblick und jene Selbstkontrolle vorhanden ist, die eben in der kaufmännischen doppelten Buchführung liegt.

Ich komme zu dem Schlusse, daß die Eisenbahntarifsreform, wie sie jetzt ist, abzulehnen ist, weil sie eine erhebliche Verteuerung des Fernverkehrs mit sich bringt. Wenn aber die Regierung glaubte, dem Landtage das bieten zu können, dann hätte sie, nachdem die Fahrkartensteuer angenommen war, ihre Stellung ändern müssen. Dann hätte sie sagen müssen: Wir haben alle diese Berechnungen aufgestellt mit Rücksicht darauf, daß es die Nettoausgaben sind, wir haben nicht wissen können, daß die Fahrkartensteuer kommt; nun diese aber durch Reichsgesetz beschlossen ist, sind wir gezwungen, die Sätze entsprechend der Reichsfahrkartensteuer zu ermäßigen. Ich bin überzeugt, daß das gegangen wäre und daß das noch geht, und daß dann hier im Landtage diese Reform wahrscheinlich glatt angenommen worden wäre. Wenn wir nun aber den Antrag der Budgetkommission ablehnen, so ist die Sache damit nicht erledigt, sonst würde ja alles beim Alten bleiben; dann müßte ein Antrag angenommen werden: den Zweipfennigtarif für die dritte Klasse und für alle Züge einzuführen. Andernfalls würden wir ja so töricht sein und würden (abgesehen von den Lokalzügen), die Reichsfahrkartensteuer für alle Eisenbahnarten bezahlen. Wir müssen den Zweipfennigtarif durchführen aus dem schon von mir genannten Grunde.

Es scheint aber gar nicht einmal festzustehen, daß diese Reform überhaupt zustande kommt. So scheint die Zentrumsparlei in Württemberg zu denken, die den Antrag eingebracht hat, die Regierung möge einen Entwurf vorlegen, wonach mit dem 1. August der Zweipfennigtarif eingeführt wird. Die württembergische Regierung scheint, hiernach zu urteilen, noch gar nichts unternommen zu haben; sie scheint also noch anzunehmen, daß vielleicht diese ganze Abmachung nicht zustande kommt.

Gestatten Sie jetzt noch ein paar Worte über den Eisenbahnbetrieb selber. Es herrscht ja in den Beamtenkreisen eine ziemliche Unzufriedenheit, die sich namentlich vor zwei Jahren bemerkbar gemacht hat, als uns in einer Denkschrift vorgerechnet wurde, wie unsere Beamten bezahlt werden. Es ist von anderer Seite die Richtigkeit der Behauptung, daß wir unsere Beamten am besten bezahlen, bestritten worden. Man hat darauf hingewiesen, daß die Beamten der gleichen Qualität in Württemberg sich besser stellen als hier, und daß deshalb der

Durchschnitt bei uns eben zu hoch sein müsse. Nähere Erkundigungen haben dann ergeben, daß das daher kommt, weil wir in Baden gegenüber Württemberg und Preußen eine verhältnismäßig größere Anzahl von Beamten mit Mittelschulbildung haben, daß wir also arbeiten von Leuten mit Mittelschulbildung verrichten lassen, die in Württemberg und Preußen von Leuten mit Volksschulbildung gemacht werden, und daß diese Leute in Baden entsprechend ihrer Vorbildung schlechter bezahlt sind als dort. Nichtsdestoweniger sind die Durchschnittssätze, da man alle zusammenziehen muß, höher. Es ist mir versichert worden von Leuten, die das kennen, daß, während wir, wie hier auf Seite 6 des Betriebsbudgets angegeben ist, 410 Beamte, Expeditionsassistenten, Telegraphenassistenten u. s. w. angestellt haben, Württemberg statt unserer 410 Beamten mit Mittelschulbildung 164 hat. Also zusammengenommen glaubt man, daß der höhere Durchschnitt der Gehälter mit Sicherheit auf diesen Umstand zurückzuführen ist. Ob nach der Richtung hin nicht Ersparnisse gemacht werden können, das gebe ich anheim, zu erwägen. Ich will nur bemerken, da es nach Versicherungen, die mir gemacht worden sind, die Zahl der Anwärter für diese Posten ganz erheblich zu hoch ist, und daß man deshalb den Leuten, die dieser Karriere sich zuwenden, sagen sollte: Ihr werdet so und so lange warten müssen.

Dann ist von Herrn Abg. Hergt in sehr scharfer Weise gegen meinen Fraktionskollegen Kolb geredet worden, weil sich dieser darüber beklagt hat, daß Diäten gemacht werden. Auch darüber sind mir zuverlässige Mitteilungen gemacht worden, und damit, daß ich das hier erkläre, soll keineswegs der Stand als solcher angegriffen werden. Es sind natürlich einzelne darunter, die vielleicht Diäten schinden und dann auf diese Weise den Stand überhaupt heruntersehen.

Es wird auch behauptet, daß die Kontrolle darüber, ob die Beamten voll beschäftigt sind, eine sehr mangelhafte sei, daß also auf der einen Stelle der Beamte, namentlich im äußeren Dienst, ziemlich angestrengt ist, während anderwärts herzlich wenig zu tun ist. Es ist mir versichert worden, daß, als ein zweiter Beamter nach einer Stelle kam, für diesen kein Stuhl und kein Pult da war, daß also ein Stuhl und ein Pult bisher vollausgenügend; beim schönen Wetter hat man sich dann gegenseitig abgelöst mit dem Spazierengehen, beim schlechten Wetter sind aber Differenzen entstanden wegen des einen Stuhles (Heiterkeit), sodaß dann ein zweiter später angeschafft wurde. Es sollte also eine genaue Kontrolle darüber stattfinden, ob die Beamten genügend beschäftigt sind, oder nicht, auch ob sie überbürdet sind. Im allgemeinen glaube ich allerdings annehmen zu können, daß, wenn einer überbürdet ist, er sich melden wird, daß also eine Überbürdung im allgemeinen nicht stattfindet; aber ich glaube nicht, daß jemand sich meldet, wenn er zu wenig Beschäftigung hat. Ich will zugeben, daß manchmal eine Stelle für einen zu viel, für zwei aber zu wenig Arbeit bietet, aber jedenfalls bestehen nach dieser Richtung hin eine große Menge Nebelstände; denn das, was ich mitgeteilt habe, ist mir nicht etwa gesagt von einem Beamten, sondern es wird geradezu herumerzählt. Ich kann natürlich nicht weiter auf Einzelheiten eingehen, ich gebe aber anheim zu erwägen, ob es sich nicht empfiehlt, auch in diesen Dingen eine etwas strengere Kontrolle zu üben; man könnte da große Ersparnisse machen.

Ich will zum Schluß nur noch sagen, daß durch diese öffentliche Besprechung solcher Dinge, wie sie von verschiedenen Herren hier vorgebracht worden ist, die Beamten sich nicht beleidigt fühlen darf. Denn diese öffentliche Besprechung ist vielfach das einzige Mittel,

um zu verhindern, daß schlimmeres einreißt; denn wenn die Beamten wissen, daß man ihnen auf die Finger sieht, daß sie mehr oder weniger der Kontrolle der Öffentlichkeit unterstehen, dann wird jeder Beamte dafür sorgen, daß er durch sein Verhalten auch keinen Anlaß zur Kritik geben soll. Wenn ich mit meiner Kritik nur das erreicht habe, dann habe ich heute nicht umsonst gesprochen.

Abg. Duffner (Zentr.): Ich habe nicht den Auftrag, mich wie mein Herr Vorredner über einen fehlenden Stuhl zu beklagen, sondern einige Wünsche vorzubringen, um deren Vertretung ich gebeten worden bin.

Zunächst handelt es sich um den Zug 1414, der von Bilingen um 11 Uhr 16 Min. abfährt und in Donaueschingen als Schlußstation um 11 Uhr 37 Min. hält. Es wird gewünscht, daß dieser Zug bis Zimmendingen weitergeführt werde wie bisher. Der Wunsch wird damit begründet, daß die Gewerbetreibenden und die Landleute, die aus der Umgebung nach Donaueschingen kommen, um dort ihre Erzeugnisse abzusetzen, den Zug 10 Uhr 8 Min nicht benützen können, weil er zu früh abfährt. Sie müssen also bis nachmittags  $1\frac{1}{2}$  Uhr warten, was für sie ein Zeit- und Geldverlust bedeutet. Auch für die zwischen Donaueschingen und Zimmendingen liegenden Orte wäre die Weiterführung dieses Zuges von Donaueschingen bis Zimmendingen eine Wohltat.

Dann möchte ich bezüglich des Nachmittagszuges, der im Winterkurs um 4 Uhr 22 Min. von Donaueschingen nach Zimmendingen fährt, einen Wunsch vorbringen. Dieser Zug ist ein Güterzug und führt einen Wagen dritter Klasse mit. Dieser Wagen ist zumeist überfüllt, so daß die Einstellung eines zweiten Wagens geboten erscheint. Was den Sonntagsverkehr auf dieser Linie angeht, so scheinen nicht diejenige Einrichtungen getroffen zu sein, um ihn zu bewältigen zu können.

Vor einiger Zeit waren Passagiere genötigt, den Gepäckwagen zu benützen, um mitzukommen. Das sollte nicht vorkommen! Ich glaube hoffen zu dürfen, daß die Anregung zur Abstellung dieses Mißstandes genügt.

Eine weitere Klage betrifft die schlechte Ausstattung der Wagen 3. Klasse, die dort noch geführt werden. Ich habe selbst schon Gelegenheit gehabt, die Richtigkeit dieser Angaben zu bekräftigen. Speziell die Wagen 6678 und 11130 sollen derart sein, daß ihre Außerdienststellung kein weggeworfenes Geld bedeuten würde, wenn sich eine durchgreifende Reparatur nicht mehr verlohnt.

Bezüglich der Beschaffung der zur Erneuerung der Betriebsbedürfnisse verschiedenster Art benötigten Materialien möchte ich mir ebenfalls einige Bemerkungen erlauben. Von einer Firma wurde mir geschrieben, daß in vielen Fällen die Lieferungsstermine so kurz bemessen würden, daß es mittleren und kleineren Geschäften einfach unmöglich gemacht sei, sich mit Erfolg an einem Wettbewerb zu beteiligen; hier müßte meines Erachtens etwas geschehen, um den Vorsprung der norddeutschen Großindustrie zu Gunsten unserer einheimischen kleineren Unternehmungen abzuschwächen. Durch frühzeitige Vergebung, also durch Gewährung möglichst langer Lieferfristen ließe sich sehr viel erreichen, ohne daß die Eisenbahnverwaltung oder das Land einen Nachteil haben würde. Hierbei darf ich auch anerkennend bemerken, daß in den letzten Jahren auch einige Firmen im Schwarzwald berücksichtigt wurden bei Bestellung von Fernsprech- und Signalapparaten u. dgl. für den Bedarf der Groß- und Staatsbahnen. Ich möchte aber auch wünschen, daß für die Zukunft unsere Schwarzwaldindustrie seitens der Groß- und Staatsbehörden bei der Vergebung der Arbeiten in wohlwollender Weise berücksichtigt

werden (Minister Febr. v. Marschall nicht dem Redner zu) — ich danke dem Herrn Minister für seine freundliche Zustimmung — und kann versichern, daß unsere Industrie auf dem Schwarzwald, sowohl was Einrichtung wie Leistungsfähigkeit anbelangt, auf einer Höhe steht, daß sie den verwöhntesten Ansprüchen gerecht zu werden vermag.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit der Großh. Generaldirektion auch ein anerkennendes Wort sagen darüber, daß sie den Bahnwärtern Gelegenheit gibt, die Zinkerschule in Hohenheim zu besuchen, und dafür, daß sie die Kosten für die erstmalige Aufstellung der Stände, der Stöcke usw. trägt. Das ist mir ein Zeichen, daß sie Verständnis hat dafür, daß auch mit kleinen, wenn gut angewandten Mitteln die dienstliche wie außerdienstliche Stellung der Beamten angenehm gestaltet werden kann. Ich möchte wünschen, daß sie auf diesen Pfaden weiter wandelt; es bietet sich Gelegenheit genug auf dem Gebiete der Wohnungsfrage, der Kleiderfrage, der Urlaubfrage usw. Es kann da manches geschehen, was Dank zu ernten vermag.

Ich will nicht auf die vielumstrittenen Fragen eingehen, wie Tarifrage u. dgl.; wollte jeder dazu reden, würden wir garnicht mehr fertig. Nur eine Bemerkung möchte ich mir erlauben.

Die Abschaffung des Kilometerheftes wird in den beteiligten Kreisen als ein Verlust empfunden, nicht nur wegen des billigen Fahrpreises, den er vermittelt, sondern auch wegen der Bequemlichkeit, die es bietet. Ich will nun der Großh. Generaldirektion nicht vorgreifen, den Wunsch aber möchte ich aussprechen, daß sie nach Erledigung der ganzen Tarifrage Mittel und Wege findet, dem reisenden Publikum die Fahrtscheine in einer Form zu bieten, die uns das Kilometerheft verschmerzen läßt.

Schließlich möchte ich noch an eine Episode erinnern, die sich hier im Hohen Hause bei einer früheren Gelegenheit abspielte. Als damals das Wort Oberbürgermeisterpolitik fiel, da fiel es bei den Herren, auch dort in der Mitte, auf besonders guten Boden und es hat in einer langen Reihe von Reden viele Früchte getragen. Nun sind aber alle unsere Oberbürgermeister Juristen, obgleich sie mit reinen Rechtsfragen wenig zu tun haben. Wenn nun unsere Oberbürgermeisterjuristen ein so großes Lob verdienen, wie es ihnen i. Bt. mit Recht ausgesprochen worden ist, wenn sie an die Spitze unserer größten Städte berufen werden, so muß es mit den Juristen doch nicht so schlimm bestellt sein wie man aus den Ausführungen des Herrn Kollegen Kolb hätte entnehmen können. Immerhin aber stimme ich mit Herrn Abg. Kolb darin überein, daß das Fehlen des kaufmännischen Elementes in fast allen unseren staatlichen Betrieben einen Mangel darstellt, der manche unwirtschaftliche Tat erklärlich erscheinen läßt. Ich will heute Abend dieses Thema nicht mehr weiter ausspinnen, möchte aber wünschen, daß die Anregung, verantwortungsvolle Stellen auch kaufmännisch ausgebildeten Köpfen anzuvertrauen, auf guten Boden fallen möge — es wird sicherlich zum Wohle unseres ganzen Landes ausschlagen und ganz gewiß auch seinen Ausdruck finden in unseren Finanzen.

Abg. Benedey (Dem.): Ich bin zunächst genötigt, einige lokale Wünsche im Interesse der von mir vertretenen Stadt Konstanz vorzubringen. Diese Wünsche liegen in erster Linie auf dem Gebiete der Ausgestaltung unseres Personalfahrplanes. Ich habe schon bei früheren Anlässen auf diese Wünsche hingewiesen; sie sind auch schon im Eisenbahnrat von unserm außerordentlich rührigen und energischen Vertreter in diesem Kollegium, vom Herrn Kommerzienrat Stromeyer,

mehrfach zur Sprache gebracht worden; ich kann im wesentlichen darauf verweisen. Ich habe bei früheren Anlässen schon hingewiesen auf die eigentümliche, schwierige und exponierte Lage der Stadt Konstanz. Ihre Lage an der äußersten Peripherie unseres Landes, hinausgeschoben und eingeteilt in das Ausland, das diese Stadt von mehreren Seiten umschließt und in ihrer Entwicklung auf Schritt und Tritt hemmt durch die Zollgrenze und die damit zusammenhängenden Nachteile, macht es ihr natürlich sehr schwer, in der Entwicklung von Industrie, Handel und Verkehr mit andern, günstiger gelegenen Städten gleichen Schritt zu halten. Sie liegt auch weit ab von den Zentren der Industrie, weit ab vom Meere, von den großen Kohlenlagern usw., so daß die Geschäftsleute in Konstanz wirklich unter einer sehr harten Konkurrenz zu leiden haben. Diese Lage gibt, wie ich schon früher öfter hervorheben habe, Konstanz wohl ein gewisses Unrecht auf besondere Berücksichtigung von Seiten der Großh. Regierung und dieses Hohen Hauses, auf einem besseren Ausbau unseres Fahrplanes, um auf diese Weise einigermaßen konkurrenzfähig zu bleiben und andererseits von der unvergleichlich schönen landschaftlichen Lage entsprechend Gebrauch zu machen und sich als Fremdenstadt zu entwickeln.

Ich muß nun ohne Weiteres zugeben, daß einzelne Wünsche, welche früher hier vorgebracht worden sind, erfreulicherweise erfüllt worden sind. Ich rechne unter diese Wünsche speziell denjenigen nach Einstellung einer besseren Verbindung von Frankfurt, Karlsruhe, Mannheim, Offenburg her am frühen Vormittag. Es ist hier ein neuer Zug eingelegt worden, der nachts 12 Uhr von Frankfurt abgeht, 3 Uhr 51 Min. Karlsruhe passiert, um 5 Uhr in Offenburg Anschluß hat, um Viertel neun Uhr in Konstanz eintrifft und dann von dort Anschluß nach Chur und dem Engadin hat; das ist eine sehr schöne, dankenswerte Verbindung. Es hat in Konstanz allgemeine Befriedigung hervorgerufen, daß dem Wunsche nach dieser Verbindung, welche es möglich macht, den großen Touristenstrom nach dem Engadin über Konstanz zu lenken, Erfüllung zuteil geworden ist.

Verschiedene weitere Wünsche in dieser Richtung (was die Ausgestaltung des Personalfahrplanes anbelangt) richten sich nun nicht so sehr auf die Einführung neuer Anschlüsse und Verbindungen, als vielmehr auf die Wiederherstellung alter, die wir früher gehabt haben, und die uns merkwürdigerweise im Laufe der Zeit entzogen worden sind. Ich rechne darunter eine bessere Abendverbindung von Basel her. Es ging früher ein Schnellzug von Basel ungefähr halb neun Uhr nach Konstanz; derselbe ist ausgefallen, und es ist dann allerdings ein Personenzug an seine Stelle gekommen, der auf sämtlichen 44 Stationen von Konstanz bis Basel hält; es ist also erklärlich, daß er infolgedessen eine Stunde mehr braucht, als der frühere Schnellzug gebraucht hat. Ich bitte dringend, daß diese gute Verbindung, die wir früher hatten, wieder hergestellt werde.

Ebenso haben wir einen sehr guten Anschluß nach Zürich und Luzern, nach der innern Schweiz und dem Gotthard verloren, wonach man abends um sieben Uhr in Konstanz abfahren und um 9 Uhr in Zürich, um 11 Uhr in Luzern eintreffen konnte. Auch dieser Zug ist ausgefallen. Der Schnellzug, der um 7 Uhr 20 Min. abends in Konstanz abgeht, hat in Singen keinen Anschluß und man muß infolgedessen jetzt eine Stunde früher abfahren, als das bei der früheren Verbindung der Fall war.

Ich habe dann schon bei verschiedenen früheren Anlässen mein lebhaftes Bedauern darüber ausgesprochen, daß wir die beste Verbindung verloren haben, die wir mit einem Teil unseres nördlichen Hinterlandes, insbesondere mit den Bezirken Meßkirch und Pfullendorf hatten, nämlich den Zug, der morgens 7 Uhr 35 Min. oder 7 Uhr 40 Min. (es hat in den einzelnen Fahrplänen einige Minuten variiert) abging. Es geht jetzt nur ein Personenzug 7 Uhr 21 Min. bis Radolfzell, der an jeder Station hält; und der Schnellzug, der 7 Uhr 15 Min. in Konstanz abfährt, hat nur Anschluß bis Stockach, dort ist die weitere Verbindung abgeschnitten. Es wird das von allen Leuten, die in jenen Bezirken zu tun haben, sehr mißlich empfunden. Während man früher zu guter Zeit in Meßkirch und Pfullendorf sein konnte, um dort seine Geschäfte zu erledigen, kommt man jetzt in Meßkirch erst um Mittag und in Pfullendorf sogar erst gegen 1 Uhr an. Man ist jetzt bereits genötigt, zu jedem Geschäft im dortigen Hinterland einen ganzen Tag in Anspruch zu nehmen. Es ist das sehr erschwerend, ich sage das ganz offen, für die Angehörigen meines Berufes, für die Anwälte, die dort bei den Gerichten zu tun haben, aber auch für die Behörden selbst, für die Mitglieder der Konstanzer Gerichte, die in Pfullendorf und Meßkirch zu tun haben, ebenso für die Geschäftsleute in Konstanz, die Geschäftsverbindungen dorthin haben. Ich möchte also bitten, diese beste oder einzig gute Verbindung, die wir nach Meßkirch und Pfullendorf hatten, sobald als möglich wieder herzustellen.

Im übrigen erkenne ich an, daß das eine oder andere geschehen ist, und wenn ich den heutigen Fahrplan mit dem vor 10 Jahren vergleiche, so ist er ungleich reicher ausgestattet, darüber ist kein Wort zu verlieren.

Ich möchte schließlich noch erwähnen, daß für eine Stadt wie Konstanz es mißlich ist, daß sie gar keine Nachtzüge hat. Der letzte Zug, der von Karlsruhe über Offenburg, Triberg nach Konstanz fährt, geht 5,49 Uhr in Karlsruhe, 6,50 in Offenburg ab. Es ließe sich sehr wohl machen, daß man den Zug, der in Offenburg um 9 Uhr noch bis nach Billingen geht, von dort etwas beschleunigt, um ihn über Donaueschingen—Singen noch bis Konstanz durchzuführen. Ich weise darauf hin, daß der gute Frühzug, von dem ich vorhin sprach, der 3,50 Uhr hier durchfährt, nur 3 1/2 Monate im Jahre geht. Während der übrigen Zeit des Jahres geht der erste Zug, den wir von Offenburg her nach Konstanz benützen können, erst um 10 Uhr ab. Denn wenn man auch in aller Frühe, etwa um 5 Uhr in Offenburg abfahren würde, hat man einen solchen Bummelzug, daß man nicht viel profitieren würde gegenüber der Benutzung des Schnellzugs um 10 Uhr. Das ist doch ein Mißverhältnis, wenn auf eine so lange Zeit hin eine Stadt wie Konstanz von dem Verkehr mit den Hauptlinien unseres Landes ausgeschlossen ist. Auch der letzte Zug über den Schwarzwald geht, wie ich vorhin ausgeführt habe, zu einer sehr frühen Zeit in Karlsruhe ab, nämlich um 5 Uhr 49 Min., in Offenburg 6 Uhr 50 Min. Es ist das etwas besser geworden gegenüber dem Sommer 1905, wo der letzte Zug, den man benützen konnte, hier schon 4 Uhr 40 Min. abging. Es ist mir da einmal etwas brolliges passiert, was sehr illustrierend ist für die Verhältnisse der Konstanzer Verbindung. Ich hatte hier ein Geschäft um 1/23 Uhr zu besorgen und hoffte, 4 Uhr 40 Min. nach Konstanz zurückkehren zu können; denn ich mußte unter allen Umständen am anderen Morgen um 9 Uhr in Konstanz bei Gericht erscheinen, wo ich zu plaidieren hatte. Die Sache zog sich aber etwas hinaus, sodaß ich um 4 Uhr noch nicht fertig war; hätte ich nun statt in Konstanz in Berlin

am andern Morgen um 9 Uhr zu tun gehabt, so hätte ich ganz gemächlich um 8 Uhr abends hier abfahren und rechtzeitig dort eintreffen können. Weil es aber Konstanz war, hätte ich mein Ziel höchstens noch erreichen können auf dem Umweg über Zürich, wenn ich dort übernachtet hätte; dann hätte ich gegen 9 Uhr des andern Morgens ankommen können. Ich gebe zu, daß es jetzt etwas besser geworden ist, weil der Zug 1 Stunde später abgeht. Aber dies ist noch nicht genügend; es ist immerhin noch eine zu lange Zeit von 6 Uhr 50 Minuten abends, von Offenburg an gerechnet, bis zum anderen Morgen gegen 10 Uhr, eine sehr lange Zeit, innerhalb deren während des größten Teils des Jahres eine gute Verbindung über den Schwarzwald für uns nicht besteht.

Ich wende mich nun der Dampfschiffahrt zu, bezüglich deren ich auch schon auf früheren Landtagen inhaltlich ähnliche Beschwerden vorbringen mußte, wie ich es auch heute wieder muß. Ich habe bei jeder Gelegenheit in diesem hohen Hause, seit ich die Ehre habe, ihn anzugehören, darauf hingewiesen, daß die Personentariife unserer Dampfschiffahrt ganz exorbitant hohe sind. Wir bezahlen z. B. nach Weersburg für eine Entfernung von 8 Kilometern in erster Klasse 80 Pf., also für den Kilometer 7—8 Pf. Nach Regenz, wohin es 45 Kilometer sind, zahlen wir für die einfache Fahrt 4,35 M., das macht also auch beinahe 10 Pfennig pro Kilometer; in der zweiten Klasse 2,90 M., das werden 7—8 Pf. pro Kilometer sein. Das sind doch verglichen mit den Tarifen unserer Eisenbahnen ganz exorbitant hohe Sätze. Wenn ich hier auf die erste Klasse verweise, so könnte man mir entgegenhalten, ich brauche ja nicht erster Klasse zu fahren. Das wird aber nur jemand sagen, der die Dampfschiffahrtsverhältnisse nicht kennt. Man kann viel besser und anständiger in unseren Eisenbahnen, auch in Damenbegleitung, mit Familie dritter Klasse fahren, als auf dem Dampfschiff zweiter Klasse. Unsere Eisenbahnen sind in dritter Klasse viel komfortabler ausgestattet und besonders gegen die Witterung besser geschützt, als die zweite Klasse der Dampfschiffe. Es ist ungefähr jeder, der es irgend machen kann, auf die erste Klasse angewiesen, und da sind die Sätze exorbitant. Ich gebe zu, daß sie für Retourfahrten verhältnismäßig billig sind; zwischen der einfachen Fahrt und der Retourfahrt sind die Preisunterschiede geradezu lächerlich gering. Nach Regenz kostet die einfache Fahrt in erster Klasse 4,35 M., die Retourfahrt 4,95 M., also nur 60 Pf. mehr. Ich gebe zu, daß das für den lokalen Verkehr sehr gut ist. Aber es kommt uns auch darauf an, daß der Durchgangsverkehr möglichst über den See gelegt wird. Darauf legen wir Konstanzer großes Gewicht. Ich glaube aber, wir haben dazu nicht nur vom Konstanzer Standpunkt aus ein Recht, sondern es liegt auch im allgemeinen Interesse, daß eine derartige Naturschönheit den weiten Kreisen unserer Bevölkerung zugänglich gemacht wird. Man muß wirklich sagen, ohne sich in Lokalpatriotismus zu ergehen: etwas Schöneres als unseren Bodensee findet man weit und breit nicht. Ich habe in den letzten Jahren verschiedene Seen in Oberbayern, in Tirol, in der Schweiz und in Oberitalien kennen gelernt, aber unser Bodensee kann sich den schönsten und berühmtesten Seen an die Seite stellen. Wenn ihm auch das Romantische und Vittoreste des Gardasees oder Vierwaldstättersees fehlt, so imponiert er durch seine majestätische Größe, durch den weiten freien Blick, der wirklich den Eindruck des Meeres zeitweilig hervorruft. Der Bodensee ist nicht nur schön im Sonnenglanz — das brauchen die andern Seen, um schön zu sein, man hat nichts von ihnen, wenn die Ufer befangen sind —, der Bodensee ist vielleicht am

schönsten, wenn der Himmel bewölkt und die Ufer bedeckt sind. Dann hat man die Empfindung des Unermeßlichen wie auf dem Meer. Es ist das nicht nur meine Empfindung, sondern auch die des bekannten Bodenseefängers Gustav Schwab; der hat einmal irgendwo gesagt, daß ihm die Größe des Meeres erst beim Anblick des Bodensees an einem derartigen Tage zur Empfindung gekommen sei, und ich muß auch selber sagen, daß mir das Adriatische Meer bei Venedig nicht mehr imponiert hat, als der Bodensee an solchen Tagen. Ich meine, solche Schönheit müßte den weitesten Kreisen zugänglich gemacht werden, man sollte den sozialen und den nationalen Charakter derartiger Natur Schönheiten viel mehr erkennen lernen. Das haben die Schweizer in viel höherem Maße wie wir: dort sind gewisse Aussichtspunkte auf den Bergen und gewisse Seen geradezu nationale Wallfahrtsorte, möchte ich sagen; da wandern über den Sonntag Tausende und Zehntausende dahin, und wer einmal am Sonntag gesehen hat, wie auf dem Vierwaldstättersee Schiffe hin und her fahren, voll besetzt mit einer fröhlichen, lachenden, singenden Menschenmenge aus allen Gegenden, aus allen Kantonen, der wird das erst verstehen. Man kann sagen, daß derartige Punkte auch ein nationales Interesse bieten, indem die Leute zusammengeführt werden, und daß sie eine ähnliche Bestimmung haben, wie die Nationalheiligtümer, die delphinischen und olympischen Spiele im Altertum bei den Griechen. Ich glaube, wer Sinn für diese Dinge hat, der wird das verstehen und mich nicht der Uebertreibung zeihen. Es muß dann aber auch dafür gesorgt werden, daß diese großartigen Natur Schönheiten weiteren Kreisen der Bevölkerung zugänglich gemacht werden, dadurch, daß die Kreise der Fahrten verbilligt werden, und daß insbesondere auch für Rundfahrten, für Luftfahrten zu billigen Preisen gesorgt wird. Auf dem Vierwaldstättersee beispielsweise werden an schönen Sonntagen derartige Rundfahrten veranstaltet, und man kann sich von Luzern ab für einen Franken in zweiter, und für 1,30 Franken in erster Klasse, also für 80 Pf. bzw. 1 M. nach unserem Gelde, den ganzen See ansehen. Es sollten auch zu diesem Zweck Extrazüge, sog. Luftfahrten, von dem Inneren des Landes nach dem Bodensee eingelegt werden, und man sollte auf diese Weise auch anderen Gelegenheiten geben, diesen schönsten Teil unseres Landes kennen zu lernen.

Ich bin nun bei früheren ähnlichen Wünschen auf Verbilligung der Tarife unserer Bodenseedampfschiffahrt immer auf die Einrede der Grob. Regierung gestoßen, daß sie ja ganz gern diesen Wünschen entgegen kommen wolle, und daß sie an und für sich nicht unberechtig seien, daß man aber durch Vereinbarung mit den anderen Bodenseeuferstaaten gebunden sei. Es hat diese Frage bei verschiedenen Gelegenheiten eine Rolle gespielt, auch beispielsweise als seinerzeit die Bodenseegürtelbahn gebaut wurde, und die Stadt Konstanz Klage über die Nachteile führte, die ihr dadurch erwachsen: Man hat uns damals von seiten der Kommission, in der der Herr Abg. Pfeifferle Bericht erstattete, in Aussicht gestellt, daß die Bodenseeschiffahrtstaxen verbilligt werden sollen. Auch die Grob. Regierung hat sich dazu freundlich gestellt, und sie hat sich nur darauf berufen, daß sie an Abmachungen mit den anderen Bodenseeuferstaaten gebunden sei und nicht selbständig vorgehen könne. Ich für meine Person habe dadurch den guten Glauben gewonnen, daß unsere Regierung eine Freundin der Reform in dieser Beziehung sei, und daß sie nur durch die bösen Nachbarn zurückgehalten würde; ich habe diesen Standpunkt auch in Versammlungen vertreten und immer gesagt: Unsere Regierung kann das nicht allein machen, sie

könnte vielleicht mit etwas mehr Schneidigkeit und Initiative, Schneidigkeit im guten Sinne gemeint, vorgehen, um ihren Standpunkt gegenüber den anderen beteiligten Bodenseeuferstaaten zu vertreten, aber jedenfalls liegt es nicht an dem schlechten Willen unserer Regierung, wenn in dieser Hinsicht nichts geschieht.

Ich mußte nun in der letzten Zeit Gelegenheit bekommen, meine Anschauungen in dieser Beziehung ganz bedenklich zum Nachteil der Grob. Regierung zu revidieren. Ich habe kürzlich schon darauf hingewiesen, daß mir durch Zufall eine württembergische Zeitung in die Hände fiel, aus der ich ersah, daß in der württembergischen Kammer ein Abgeordneter, ich glaube, Locher hieß er, jedenfalls ein Vertreter aus einem Kreise am Bodensee, dieselben Wünsche, die ich vorgebracht habe, auch vorgebracht hat, und daß sich ihm gegenüber der Staatssekretär v. Balz auf denselben Standpunkt gestellt hat: er möchte ganz gern, aber er könne nicht (Steuerkeit), weil es die anderen beteiligten Bodenseeuferstaaten nicht duldeten (Abg. Fröhlich auf: So wird es gemacht. Steuerkeit). Ich bin mit der Sache noch nicht ganz zu Ende, die Hauptsache kommt erst: Ich habe mir nun darauf den entsprechenden Band der Verhandlungen des württembergischen Landtags vom Jahre 1904/05 aus unserem Archiv geben lassen, und habe darin diese Verhandlungen nachgesehen. Darnach hat in der 90. Sitzung des württembergischen Landtags vom 26. Mai 1905 in der Tat ein Abgeordneter derartige Wünsche auf Verbilligung der Tarife auf dem Bodensee vorgebracht, und darauf hat nun der Herr Staatsrat v. Balz, der dortige Leiter der Eisenbahnen, wörtlich folgendes erwidert: „Meine Herren! Der Herr Berichterstatter hat einen Wunsch vorgebracht, der fast bei jeder Beratung des Bodenseedampfschiffahrtsetats zur Sprache kommt, wegen einer Verbilligung der Personentaxe für den Bodenseeverkehr. Es ist schon früher zu wiederholten Malen — das war mir nämlich nicht bekannt, sonst hätte ich früher schon darauf abgehoben — mitgeteilt worden, daß die württembergische Verwaltung mehrmals schon mit anderen Bodenseedampfschiffahrtsverwaltungen in Verkehr getreten ist, um eine Verbilligung der Tarife herbeizuführen (Hört! hört!), daß aber nicht eine einzige Verwaltung geneigt war, der gegebenen Anregung zu folgen“ (Hört! Hört!). Das sagt also der Herr Staatsrat v. Balz in der Zweiten württembergischen Kammer, und hier werde ich von einem Landtag zum anderen von der Grob. Regierung in die Meinung verfest, als ob sie zu einer Reform geneigt sei, und als ob sie nur die Rücksicht auf die anderen beteiligten Bodenseeuferstaaten von der Durchführung dieser Reform zurückhalte. Ich muß sagen, diese Erfahrung wird mich zu einer größeren Skepsis und einer größeren Vorsicht bei der Würdigung der Äußerungen, die hier in diesem hohen Hause von der Grob. Regierung gegeben werden, Veranlassung geben. Wenn einmal ein Anhänger der Eisenbahnreform sich in irgend einer Zahl verhält, dann haben die Herren, die das Material in viel größerer und besserer Form zur Verfügung haben, denen alles Material viel leichter zugänglich ist, wie dem einzelnen Privatmann, nicht genug der Entrüstung über den Irrtum und die Unrichtigkeiten von seiten dieses Mannes. Auf der anderen Seite aber gibt man sich hier stets den Anschein, als ob man reformfreundlich sei, und nur mit Rücksicht auf die anderen beteiligten Faktoren zurückhalte, und da erklärt plötzlich der verantwortliche Leiter des württembergischen Eisenbahnwesens Klipp und Klar, daß man zu wiederholten Malen bei Baden und den übrigen in Betracht kommenden Staaten angefragt habe, daß aber auch keine einzige der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltungen eine Ermäßigung der Taxen herbeiführen wollte. Man kann doch nicht annehmen, daß, wenn man



von Württemberg sich mit den anderen Bodenseedampfschiffahrtsverwaltungen ins Benehmen setzt, man sich da nicht an Baden gewandt hat, das ja ziemlich den größten Anteil an der Bodenseedampfschiffahrt hat. Jedenfalls geht daraus hervor, daß Württemberg in dieser Beziehung kein Hemmnis ist, und ich möchte an die Großh. Regierung dringend die Bitte richten, endlich einmal die Sache in die Hand zu nehmen, damit dieser alten Klage ein Ende gemacht wird, und daß diese ungeheuer großen Preise, die wir jetzt für den Durchgangsverkehr auf dem Bodensee zahlen müssen, verbilligt werden, damit er einmal den weitesten Kreisen der Bevölkerung zugänglich gemacht wird, und damit schließlich auch die naturgemäßeste Verbindung für alle Touristen und Bergnütigungsreisende vom Norden nach Tirol, nach Vorarlberg und nach dem Engadin zur Möglichkeit wird (Abg. Fröhlich: Dann kommen die Preußen! Seiterkeit).

Im übrigen will ich hier auch zugeben, daß, was die Verbindung auf dem Bodensee anlangt, auch hier eine gewisse Besserung eingetreten ist. Ich habe früher bei verschiedenen Anlässen dem Wunsche Ausdruck gegeben, daß das prachtvolle Schnellschiff, das morgens um 10 Uhr 5 Minuten aus Konstanz früher direkt über den See nach Bregenz mit dem einzigen Aufenthalt in Lindau fuhr, doch etwas später gelegt werde, um die Verbindung mit dem Schnellzug von Basel zu bekommen. Ich kam mit Befriedigung konstatieren, daß das jetzt durchgeführt ist. Es fährt jetzt 10 Uhr 25 Minuten ab, und man hat Gelegenheit, die Verbindung mit diesem Schiff von Basel her herzustellen. Umgekehrt allerdings von dem Obersee, von Bregenz her, ist das noch nicht erreicht. Es fährt das letzte Schiff zu früh von Bregenz ab, um die Verbindung mit den Nachmittags Schnellzügen, die vom Arlberg kommen, herzustellen. Ich möchte bitten, darauf hinzuwirken, daß hier ein Schiff im Sommer vielleicht um 7 oder 8 Uhr abends von Bregenz abfährt und nicht, wie es jetzt der Fall ist, schon um 5 Uhr.

Ich will nun diese Lokalwünsche verlassen und mich zu einigen Gegenständen wenden, die im Laufe der Debatte schon gestreift worden sind, und auch das eine oder andere von mir hinzufügen.

Dem Wunsche des Herrn Abg. Serat, daß nicht die Ingenieurepraktikanten schlechter, sondern die anderen Praktikanten zum Zwecke des Ausgleichs besser gestellt werden sollten, kann ich mich nur vollständig anschließen. Es ist das derselbe Gedanke, dem ich auch neulich schon Ausdruck gegeben habe.

Ich möchte im Anschluß daran einen Wunsch unserer etatmäßig angestellten Ingenieure und Techniker zum Ausdruck bringen. Diese Herren beklagen sich darüber, daß sie bei Ableistung militärischer Übungen — ich hoffe, daß ich, wenn ich das vorbringe, nicht wieder als Anhänger des Militarismus bezichtigt werde (Seiterkeit) — ihr Gehalt nicht mehr weiter beziehen oder, um es genauer auszudrücken: sie beziehen ihr Gehalt, wenn sie als Gemeine zur Übung eingezogen sind, nicht aber als Unteroffiziere und Offiziersaspiranten. Was allerdings die Übungen der Offiziersaspiranten betrifft, so gebe ich zu, daß die Vorenthaltung des Gehalts da etwas für sich hat, denn hier handelt es sich um eine rein freiwillige Dienstleistung. Es braucht niemand Reserveoffizier zu werden. Ein Zwang dazu existiert heutzutage glücklicherweise in Deutschland noch nicht. Dagegen muß jeder, der als Einjähriger gedient hat und nicht zum Offizier avanciert ist, zwei achtwöchige Übungen machen. Die Herren finden es nun sehr ärgerlich und als ein Unrecht, daß sie während dieser Zeit ihre Gehälter nicht fortbezogen, und ich glaube, das ist auch nicht richtig, und es

steht wohl auch nicht im Einklang mit dem, was sonst für Private gilt, denn in § 616 des Bürgerlichen Gesetzbuches heißt es: „Der zur Dienstleistung Verpflichtete wird des Anspruchs auf die Vergütung nicht dadurch verlustig, daß er für eine verhältnismäßig nicht erhebliche Zeit durch einen in seiner Person liegenden Grund ohne sein Verschulden an der Dienstleistung verhindert wird.“ Ich glaube, daß das im vorliegenden Fall zutrifft, und es ist ja auch allgemein die Ansicht in der Theorie und Rechtsprechung vertreten, daß militärische Dienstleistungen bei Privatangestellten unter diesen § 616 fallen. Ich möchte deshalb bitten, daß auch die Großh. Regierung in derartigen Fällen so verfährt, wie der Privatmann verfahren muß.

Ich will sodann einen Gegenstand vorbringen, dessen Erwähnung mir hier vielleicht bei dem einen oder anderen Herrn als eine Kleinlichkeit angekreidet werden mag, es bezieht sich auf die Ausstattung unserer Eisenbahnwagen. Sie ist im allgemeinen eine sehr gute und solide, das ist gewiß richtig. Ich bin auch schon in verschiedenen Herren Länder gefahren und kann sagen: Unsere badischen Bahnen können sich in bezug auf ihre Ausstattung allen anderen an die Seite stellen. Ein Mißstand besteht aber in Bezug auf die Vorhänge, die wir in unseren badischen Eisenbahnwagen haben. Ich habe mich schon oft bitter darüber gekränkt und habe diese Klage schon öfters vorgebracht. Wir haben als Vorhänge — ich kann nicht anders sagen — Lappen aus Tuch, die an den Fenstern herumflattern, die mit den dafür angebrachten Schlaufen und Haken sehr unhandlich sind. Wenn das Fenster geöffnet ist, so werden diese Lappen hin und her geweht und schlagen einem fortwährend ins Gesicht mit ihrer Fülle von Kohlenstaub, Bakterien und Bazillen der verschiedensten Art. Das ist nicht sehr angenehm. Doch das ist noch der geringere Nachteil. Der Hauptnachteil dabei ist der, und ein Nachteil, der auf jeden Menschen, der nicht direkte stumpfe Sinne hat, im höchsten Grade irritierend wirkt, daß diese Vorhänge nur die Möglichkeiten geben, sich entweder schutzlos den Sonnenstrahlen auszusetzen oder auf jegliche Aussicht in die Natur hinaus zu verzichten. Das letztere könnte man ja nun ertragen, wenn unsere Bahnen durch Gegenden ohne landschaftliche Reize gingen; aber wir haben doch beinahe durchweg Aussichtsbahnen allerersten Ranges. Sogar unsere Hauptbahn der Rheinebene, entlang zeigt jedem der hindurchfährt, was für ein schönes Land wir an Baden haben: auf der einen Seite den Schwarzwald, auf der andern Seite die Vogesen, den Kaiserstuhl; das ist eine Landschaft, die wundervoll genannt werden muß. Und dann die Bahn über den Schwarzwald hinüber und von Basel rheinaufwärts mit den verschiedenen schönen Punkten, ich erinnere nur an Rheinfelden, an Säckingen, an Waldshut, an Laufenburg, an den Rheinfall bei Reuhausen usw. Ich sage: das sind Aussichtsbahnen allerersten Ranges. Nun ist man bei dieser Beschaffenheit unserer Vorhänge genötigt, entweder vollständig sich die Sonne wehrlos ins Gesicht scheinen zu lassen oder den Vorhang vorzuziehen, in welchem Falle man gar keine Aussicht mehr hat, weil das ganze Fenster bis unten an den Rand hin zugesperrt ist. Ich sage: das können nur stumpfsinnige Menschen, Menschen mit stumpfen Sinnen, die sich entweder ruhig dem Sonnenbrand aussetzen wollen, oder denen es nichts verschlägt, durch die schönsten Gegenden durchzufahren und dabei vielleicht Stat zu spielen und eine Zigarre zu rauchen und sich nicht weiter um die Aussicht zu kümmern. (Seiterkeit), solche Menschen können das ruhig ertragen. Aber Leute, die Sinn für Natur haben, werden sich empören über eine derartige Einrichtung. Ich schlage nun eine Einrichtung vor, die es ermöglicht, sich einerseits vor der Sonne zu schützen und andererseits doch durch das Fenster hindurchzuschauen. Ich

habe sie früher schon vorge schlagen. Es ist mir merkwürdigerweise gesagt worden, man könne sich das nicht vorstellen, was ich darunter meine. Ich meine ein Rouleau, einen Store, wie man ihn in öffentlichen Gebäuden und in Privathäusern hat, den man übrigens auch auf den Aussichtsbahnen der Schweiz, z. B. auf der Gotthardtbahn, hat, also einen Vorhang, der über eine Rolle gezogen ist und den man an einem Charnier nach Belieben herunterziehen kann bis zu einem Drittel oder zwei Dritteln des Fensters, sodaß man da ganz gemüthlich unten hindurchsehen kann, denn die Sonne scheint ja meist von oben herunter, nicht von unten aus der Erde heraus (Heiterkeit). Also man kann damit sich ganz gut gegen die von oben einfallenden Sonnenstrahlen schützen und hat doch eine ganz gute Aussicht ins Freie hinaus. Eine derartige Einrichtung würde ich wünschen, und ich gebe mich der bestimmten Hoffnung hin, daß die Großh. Regierung die gewichtigen Argumente, die ich hier dafür vorgebracht habe, einsehen und alsbald zu einer Aenderung in dieser Beziehung schreiten wird.

Sie gestatten mir, nun auch mit einigen Worten auf die große Frage der Personentarifreform einzugehen. Ich will das nicht mit dem schweren Geschütz wissenschaftlicher Erörterung und theoretischer Studien tun. Ich könnte das auch, offen gesagt, nicht tun, weil ich die Zeit bisher nicht gefunden habe, derartige Studien zu machen, wie etwa mein Freund Fröhlich sie gemacht hat, der diese Frage — das wird wohl jeder, und das werden auch seine Gegner zugeben müssen — so beherrscht, wie wohl sehr wenige Mitglieder des Hohen Hauses.

Ich will nur meine praktische Bedenken, die mir bei dem Studium der Denkschrift und des Berichts des Herrn Berichterstatters aufgefallen sind, hier vorbringen, und da möchte auch ich vor allen Dingen eine Lanze für unser bisheriges Kilometerheft einlegen. Die bisherige Auffassung darüber war doch eine ganz andere, als sie uns in der Denkschrift der Großh. Regierung entgegentritt, die Auffassung darüber sowohl im Lande, wie in diesem Hohen Hause, wie auch außerhalb unseres Landes. Man hat im ganzen Lande diese Aenderung s. Zt. mit der größten Freude begrüßt, und die Großh. Regierung muß selber zugeben, daß sie eine ungemein populäre geworden ist. In diesem Hohen Hause hat man es stets als ein großes und bleibendes Verdienst des Herrn Staatsministers v. Brauer bezeichnet, und außerhalb unseres Landes hat man uns vielfach darum beneidet. Ich habe in früheren Landtagen darauf hingewiesen, daß in Artikeln außerbadischer Zeitungen, wie in der „Straßburger Post“, auf diesen ungeheuren Vorteil hingewiesen wurde, den die badische Eisenbahn mit dem Kilometerhefte hat, und darauf, daß auf diese Weise der Verkehr künstlich auf unsere badische Bahn gelenkt und von Elsaß abgelenkt würde. Ich sage, man war bisher doch der Meinung, daß das Kilometerheft eine ganz vorzügliche Einrichtung und seine Einführung ein großer Fortschritt sei, und es macht einen eigentümlichen Eindruck, wenn in dieser Denkschrift alle möglichen Gründe herbeigetragen werden, um uns nachzuweisen, daß wir mit der Einführung des Kilometerheftes, um es trivial zu sagen, eine Dummheit gemacht hätten. Ich muß sagen, diese Gründe haben mir durchaus nicht eingeleuchtet, die man für diese Anschauung vorgebracht hat. Ich habe mehr den Eindruck gehabt, daß gewisse Gründe zwischen den Zeilen zu finden sind (Sehr richtig!). Es ist mir nicht unbekannt, daß in den Beamtenkreisen niemals eine große Sympathie für das Kilometerheft bestanden hat. Das haben mir verschiedene persönliche Bekannte unter den Eisenbahnbeamten ganz unumwunden zu verstehen gegeben, daß man in ihren Kreisen nicht sehr erbaut von dieser Einrichtung ist. Ich glaube,

daß das der ungeschriebene Entscheidungsgrund war, die Antipathie in den Beamtenkreisen gegen das Kilometerheft, wenn man heute zu seiner Aufhebung schreitet.

Es wird nun als Hauptgrund für die Beseitigung des Kilometerheftes in der Denkschrift vorgebracht, es habe eigentlich nicht die erhofften Mehrerinnahmen gebracht, die die Eisenbahnreformer insbesondere sich davon versprochen haben. Es wird ausgeführt, daß Baden, was die Mehrerinnahmen der Eisenbahnen anbelangt, nicht an der Spitze marschiere, sondern nur im normalen Durchschnitt sich befinde. Ich bin selbstverständlich nicht in der Lage, die Richtigkeit der angegebenen Zahlen, bei denen ja Irrthümer unterlaufen können, zu prüfen; aber ich nehme diese Zahlen an, und ich baue auf diese Zahlen den Gegenbeweis, daß die Anschauung der Großh. Regierung nicht die richtige ist.

Die Großh. Regierung muß selbst zugeben, daß wir, was die Steigerung des Verkehrs anbelangt, vor Preußen und Bayern marschieren, obgleich Preußen einen viel billigeren Tarif für die niedrigste Eisenbahnklasse, nämlich den Zweifelnigtarif besitzt. Nun, Preußen hat 40 Millionen Einwohner, Bayern 7 Millionen, das sind zusammen 47 Millionen von 60 Millionen Deutschen. Also wenn wir nur rund 45 Millionen rechnen, so marschieren wir, was die Entwicklung unseres Eisenbahnverkehrs anbelangt, im ersten Viertel und haben drei Viertel des übrigen deutschen Reiches hinter uns. Was nun die anderen Staaten anbelangt, die noch besser abgeschnitten haben sollen wie wir, so kann man natürlich die Verhältnisse im einzelnen nicht beurteilen. Daß aber z. B. Sachsen ein Industrieland allerersten Ranges ist mit einer kolossalen Entwicklung des Eisenbahnnetzes und einer ungeheuer dichten Bevölkerung, daß es in der intensivsten Weise Handel und Industrie treibt, das weiß jedes Schulkind, und deshalb ist es kein Wunder, wenn Sachsen ein klein wenig vor uns marschirt. Was die Reichslande anbelangt, so ist nach meiner Kenntnis der kleine Vorsprung nicht auf einen Aufschwung des Personenverkehrs, sondern auf eine höhere Einnahme im Güterverkehr zurückzuführen, während im Personenverkehr, wenigstens meines Wissens nach, bei uns eine größere Steigerung eingetreten ist. Ähnlich mögen die Verhältnisse in der Pfalz liegen; sie sind mir nicht genau bekannt. Wenn aber Württemberg mit über 50 Proz. an der Spitze steht, so gibt das einigermaßen zu denken, denn gerade in Württemberg hat man die kühnste Reform durchgeführt in Gestalt der Landeskarte, durch die es den Leuten ermöglicht wurde, für einen bescheidenen Gelbsatz wochenlang im ganzen Lande herumzufahren. Ich gebe zu, daß diese Einrichtung in Württemberg einen etwas plutokratischen Charakter hat und in erster Linie den Geschäftsleuten und Handelsreisenden zuflutet kommt; aber sie hat jedenfalls mit zu diesem Aufschwung des württembergischen Verkehrs beigetragen.

Also ich glaube, diese Zahlen der Großh. Regierung sind nicht überwältigend und beweisen nicht das, was die Großh. Regierung damit beweisen wollte.

Im übrigen hat man als Hauptgrund gegen das Kilometerheft vorgebracht, es habe auch einen gewissen plutokratischen Charakter, es komme nur den Begüterten zuflutet. Das ist in gewissem Sinne richtig, aber seit der Einführung der 500-Kilometerhefte dritter Klasse, einer Aenderung, von der das Publikum den weitgehendsten Gebrauch gemacht hat — die Anzahl dieser Kilometerhefte beläuft sich in die Hunderttausende —, ist doch der Kreis derjenigen, die sich des Kilometerheftes bedienen, sehr weit geworden. Wenn man bedenkt, daß die ganze Familie, daß auch das Geschäftspersonal von einem Heft Gebrauch machen kann, so gibt es wohl wenige

Leute im Lande, die halbwegs als Kunden für die Eisenbahn in Betracht kommen, die nicht in der Lage wären, sich ein Kilometerheft für 500 Kilometer anzuschaffen. Aber wer hindert uns, im Ausbau dieser Einrichtung noch weiter zu gehen, wer hindert uns, 250 Kilometerhefte für 6,25 M. auszugeben und damit den Kreis derjenigen, die sich dieses Verkehrsmittels bedienen, ungeheuer zu erweitern bis auf die Kreise der Allerärmsten und Unbemitteltesten hinaus? Es wäre das durchaus keine abenteuerliche Neuerung, wenn man das erreichen würde. Ich habe zufällig bei einer Reise im Engadin Gelegenheit gehabt, zu erfahren, daß dort Kilometerhefte von 200 Kilometer an aufwärts ausgegeben werden; weshalb soll man das nicht auch bei uns machen können?

Dann könnte man, um das Kilometerheft weiteren Kreisen zugänglich zu machen, die Uebertragbarkeit einführen, ohne auf größere Schwierigkeiten zu stoßen. Man hat sie ja praktisch schon in einzelnen Fällen durchgeführt; ich erinnere daran, daß in Konstanz im Frühling und Herbst jeden Tag Hunderte und Tausende von Italienern kommen und in ganzen Kompagnien zusammen befördert werden auf ein und dasselbe Kilometerheft. Es weiß doch jeder Beamte, der damit zu tun hat, daß die Leute nicht derselben Familie angehören, und um zu sagen, daß sie in demselben Geschäft arbeiten, wenn Tausende von Leuten bei einem Bahnbau beschäftigt werden, dazu würde doch eine sehr weitherzige Interpretation gehören. Wenn man in dieser Beziehung weitherzig das getan hat, um den Verkehr hauptsächlich über den Bodensee zu lenken, so glaube ich, daß einer weiteren Ausdehnung der Uebertragbarkeit des Kilometerheftes keine sehr großen Bedenken entgegenstehen.

Ich komme also zu dem Resultat, daß unser Kilometerheft sich ganz vorzüglich bewährt hat und daß es noch nach wie vor ein dauerndes, unvergängliches Verdienst des Ministers von Brauner ist. Sein Name wird, wenn er sonst vielleicht einmal vergessen wäre, als Schöpfer des Kilometerheftes für die Zukunft erhalten bleiben. (Sehr richtig!)

Uebrigens gebe ich ohne weiteres zu, daß es nicht auf die Form des Kilometerheftes ankommt, sondern auf das Wesen, nämlich auf die Billigkeiten der Fahrten. In dieser Beziehung sagt man uns jetzt, daß durch die geplante Reform eine Besserung eintreten soll, indem man die Fahrt in der dritten Wagenklasse auf 2 Pfennig pro Kilometer herabsetzt. Es hat zwar der Herr Abg. Hergt dagegen Bedenken geltend gemacht, und er hat eine sehr gute, wirkungsvolle und interessante Rede gegen diese „Reform“ gehalten, die uns hier vorgeschlagen wird und für Beibehaltung des bisherigen Zustandes gesprochen. Ich muß sagen, da ich mir ein Bonmot seines früheren Fraktionschefs Wacker eingefallen, der bei einer Gelegenheit vor etwa 15 Jahren hier im hohen Hause, als ein Mitglied, von dem man annahm, daß es gegen die Einführung des direkten Wahlrechtes stimmen würde, zunächst ausführlich seine prinzipielle Zustimmung zu erkennen gab, sagte: Ich war sehr begierig, wie der Herr den „Rant“ zu seiner Ablehnung in seiner Rede finden würde! (Heiterkeit). Ich muß nun sagen: Ich war sehr begierig, wie Herr Kollege Hergt den „Rant“ zu seiner Zustimmung zu der vorgeschlagenen Reform finden würde.

Er hat selber gesagt, daß diese Reform etwas anderes sei, als man sich früher versprochen habe. Da fällt mir auch ein kleiner Scherz ein, die bekannte Geschichte von dem Mann, der von seinem verstorbenen Vater bei einem Künstler ein Bild anfertigen lassen will. Er hat keine Photographie von ihm und muß sich auf eine Beschreibung aus dem Gedächtnis beschränken. Als er nach einiger Zeit das Porträt von dem Künstler bekommt, betrachtet er es sich ganz nachdenklich und dann sagt er:

Armer Vater, wie hast du dich verändert! (Heiterkeit). Ein ähnlicher Gedanke muß uns kommen, wenn wir diese Reform betrachten, wie sie uns jetzt vorgeschlagen ist und wie wir sie früher gewünscht haben.

Die Grundzüge der Reform bestehen, wie die Herren wissen, in der Abschaffung des Kilometerheftes und in der Zerteilung der 3. Klasse, wo in den Personenzüge für den Kilometer 2 Pfg. erhoben werden sollen, dagegen in den Schnellzügen 3 Pfg., außerdem der Schnellzugszuschlag, und dazu kommt noch neuerdings die höchst geniale und sinnreiche Fahrkartensteuer, die in jüngster Vergangenheit der Reichstag uns beschert hat. Wenn man sich die Wirkung der Sache betrachtet, muß man sagen, eine Vergünstigung liegt vielleicht in dieser Einführung des 2 Pf-Tarifs in der dritten Klasse für Personenzüge, aber nur eine Vergünstigung des allerprimitivsten und einfachsten ländlichen Verkehrs. Es ist eine durchaus agrarische Neuerung, die uns hier vorgeschlagen wird, und zwar nicht eine großzügige agrarische Neuerung, sondern eine solche im allerkleinsten Sinne, dagegen ganz direkt gegen Handel, Industrie und Gewerbe, gegen alle Leute, die öfters und weiter fahren müssen, gerichtet. Es wird belohnt der seghafte Bürger, der vielleicht von irgend einer kleinen Station die nicht vom Schnellzug berührt wird, alljährlich einmal in die Stadt fährt, vielleicht um als Zeuge vor Gericht zu erscheinen, oder um seinen Sohn beim Militär zu besuchen oder einen Jahrmarkt; der fährt einige Pfennige billiger als bisher; dagegen wird bestraft derjenige, der über das Weichbild der Gemeinde hinausstrebt und sich weiter in das Land wagen will. Es ist eine durchaus agrarische Einrichtung, die nur Nutzen hat für einfachere, primitive ländliche Verhältnisse, wie sie im Osten unseres Vaterlandes bestehen, wo der Gutsherr ein großer vornehmer Herr ist, der für seine Person 1. oder 2. Klasse fährt, während die große Masse der Bevölkerung Tagelöhner und arme Kleinbauern sind, die selten in die Lage kommen, zu reisen, und wenn sie reisen müssen, so gute Nerven haben und sehr sparen müssen, daß sie lieber die Qual einer Fahrt im Bummelzug Tag und Nacht auf sich nehmen als ein paar Pfennige mehr ausgeben. So sind die Leute aber bei uns im allgemeinen nicht: Auch die ländliche Bevölkerung hat ein Verständnis dafür, ob sie 3 oder 5 oder 6 Stunden fährt, und unsere ländliche Bevölkerung weiß den Wert der Zeit zu schätzen, und auch bei unseren Bauern gibt es selbständige Unternehmer, die von Zeit zu Zeit mal ins Land fahren müssen, um ihre Produkte abzusetzen oder einzukaufen, Geschäftsbeziehungen anzuknüpfen. Wenn man nun durch die Reform den allereinfachsten ländlichen Verkehr aus den Vororten und Dörfern in der Nähe der Städte nach den Städten hin begünstigen will, so muß ich sagen: Diese Begünstigung kommt doch eigentlich nicht recht in Betracht, die haben wir auch jetzt schon. Leute, die öfter in die Lage kommen, von bestimmten Orten in die Stadt zu fahren, können die Lokalzüge benutzen bei den großen Städten unseres Landes, es sind auch Arbeiterzüge für derartige Zwecke eingestellt, Fahrscheine sind vorhanden, bei denen eine Ermäßigung bis ein Drittel des tarifmäßigen Preises eintritt, also eine viel größere Ermäßigung, als der Unterschied zwischen 2,4 und 2 Pf., der bei uns nunmehr eintreten wird. Ich sage also, soweit die ländliche Bevölkerung auf den Verkehr mit der Stadt in größerem Maße angewiesen ist, hat sie bisher schon die Vergünstigung gehabt, aber der Fernverkehr wird in der schwersten Weise durch diese sogenannte Personentarifreform getroffen und geschädigt.

Man sagt uns nun, man wolle dem dadurch abhelfen, daß man sogenannte beschleunigte Personenzüge

einführt. Mit diesen beschleunigten Personenzügen hat es aber auch seinen Haken. In erster Linie glaube ich nicht, daß man wirklich schnell fahrende, flotte Züge, die man bisher mit dem Kilometerheft benutzen konnte, ohne Zuschlag in Zukunft als derartige beschleunigte Personenzüge einführen können. Ich glaube, das würde sich nicht mit Treu und Glauben gegenüber den Abmachungen mit den anderen Staaten vertragen, und diese Staaten würden es sich nicht gefallen lassen. Man hat uns ausgeführt, es könnten einzelne beschleunigte Personenzüge eingeführt werden und hat uns gesagt, welche man in Aussicht genommen hat. Ich werde mir nun gestatten, an der Hand der spezifischen Verhältnisse der Stadt Konstanz die Wirkung dieser Neuerung für Konstanz Ihnen kurz zu erläutern.

Wer z. B. bisher von Konstanz nach Karlsruhe gefahren ist, der ist selbstverständlich mit dem Kilometerheft 3. Klasse im Schnellzug gefahren, also zu dem Satz von 2,4 Pf. Die Entfernung bis Karlsruhe über den Schwarzwald beträgt rund 250 km. Der Mann, wenn er nun auch in Zukunft Schnellzug 3. Klasse fahren will, wird folgende Mehrkosten haben: Erstens Differenz auf 250 km zwischen 2,4 und 3 Pf., das macht 1 M. 50 Pf. für die einfache Fahrt; dazu kommt der Zuschlag für Schnellzug mit 1 M. und die Fahrartensteuer, die er in der 3. Klasse Schnellzug bezahlen muß, die macht für diese Zone 20 Pf. Das macht für die einfache Fahrt 2 M. 70 Pf., um welchen Betrag seine Fahrt für die 3. Klasse Schnellzug verteuert wird, und hin und zurück macht es 5 M. 40 Pf., die er mehr bezahlen muß. Nun wird man sagen, dann soll er doch in Zukunft mit dem beschleunigten Personenzug fahren. Wir wollen sehen, wie das geht. Bisher ist der Mann in Konstanz morgens 9 Uhr 15 Minuten abgefahren, er konnte vorher sich seinem Geschäft 2 bis 3 Stunden widmen, Anordnungen für den ganzen Tag treffen, zu Hause frühstücken. Er kam in Karlsruhe um 2 Uhr an und hatte Zeit bis gegen 6 Uhr, dann fuhr er zurück und war um 12 Uhr 13 Minuten in Konstanz. In Zukunft muß er, wenn er diesen beschleunigten Personenzug benutzen will, um 4 Uhr 15 Minuten morgens in Konstanz abfahren, kommt gegen Mittag hier an zu einer Zeit, wo er niemanden hier trifft, und muß gegen 3 Uhr schon wieder die Rückfahrt antreten, um zu derselben Zeit, 12 Uhr 13 Minuten, wieder in Konstanz, nach einem Aufenthalt von zwei Stunden in Offenburg, einzutreffen. Ueber die Mittagszeit trifft er aber die Leute nicht an, er wird wahrscheinlich übernachten müssen, dann ist der Profit sehr rasch wieder fort. Dieser Profit ist nämlich nicht gerade so überwältigend, er besteht in der Differenz zwischen dem Satz von 2 Pf. und 2,4 Pf., das macht gerade 1 M. von Konstanz bis Karlsruhe, für Hin- und Rückfahrt gewinnt er bei diesem beschleunigten Zug 2 M. Ich möchte aber dem Zweifel Ausdruck geben, ob der Zug, der früh 4,15 in Konstanz abgeht, in Donaueschingen den Anschluß um 5<sup>30</sup> Uhr gewinnt, sonst ist die Fahrzeit, auch für den Schnellzug, erheblich länger. Der Mann erspart also günstigstenfalls 2 M. —, er muß aber zu nachtschlafender Zeit morgens abfahren, er hat keine Zeit mehr, in seinem Geschäft irgendwie zu arbeiten, er muß auswärts frühstücken, also dieser Profit ist sehr klein, die 2 M. wird er wahrscheinlich für das, was er auswärts verzehren muß, darauflegen müssen, und dann hat er 3 bis 4 Arbeitsstunden außerdem noch verloren, die er seinem Geschäft hätte widmen können. Ganz ähnlich ist es, wenn er nach Offenburg fahren will, auch da ist es eine ungeheure Erschwerung. Ich kann Ihnen das nicht weiter ausführen, um Sie nicht zu lange aufzuhalten.

Ebenso ist es bei einem Geschäftsmann, der in Basel

oder Mühlhausen, oder Freiburg oder sonst irgendwo in der dortigen Gegend ein Geschäft hat. Es trifft dasselbe Bedenken, das ich hier bezüglich der Stadt Konstanz äußerte, auch bezüglich der Hauptstrecke unseres Landes zu. Wenn der Herr Abg. Fröhlich von einer Differenz von zwei Stunden für die Fahrt von Mannheim nach Basel gesprochen hat, so hat er nach meiner Ansicht, die sich auf die Letztüre des grünen Kursbuches für die Großh. Badische Staatseisenbahn stützt, durchaus recht. Wenn man von Mannheim nach Basel die Rheintalbahn benützt, dann muß man nach den Zügen, die die Großh. Regierung in Zukunft hier als beschleunigte Personenzüge einlegen will, 5 Stunden und 57 Minuten mit dem einen Zuge, mit dem andern Zuge 5 Stunden 40 Minuten fahren; dagegen fuhr man auf dieser Strecke bisher mit einem Zug in 3 Stunden 33 Minuten, mit dem andern in 3 Stunden 37 Minuten. Das ist also eine Differenz von zwei Stunden bis 2 Stunden 20 Minuten, die sich bei Benützung dieser Strecke ergibt, gegenüber den bisherigen Zügen! Ich glaube nicht, daß die Bewohner der Stadt Mannheim kein Verständnis für den Grundsatz „Zeit ist Geld“ haben werden; wenn jemand in ganz Baden es für diesen Grundsatz haben kann, dann sind sie es.

Ich sage, diese Ersparnis, die uns hier gegeben wird, ist sehr teuer erkauft durch den ungeheuren Zeitverlust, durch die Erschwerung der Anknüpfung von Handelsbeziehungen in etwas weiter vom Wohnsitz entfernten Bezirken. Ich kann mich also in keiner Weise mit dieser „Tarifreform“ einverstanden erklären, sondern ich bin im Gegenteil der Meinung, daß sie der großen Mehrheit unseres Volkes — insbesondere demjenigen Teile, der auf die Eisenbahn als Verkehrsmittel hauptsächlich angewiesen, der genötigt ist, weiter ins Land hinauszufahren, um Geschäftsverbindungen anzubahnen — eine ungeheure Erschwerung und Verteuerung des Verkehrs bringt und daß sie einen direkt verkehrsfeindlichen Charakter trägt (Abg. Fröhlich und Kolb: Sehr richtig!). Ich glaube, wir hätten besser getan, demgegenüber bei unserm Kilometerhefttag und bei dem bisherigen Zustand zu bleiben, oder den Kilometerhefttag auf den gesamten Verkehr auszuweiten, oder, wie das schon früher mehrfach verlangt wurde, zum Zweifelpennigtarif überzugehen.

Man sagt uns nun als Hauptgrund für diese Tarifreform: Es wäre nicht rätlich für ein kleines Land wie Baden, in dieser Beziehung selbständig vorzugehen. Es wird uns insbesondere vorgehalten, daß wir andernfalls einem schweren Konkurrenzkampfe von seiten der andern Staaten begegnen würden; es wird direkt von einer Erdrosselung durch unsere Konkurrenzbahnen gesprochen. Wer kann nun da in Betracht kommen? Doch in erster Linie Preußen, das bestrebt ist, den Verkehr auf die linksrheinischen Linien zu lenken und ihn auf den Linien des Reichslandes festzuhalten. Diese Anschauung, daß wir eine Erdrosselung von seiten der Nachbarstaaten zu fürchten hätten, steht aber doch in schreiendem Widerspruch mit verschiedenen Äußerungen, die wir in der letzten Zeit gerade aus dem Munde unseres Herrn Eisenbahnministers über unser Verhältnis zum Reich und zu Preußen gehört haben. Bei jeder Gelegenheit, wo wir irgendwelche Bedenken über die Haltung des Reichs und Preußens äußerten, wird uns versichert, und der Herr Eisenbahnminister tut das mit größter Freudigkeit und Lebhaftigkeit, daß die Bundesfreundlichkeit Preußens über jeden Zweifel erhaben sei — der Herr Minister nicht mir auch jetzt wieder Beifall zu: Er hat das auch getan, wie wir anlässlich der Postfragen darauf zu sprechen kamen, als er dem Herrn Staatssekretär Kräfte brillantes Material in die Hand gab, um die Beschwerden der badischen Reichs-

tagsabgeordneten zu entkräften. Er hat im Eisenbahnrat sich ebenso dahin ausgesprochen, die Bundesfreundlichkeit Preußens sei über jeden Zweifel erhaben. Wenn das richtig ist, wo ist dann die Gefahr der Erdrosselung? (Abgg. Kolb und Fröhlich: Sehr richtig!) Das möchte ich wissen. Derjenige, der von Bundesfreundlichkeit überfließt, der wird doch nicht die Absicht haben, uns hinterücks zu überfallen und zu erdroffeln? Ein solches Verfahren, eine solche Doppelzüngigkeit wird doch niemand Preußen zumuten wollen. Ich glaube, die Gefahr, die uns hier vorgeführt wird, besteht mehr in der Einbildung. Ich sehe auch nicht ein, wie man das machen sollte: Wir sind nach unserer geographischen Lage ein notwendiges Mittelglied, ein Bindeglied des Verkehrs nach der Schweiz und Italien einerseits und Frankreich andererseits; ich glaube, wenn wir mit dem Ausbau unseres Eisenbahnwesens reformatorisch vorgehen, werden derartige Erdrosselungsversuche — selbst wenn sie gemacht werden sollten, selbst wenn das bundesfreundliche Preußen sich dazu entschließen sollte, — sich als Versuch mit untauglichem Mittel herausstellen.

Es wird uns aber weiter bei dieser Gelegenheit entgegengehalten, daß das nationale Interesse unsere Zustimmung zur „Reform“ fordere.

Dieses selbe Lied haben wir schon oft in Baden gehört. Welche Opfer haben wir in Baden schon dem nationalen Interesse zu Liebe bringen müssen! Diesen Gesang hören wir auch sonst im Reiche und in Preußen bei jeder Gelegenheit; wir hören ihn von Seiten Derer, die dem nationalen Interesse sonst kühl bis ans Herz hinan gegenübersehen. Man kann sagen, es wird vielleicht mit nichts auf der Welt so viel Mißbrauch getrieben als mit dem nationalen und patriotischen Interesse (Abg. Kolb: Grober Unfug!); man versucht jede reaktionäre Maßregel und jedes von dem Volke verworfene Gesetz — ich erinnere nur an Gesetze wie das Sozialistengesetz, an Maßregeln, wie man sie bei der Umsturzvorlage und bei der Zuchtshausvorlage uns vorschlug, wie wir sie gerade jetzt in Preußen bei der Volksschulvorlage sehen, wie diese Fahrkartensteuer im Reichstage — uns mit „nationalen“ und „patriotischen“ Gründen mundgerecht zu machen. Zu allen Zeiten war es ein beliebtes Operationsmittel bei vielen Politikern, ihre eigenen Rücksichten, ihre eigenen Vorteile hinter dem angeblichen nationalen und patriotischen Interesse zu verschanzten. Das ist keine neue Erscheinung; wer die Geschichte kennt, weiß, daß das wohl zu allen Zeiten vorgekommen ist; ich will nur zwei Beispiele herausgreifen: Schon Tacitus sagt in einem seiner Geschichtswerke von den Machthabern seinerzeit im alten Rom: „Indem sie den Vorteil des Ganzen vorschützten, haben sie nur ihren eigenen Gewinn im Auge“. Und als man in Preußen unter Friedrich Wilhelm I. daran ging, die preußischen Junker zu den Lasten und Steuern des Staates heranzuziehen, wehrten sie sich mit dem Hinweis auf das nationale und patriotische Interesse: „tout le pays sera ruiné“ (Das ganze Land wird zu Grunde gehen), sagten sie in dem Hoffranzösisch, das damals beliebt war, „wenn wir Steuern zahlen müssen“; sie sind aber bei dem hansbackenen und nüchternen Verstand Friedrich Wilhelm I. auf keine Gegenliebe gestoßen. Dieses Argument bringt man uns auch heute vor. Prüft man die Sache kühl und nüchtern, so wird man sagen müssen: Das nationale Interesse liegt nicht darin, daß wir alle diese Dinge mitmachen „im Interesse der Einheit“; nicht die Einheit um jeden Preis, im Sinne der Uniformität ist das Ideal eines aufstrebenden gesunden Volkes. Auch die Chinesen und Russen sind seit Jahrhunderten einig — und wer von uns hätte jemals mit ihnen tauschen wollen? Es ommt auf den innern Zusammenschluß der Nation

an; es fragt sich, ob der bei uns so stark ist; ob unsere Nation heute innerlich geeinigter ist als sie war zu einer Zeit, wo sie äußerlich gespalten war, heute wo wir diesen Interessentkampf des Nordens und Ostens gegen den Süden und Westen haben, der auch in unser Haus hinein seine Wellen schlägt.

Es ist offenkundig, daß gerade dieser Grund der „nationalen Interessen“ einen sehr starken Einfluß gehabt hat. Die Herren Jungliberalen haben sich zwar auf einen sehr verständigen und kühlen Standpunkt gestellt und zu erkennen gegeben, daß sie sich mit derartigen Nebenwendungen nicht fangen lassen, und daß sie an ihrer Ansicht, die sie sich einmal gebildet haben, festhalten. Aber auf andere Herren scheint das lebhafteste Eindruck gemacht zu haben. Ich bedaure das und fürchte, daß diese Haltung der Nationalliberalen keine guten Früchte für unsere politische Entwicklung in der Zukunft tragen wird.

Auf diese paar Bemerkungen zu diesem Punkte will ich mich beschränken. Ich fasse meine Ansicht dahin zusammen: Wir sehen in dieser „Reform“, wie sie hier vorgetragen ist, keine wirkliche Reform, wie wir sie gewünscht haben; keine vollstimmliche Reform, die auch unserem Bürgertum, unserer Gewerbe- und Industrietreibenden Bevölkerung zu statten kommt. Von diesem Standpunkt aus kann man sich nur gegen diese Reform wenden. Und wenn es noch irgend einen Zweck hätte, bitten an die Parteien des Hauses zu richten, die sich jedenfalls auf ihren Standpunkt schon festgelegt haben, so würde ich speziell die nationalliberale Partei bitten, auf diese Reform nicht einzugehen und dieses Danaergeschenk mit höflichem Danke dem Spender zurückzuschlagen. (Bravo in der Mitte des Hauses.)

Abg. Dieterle (Zentr.): Auf die grundlegenden Fragen bezüglich der Personentarifreform will ich nicht näher eingehen. Sie sind von allen Seiten jetzt beleuchtet, und man könnte kaum noch Neues hinzufügen. Dagegen möchte ich einen Wunsch bezüglich der Tarifreform aussprechen. Wenn uns gesagt wird, dieselbe bringe uns eine Verbilligung infolge der Einführung des Zweifspennigtarifs für die 3. Klasse, so möchte ich wünschen, daß diese Verbilligung auch auf den Privatbahnen eintrete. Es wird mir insbesondere geklagt, daß auf der Bahn Mosbach-Mudau der Tarif ein außerordentlich hoher sei. Ganz besonders wird geklagt, daß, wenn von einem Kilometer auch nur wenige Meter abgefahren werden, der ganze Kilometer vollbezahlt werden müsse. Das mache bei dieser Bahn, die überhaupt nur kurze Stationen hat, einen außerordentlich hohen Betrag aus.

Von den Höhen des Odenwaldes wollen wir dann herabsteigen an den Fuß des südlichen Schwarzwaldes. Da kann ich den Dank der Bevölkerung dafür aussprechen, daß von seiten der Eisenbahnverwaltung unserer Anregung Folge gegeben worden ist, indem der Zug 6007, ein Eilgüterzug, der abends 1/2 9 Uhr von Waldshut abgeht, jetzt auch Personenbeförderung hat, sodaß man also auch um diese Zeit noch von Waldshut abwärts fahren kann. Bisher mußte man um 7 Uhr oder kurz nach 7 Uhr von Waldshut wegfahren, wenn man abwärts reisen wollte, und das ist sehr schwer empfunden worden, insbesondere in der Sommerszeit.

Ebenso kann ich meine Befriedigung darüber aussprechen, daß die Verbindung von Basel ins Oberland eine bedeutend bessere geworden ist. Bisher war es regelmäßig so, daß man 1 1/2—2 Stunden in Basel sitzen bleiben mußte, wenn man mit einem Schnellzug vom Unterland ankam und ins Oberland fahren wollte. Jetzt haben wir mehrere Züge, welche unmittelbaren Anschluß haben. Der Herr Abg. Benedey hat es

bedauert, daß der Schnellzug ausgefallen ist, der in Basel ungefähr um 9 Uhr nach Konstanz abging und daß an dessen Stelle ein Personenzug getreten sei. Er wünscht, daß dieser Schnellzug wieder eingeführt wird. Dagegen hätte ich an und für sich nichts einzuwenden. Wenn das aber auf Kosten des Personenzuges geschehen sollte, so müßte ich diesem Wunsche im Interesse der dortigen Bevölkerung ganz entschieden entgegengetreten. Er hat gesagt, der letzte Zug komme in Konstanz um 12 Uhr 13 Min. Nachts an. Das war bisher nicht der Fall, sondern der letzte Zug kam tarifmäßig an um 11 Uhr 59 Min., 1 Minute vor Mitternacht. Das wurde vom Fahrpersonal sehr schmerzhaft empfunden, weil, wenn der Zug fahrplanmäßig vor Mitternacht seine Endstation erreicht, ihre Nachtgebühr wegfällt; dabei kam in Wirklichkeit der Zug doch regelmäßig erst nach 12 Uhr an. Da er jetzt fahrplanmäßig nach 12 Uhr ankommt, möchte ich den Wunsch aussprechen, es möge der Fahrplan nicht wieder so gestaltet werden, daß er ein paar Minuten vor 12 Uhr ankommt. Ich meine, wir sollten dem Fahrpersonal, das bis Mitternacht im Dienst sein muß, diese Gebühren gerne gönnen.

Keine Freude macht mir der Zug 1630 auf der Strecke Basel—Säckingen—Walbshut. Dieser Zug geht in Basel ab um 12 Uhr 5 Min. und kommt in Walbshut an 1 Uhr 49 Min.; er hat dann Anschluß an den Zug Zürich—Aarau—Bern, der in Walbshut 2 Uhr 19 Min. abgeht. Dieser Zug 1630, bezw. 1636 fährt von Walbshut um 2 Uhr 50 Min. zurück, nimmt also da auch die Reisenden von Zürich—Baden—Bern—Aarau auf, die um 2 Uhr 2 Min. in Walbshut ankommen. Das ist ein großer Vorteil für das reisende Publikum. Dazu kommt, daß man mit diesem Zug die Schnellzüge D 1 und 43 erreichen kann, die in Basel um 5 Uhr 15 Min. bezw. 5 Uhr 25 Min. abwärts gehen. Welchen Vorzug es hat, wenn man mit diesen Zügen fahren kann, mögen Sie aus folgendem ersehen: Wenn man diesen Zug 1636 benutzen kann, der also von Walbshut um 2 Uhr 50 Min. abfährt, so kommt man in Karlsruhe um 7 Uhr 58 Min. bezw. 8 Uhr 12 Min. an. Wenn man aber diesen Zug auf den Zwischenstationen unterhalb Walbshut nicht benutzen kann, so fährt man auf diesen Stationen  $1\frac{1}{2}$  Stunden später ab, erreicht aber die Schnellzüge in Basel nicht mehr. Muß man ins Unterland reisen, so kommt man hier in Karlsruhe erst 11 Uhr 53 Min. bezw. 12 Uhr 14 Min. an. Man fährt also  $1\frac{1}{2}$  Stunden später ab, kommt aber volle 4 Stunden später an, als wenn man den andern Zug benutzen kann. Nun kommt, was ich sagen möchte. Dieser Zug 1630 bezw. 1636 fährt bloß am Sonntag von Basel nach Walbshut, an den Werktagen bleibt derselbe in Säckingen liegen. Wenn an Werktagen jemand von Walbshut abwärts fahren will, so muß er, wie ich bereits dargelegt habe, den  $1\frac{1}{2}$  Stunden später gehenden Zug benutzen. Die Bewohner oberhalb Säckingen haben bei dem Zug 1636 an den Werktagen das Nachsehen, obwohl die Führung desselben von Säckingen nach Walbshut weder mehr Material noch mehr Personal verlangen würde. Denn er fährt von Basel nach Säckingen, bleibt dort liegen und fährt wieder zur nämlichen Zeit von dort ab, wie er in Säckingen abfährt, wenn er am Sonntag von Walbshut herkommt. Warum fährt man diesen Zug nur an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen? Es ist früher einmal gesagt worden, das komme daher, daß die Strecke von Basel aufwärts nur eingleisig sei. Da muß man doch fragen: Warum baut man denn das zweite Gleis von Basel aufwärts nicht aus? Wenn ich mich recht erinnere, so ist schon auf dem Landtag 1899/1900 ausgesprochen worden, daß dieses Gleis in ungefähr 3 Jahren erstellt sein werde. Seither sind mehr als zweimal 3 Jahre in die Länge

gegangen, und das zweite Gleis ist noch immer nicht ausgebaut. Da möchte ich denn doch wünschen, daß auch da einmal mit dem Schnellzug gefahren werde, daß dieser Ausbau auch einmal das Schnellzugstempo erhalten möchte.

Eine weitere Klage hätte ich gegen die Wiesenthaler Bahn vorzubringen. Wenn man auf den Strecken Konstanz—Basel bezw. Basel—Mannheim fährt, so muß man auf den Anschlußstationen regelmäßig — ich spreche da aus eigener Erfahrung — auf den Wiesenthaler Zug warten. Morgens kommt man 8 Uhr 50 Minuten in Säckingen an, wenn man rheinabwärts fährt, der Wiesenthaler Zug soll auch 8 Uhr 50 Min. da sein, aber regelmäßig hat er Verspätung. Beim Aufwärtsfahren ist es noch auffällender: Wenn man nachmittags 3 Uhr 37 Min. von Basel her in Säckingen ankommt, so soll der Wiesenthaler Zug schon da sein. Er soll 3 Uhr 17 Min. ankommen, ist aber regelmäßig noch nicht einmal in Sicht, wenn man in Säckingen einfährt. Ebenso ist es Abends: 6 Uhr 41 Min. kommt man von Basel in Säckingen an, der Wiesenthaler Zug soll ankommen 6 Uhr 44 Min., also an und für sich schon später als der durchgehende Zug, was mir unbegreiflich ist, aber auch dann hat er regelmäßig noch Verspätung. So ist es auch mit dem letzten Zug, der aufwärts fährt: 9 Uhr 20 Min. kommt man in Säckingen an, der Wiesenthaler Zug soll 9 Uhr 16 Min. in Säckingen sein, er hat aber auch dann noch regelmäßig Verspätung über die Ankunft des Basel—Konstanzer Zuges hinaus. Ich habe ferner die nämliche unangenehme Erfahrung gemacht, als ich einmal mit dem Schnellzug abends 9 Uhr 25 Min. von Basel hierher wollte — der Wiesenthaler Zug sollte 9 Uhr 20 Min. in Basel sein —. Es wurde abgerufen: „Freiburg, Offenburg, Karlsruhe, Mannheim usw. einsteigen! Schnellzug!“ Man stieg ein, man wartete 5 Minuten, 10 Minuten, eine Viertelstunde, und immer ging der Zug nicht ab, und als man dann fragte, woher kommt das, hieß es, wir müssen noch auf den Wiesenthaler Zug warten; so bekam der Schnellzug eine Verspätung von vollen 20 Minuten! Es ist mir dies umso auffällender, als der Wiesenthaler Zug ja kein Durchgangszug ist, er kommt einfach von dem Wiesenthal hinten vor. Darum braucht man, wie ich glaube, nur auf diese Mißstände aufmerksam zu machen, um den Fahrplan dahin zu ändern, daß der Zug eben einige Minuten früher in Zell abgeht. Dann ist dem ganzen Uebelstande abgeholfen. Ich würde dieses nicht so betonen, wenn ich diese Erfahrung nicht seit Jahren gemacht hätte. Ich weiß nicht, wo es fehlt, daß die Fahrzeit vom Wiesenthaler Zug nicht eingehalten werden kann, aber Tatsache ist, daß in den meisten Fällen, in denen ich diese Strecke gefahren bin, diese Verspätung von mir festgestellt werden mußte. Ich möchte also die Großh. Regierung bitten, den Fahrplan der Wiesenthalbahn so einzurichten, daß der Zug auch immer rechtzeitig den Anschluß an die durchgehende Bahn erreicht.

Eine recht nette Einrichtung bei unsern Zügen ist, daß in den Waschräumen neben dem Seifenbehälter auch ein Behälter für Handtücher ist, auch ein Behälter für gebrauchte Handtücher. Weniger angenehm aber ist, daß so ziemlich regelmäßig, wenn man das Kästchen aufmacht, man daselbe leer findet. Auch der Behälter für gebrauchte Handtücher ist regelmäßig leer, so daß man nicht sagen kann, die Handtücher sind eben bereits verbraucht. Darauf möchte ich nur nebenbei aufmerksam machen.

Eine weitere Einrichtung haben wir gewiß allgemein begrüßt, das ist die Wohlfahrtseinrichtung der Kantinen. Allein auch diese Einrichtung hat ihre Schattenseiten, insofern als dieselbe doch auch in wohlverworbene Rechte der Eisenbahnrestaureure eingreift. Ich will diesen Gedanken nur andeuten, ohne weiter darauf einzugehen.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit auch nicht unterlassen gerade den niederen Eisenbahnbediensteten für ihr pflichteifriges und gewissenhaftes Verwalten ihres Dienstes, ihres verantwortlichen Dienstes, Dank und Anerkennung auszusprechen, ebenso auch dafür, daß dieselben in ihrer weitaus größeren Zahl auch gegen das Publikum eine Haltung einnehmen, die nur Anerkennung verdient. Es tut einem wohl, wenn man von fremden Reisenden Anerkennung über das Verhalten unseres Personals aussprechen hört. Ich will dies hiemit auch öffentlich tun und damit schließen daß ich sage: Gerade in Rücksicht darauf, daß dieses Personal seinen verantwortungsvollen und schweren Dienst gewissenhaft verrichtet, und daß es auch in seinem Benehmen gegen das Publikum Anerkennung verdient, gönnen wir diesen Bediensteten von Herzen eine Aufbesserung.

Hierauf wird abgebrochen.

Schluß der Sitzung 8 Uhr Abends.

\* Karlsruhe, 20. Juni. 103. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Donnerstag den 21. Juni 1906, vormittags 9 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

Beratung der Berichte der Budgetkommission über das Spezialbudget der Verkehrsanstalten, und zwar

- a. der Eisenbahnbetriebsverwaltung,
- b. der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
- c. über den Anteil Badens am Reinertrag der Main-Neckar-Eisenbahn für die Jahre 1906 und 1907

(Hauptabteilung VII des Staatsvoranschlags), sowie über den Nachtrag zum Spezialbudget des Eisenbahnbetriebs und der Bodenseedampfschiffahrt für die Jahre 1906 und 1907 (Drucksache Nr. 7a) — Drucksache Nr. 14 —; ferner über den Antrag der Abgg. Fröhlich und Gen., die Einführung des Zweifemigtarifs für III. Klasse ohne Zuschlag betr. (Drucksache Nr. 43), die Resolution einer am 5. April 1906 in Freiburg i. Br. stattgehabten Versammlung in betreff der schwebenden Tariffragen, die Petition des Bundes der Industriellen, Landesabteilung Baden und Rheinpfalz, die Reform der deutschen Personentarife betr. — Drucksache Nr. 43a —. Berichterstatter: Abg. Dr. Wildens. (Fortsetzung.)